XVII SIIU Seminário Internacional de Investigação em Urbanismo
21 a 22 agosto 2025 CAMPINAS VALENCIA 19 a 20 junho 2025
DOI: 10.5821/siiu.14419

DE SÃO PAULO AO AMAPÁ

A Vila Maria Zélia e a Vila Serra do Navio em perspectiva histórica

OLIVEIRA, Larissa Maria de[1]

Abstract

The work places in diachronic perspective two emblematic architectural complexes produced by the Brazilian industry, covering a time interval from the end of the 19th century to the middle of the 20th century: Vila Maria Zélia (1917), in São Paulo, and Vila Serra do Navio (1955), in Amapá. The interest arose from discussions about the importance of reintegration of workers' villages into the urban context, today doomed to oblivion of their values as memory and heritage. Thus, the research extends into an analysis of the differences and similarities displayed by the interval of almost 40 years that separates Vila Maria Zélia and Vila Serra do Navio as theoretical and practical architectural production. To this end, relationships are established that start from a historical comparation between both works at different levels – the companies responsible for each one of the projects, the location, the needs program etc. This is how a parallel of historical and urban character is drawn between two examples of Brazilian architecture, based on the hypothesis that, although affected by changes in the political, social and architectural order, the initiatives generally present greater similarities than dissonances.

Keywords: *Vila Maria Zélia, Vila Serra do Navio, Jorge Street, Oswaldo Bratke.*

Resumo

O trabalho coloca em perspectiva diacrônica dois conjuntos arquitetônicos emblemáticos produzidos pela indústria brasileira, abarcando um intervalo temporal do final do século XIX à metade do século XX: a Vila Maria Zélia (1917), em São Paulo, e a Vila Serra do Navio (1955), no Amapá. O interesse partiu das discussões acerca da importância da reintegração das vilas operárias no contexto urbano, hoje fadadas ao esquecimento de seu valor como memória e patrimônio. Assim, a pesquisa se estende em uma análise acerca das diferenças e similitudes dispostas pelo intervalo de quase 40 anos que separa a Vila Maria Zélia e a Vila Serra do Navio como produção arquitetônica teórica e prática. Para tanto, são estabelecidas relações que partem de uma comparação histórica entre ambos os projetos, em diferentes instâncias – as empresas responsáveis por cada um dos empreendimentos, o local, o programa de necessidades etc. É dessa maneira que se costura um paralelo de caráter histórico e urbano entre dois exemplares da arquitetura brasileira, tendo como partido a hipótese de que, ainda que atravessadas pelas mudanças de ordem política, social e arquitetônica, as iniciativas apresentam, de modo geral, maiores correspondências do que dissonâncias.

Palavras-chave: *Vila Maria Zélia, Vila Serra do Navio, Jorge Street, Oswaldo Bratke.*

[1] Graduada em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Presbiteriana Mackenzie (2019). Mestranda em História na UNIFESP e membra do grupo de pesquisa CAPPH – Cidade, arquitetura e patrimônio em perspectiva histórica. São Paulo – SP, Brasil. ORCID: https://orcid.org/0009-0000-7312-5865. E-mail: larissa.oliveira15@unifesp.br.

Área temática: *Cidade.*

Subárea temática: *Teoria e Histórica da Cidade.*

1. Introdução – de São Paulo ao Amapá

Observar a História da Arquitetura e do Urbanismo em perspectiva diacrônica implica justapor conceitos que vão muito além da pura materialidade e que podem abranger dimensões políticas, sociais e econômicas. No entanto, quanto mais nos aproximamos de períodos simbólicos por seus tensionamentos, essas tessituras tornam-se ainda mais latentes. Para isso, escolhemos analisar dois conjuntos arquitetônicos promovidos pela indústria no Brasil: a Vila Maria Zélia, de 1917, em São Paulo, e a Vila Serra do Navio, de 1955, no Amapá. Dessa forma, a partir de um estudo aprofundado, investigamos as diferenças e similitudes resultantes dos quase 40 anos que separam ambos os projetos, considerando-os como produtos arquitetônicos tanto teóricos quanto práticos.

A Vila Maria Zélia e a Vila Serra do Navio, apesar do distanciamento cronológico, são empreendimentos notáveis do capital industrial, concebidos para proporcionar condições de moradia operária próxima ao local de produção. A primeira foi idealizada pela Companhia Nacional de Tecidos da Juta (CNTJ), de propriedade de Jorge Street; já a segunda foi uma iniciativa do grupo Indústria e Comércio de Mineração S.A. (ICOMI), liderado pelo engenheiro Augusto Trajano de Azevedo Antunes. A concessão outorgada pelo governo do Amapá para a exploração das jazidas de manganês teve início em 1947. As cláusulas contratuais determinavam condições e prazos para a empresa, incluindo a construção de um embarcadouro de minério, uma estrada de ferro para seu transporte, as instalações industriais e acampamentos provisórios para a mão de obra. A necessidade de um alto investimento inicial levou a ICOMI a buscar um associado – a Bethlehem Steel, empresa americana também do ramo da mineração. Ao mesmo tempo, foram solicitados empréstimos junto ao Banco Mundial (World Bank) e o Export-Import Bank, de Washington, denotando a dependência de capital internacional (Ribeiro, 1992).

As consideráveis transformações no território do Amapá incluíam a divisão dos empregados em duas regiões: parte dos trabalhadores atuava em Serra do Navio, enquanto outra parte em Porto Santana, local de desembarcadouro do minério e onde também se formou mais um núcleo residencial para o operariado, ambos separados por 200 quilômetros. Para a gestão do planejamento desses conjuntos era necessário o trabalho de um arquiteto, que ficaria responsável pelo projeto. Dentre as propostas enviadas ao presidente da empresa, destacou-se a de Oswaldo Bratke, a quem foi atribuída a autoria do trabalho. O serviço foi ajustado por meio de um contrato detalhado, no qual estavam descritas as condições e exigências da mineradora (Ribeiro, 1992).

Da mesma forma, o mesmo cenário era seguido na Vila Maria Zélia. A proposta do idealizador e proprietário Jorge Street incluía conceber uma vila operária que fornecesse não somente moradia, mas também escolas, igreja, espaços de lazer e demais estruturas que regulassem a vida do trabalhador. Em ambos os casos, inclusive, os industriais tiveram autoridade para criar regras sobre o trabalho e a vida dos operários-moradores. Assim, segundo Blay (1985, p. 144), “as vilas [...] vinculam o operário-inquilino ao trabalho, ampliando o poder da indústria em determinar o preço a lhe ser pago, a organização do uso da força de trabalho, incluindo-se aqui a extensão da jornada [...]”.

Como em Serra do Navio, Street contou com parte do investimento de capital estrangeiro por meio de empréstimos junto a bancos ingleses, passo inicial para a construção da fábrica no Belenzinho e, em consequência, a Vila. No entanto, diferentemente da ICOMI, que “liquidou o empréstimo efetivamente utilizado, bem antes do prazo de vencimento” (Ribeiro, 1992, p. 13), o industrial teve a concessão do dinheiro suspensa graças à Primeira Guerra Mundial, inviabilizando a conclusão do projeto em sua totalidade.

1.1. A terra e o lugar

Os dois assentamentos voltados para a classe operária diferenciam-se, sobretudo, pelo sítio de sua implantação. Enquanto a Vila Maria Zélia estava localizada no cenário urbano (Figura 1), a Vila Serra do Navio encontrava-se em plena Floresta Amazônica (Figura 2), a 200 quilômetros da capital, Macapá. O projeto de Street, em contrapartida, situa-se em uma região da Zona Leste de São Paulo que, até então, era pouco urbanizada, próxima à linha de trem, onde os terrenos eram baratos. O empreendimento da ICOMI, quase 40 anos depois, lidaria com outro patamar de isolamento – uma área cercada pela massa arbórea tropical. A distância e a carência de recursos dificultaram o acesso ao terreno e a chegada de materiais, levando à necessidade de criação de uma logística para o

deslocamento de matéria-prima. Para tanto, Bratke teve importante papel na escolha do local. A concessão cedida à ICOMI abrangia uma área de 2.500 hectares destinados à mineração, enquanto outros 2.300 foram voltados para a instalação da indústria e infraestrutura social. A partir do estudo da região, foram estabelecidas duas elevações afastadas do rio, longe das áreas alagadiças, mas próximas à estação ferroviária, usufruindo de melhores condições para o assentamento (Ribeiro, 1992).



Fig. 1 *Conjunto da Vila Maria Zélia em 1919.* Fonte: Folhapress (2018)



Fig. 2 *Vista aérea da Vila Serra do Navio.* Fonte: Laboratório de Estudos de História dos Mundos do Trabalho (2021)

Já a Vila Maria Zélia consolidou-se a partir de uma São Paulo em ascensão, de rápido crescimento populacional e econômico. A demanda por habitação, decorrente do êxodo rural e da chegada dos imigrantes europeus, fez crescer os empreendimentos particulares voltados para a população trabalhadora, impulsionando a construção das vilas operárias. O terreno, que se estendia da Avenida Celso Garcia até o Rio Tietê, modificou o cenário do Belenzinho. Ainda que distante do centro da cidade, a proximidade da indústria e das infraestruturas urbanas contidas na vila garantiu maior comodidade ao trabalhador, bem como seu controle (Frangello; Almeida, 2018). O mesmo ocorre com o transporte de materiais para a construção das habitações – a alvenaria, a madeira e as telhas poderiam facilmente ser fabricadas ou transportadas ao longo da capital paulistana, núcleo do país.

1.2. Os caminhos do território

As duas vilas foram viabilizadas graças à ferrovia. O meio de transporte por excelência da Revolução Industrial, que havia encurtado distâncias na Europa e inaugurado uma nova noção de tempo, também

foi central no Brasil. Aqui é notável a presença, mais uma vez, do capital estrangeiro. A companhia inglesa São Paulo Railway concluiu em 1867 a construção do primeiro trecho ferroviário paulista, responsável pelo escoamento do café, ligando Jundiaí até Santos (Mazzoco; Santos, 2005). Posteriormente, no século XX, transporte e comunicações foram controlados pela empresa anglo-canadense *The São Paulo Tranway Light and Co*., responsável pelo gerenciamento e expansão dos bondes (Rolnik, 2003).

Assim, enquanto na porção Sudeste do país as transformações urbanas e econômicas ocorriam de forma intensa, consolidando-se como centro de acumulação populacional e de capital, o Norte permanecia pouco explorado. No caso do Amapá, o acesso era restrito e os rios representavam a principal via de transporte para o interior da floresta. Antes da construção da vila, Bratke percorreu a região para analisar as condicionantes físicas e ambientais do terreno. Durante sua visita, teve contato com os profissionais responsáveis pela construção do setor industrial e da estrada de ferro (Figura 3). Como em São Paulo, a mão de obra para a condução do projeto era predominantemente estrangeira. Em suma, o arquiteto constatou que "tudo teria que ser previsto, planejado, executado. Não se tratava apenas de projetar um grande conjunto residencial, mas de planejar, integralmente, uma pequena cidade" (Ribeiro, 1992, p. 20).



Fig. 3 *Estrada de ferro para escoamento do manganês.* Fonte: IBGE (19--)

2. As idealizações e seus idealizadores

2.1. Os arquitetos

O papel dos arquitetos foi distinto em ambos os casos. Enquanto, na Vila Serra do Navio, Bratke aparece como protagonista no planejamento e execução do conjunto, na Vila Maria Zélia, Paul Pédarrieu permanece ofuscado pela figura de Jorge Street. O carimbo na planta dos projetos da Vila Maria Zélia apenas indica seu nome e a origem carioca. Tal fato provavelmente possa ser explicado pela naturalidade de Street, médico nascido no Rio de Janeiro, onde possivelmente estabeleceu contato para a realização do projeto em São Paulo. Algumas suposições podem ser feitas sobre a formação de Pédarrieu. A ausência de seu nome nas listas de graduados das principais escolas brasileiras (ENBA, EE Mackenzie e Escola Politécnica) e francesas (*Beaux Arts*) pode indicar a falta de diplomação formal[2]. De todo modo, é notável a influência da arquitetura francesa no projeto da Vila Maria Zélia. No espectro oposto, Oswaldo Bratke (1907-1997), egresso da Escola de Engenharia Mackenzie (1931), apesar de sua formação acadêmica[3], já havia aderido ao modernismo.

A relação dos arquitetos com os promotores do empreendimento reflete também a diferença entre os dois momentos. Os investimentos para a construção da Vila Maria Zélia provinham do capital familiar

[2] As referências francesas consultadas foram os sites AGORHA, da base de dados do Instituto Nacional de História da Arte (agorha.inha.fr) e a Coleção Digital da Biblioteca do Instituto Francês de História da Arte (https://bibliotheque-numerique.inha.fr/collection/item/6345-les-architectes-lves-de-lecole-des-beaux-arts-1793-1907). (Acesso: 10/2019).

[3] Segundo Ficher (2017, p. 91), Bratke foi "o menos dogmático dos arquitetos modernos brasileiros", não transitando para o movimento de forma radical.

de Jorge Street, acumulado com os lucros da CNTJ, o que propiciou a atuação personalista na tomada das decisões projetuais para a construção da vila no Belenzinho. Todavia, a ICOMI dispunha de investimento internacional para sua produção industrial. Assim, Bratke, apesar de sujeito às cláusulas contratuais dispostas pela companhia, tinha relativa autonomia para a concepção arquitetônica, desde que atingisse a excelência buscada pela empresa.

2.2. A população

A escala de projeto e sua população são uma das principais diferenças entre os casos estudados. Enquanto a Vila Maria Zélia se estendia desde a Rua dos Prazeres até a margem do Tietê, ao longo de seis ruas paralelas, em uma área de quatro hectares, para aproximadamente 400 moradores[4], a Vila Serra do Navio abrangia um conjunto de 100 hectares, com uma população prevista de 2.500 pessoas (Ribeiro, 1992). As origens dos habitantes também são distintas. No início do século XX São Paulo tinha uma população de 239.820 indivíduos – um rápido crescimento se considerado o número de 64.934 moradores no ano de 1890 (Blay, 1985). A indústria das primeiras décadas do século empregou imigrantes europeus, que em sua maioria eram lavradores na Europa. Em contrapartida, a população da Vila Serra do Navio seria formada por mão de obra local, bem como por trabalhadores deslocados de outras regiões. Dentre os locais, eram ribeirinhos que estavam habituados à caça, à pesca, ao dormir em redes e cultivar pequenas plantações. Não eram alfabetizados e seu principal meio de transporte era o rio, perto de onde ficavam localizadas as palafitas (Ribeiro, 1992).

Bratke teria considerado os hábitos dessa população em seu projeto. Assim, para sua concepção, estudou suas atividades cotidianas e seu modo de vida. Dada a localização remota, era necessário prever o consumo diário dos insumos, estudar as faixas etárias e hábitos dos habitantes. O arquiteto, então, elaborou inúmeras tabelas, descrevendo cada uma das demandas, além da previsão de frequência de cada atividade.

2.3. O programa de necessidades

A ideia de construir um assentamento urbano em meio a um ambiente isolado teve como premissa a extensa inserção de recursos. Oswaldo Bratke realizou um minucioso trabalho de listagem e dimensionamento do programa de necessidades, que posteriormente seria distribuído por todo o sítio. Após essa análise, o arquiteto determinou a localização de uma praça cívica e centro comercial, além de um complexo educacional, um hospital, estádio e quadras esportivas. Também foram projetados alojamentos para funcionários solteiros de ambos os sexos, habitações para o pessoal de nível médio e de funcionários graduados (Figura 4), além de áreas para recepção e casa de hóspedes (Segawa; Dourado, 2012), sendo que tais infraestruturas não poderiam ficar a mais de 500 metros de distância. Destaca-se que, na implantação, o fator econômico dos trabalhadores foi determinante para a distribuição da população no território. Os funcionários de maior nível técnico estavam distantes da mão de obra menos qualificada, sendo o arranjo habitacional separado pelos demais equipamentos destinados à população.



Fig. 4 *Uma das habitações para operários em Vila Serra do Navio.* Fonte: Kon, N. (2015)

[4] O valor exato de habitantes da Vila Maria Zélia não foi encontrado em nenhuma bibliografia, sendo 400 moradores o número aproximado, resultado de duas pessoas por residência, do total de 198 casas do projeto.

Por outro lado, a Vila Maria Zélia, de menor escala, era dotada de menor infraestrutura para suprir às necessidades dos trabalhadores. Creche, igreja, duas escolas (separadas por sexo), um edifício misto que abrigava farmácia, açougue, quitanda e padaria, grandes armazéns com biblioteca, restaurante, bar e barbeiro, bem como as casas para os operários de maior e menor qualificação, davam tônica ao programa (Figura 5).



Fig. 5 *Casas na Vila Maria Zélia.* Fonte: Leonel, M. (s/d)

As habitações para os funcionários mais abastados, assim como na Vila Serra do Navio, eram maiores, refletindo a hierarquização da população. Assim, a proposta de construção de um conjunto autônomo, que oferecesse aos moradores os equipamentos necessários para a vida em comunidade, evidenciava a posição de certo controle exercido pelas respectivas empresas sobre seus trabalhadores. O discurso aparece na fala de Bratke (Ribeiro, 1992, p. 36):

> [...] Vilas de propriedade de organização privada, e que proporcionam todo o conforto e segurança, não incentivam o espírito de luta, necessário à conquista de bens desejados e sua futura independência. Antes, desencorajam esses indivíduos de possuírem suas próprias casas, tornando-se mais e mais dependentes. Mantendo-as restritas ao uso da população de empregados da empresa, habituados à disciplina hierárquica, esses logo se adaptam às obrigações e aos regulamentos, simplificando a administração e a manutenção. Bem dirigidas, tornam-se uma escola de vida gregária, de responsabilidade e respeito mútuos.

As autoras Frangello e Almeida (2018, p. 79), ao tratarem da Vila Maria Zélia, também abordam esse domínio por parte do empregador:

> Para a organização das casas, Jorge Street designava uma espécie de prefeito para a verificação do cumprimento de regras como a proibição de moradores dormirem nas salas e a permanência de visitas como hóspedes. O "prefeito" era o senhor Luis Torres, morador na rua 6, casa nº 5. As regras eram afixadas atrás da porta de cada casa, percebendo assim a preocupação de não reproduzirem a dinâmica dos cortiços quanto ao uso do espaço, bem como manterem a higiene e os bons comportamentos, todos determinados pelo proprietário.

A diferença cronológica entre os projetos é também um dos principais fatores que justificam as dissimilitudes em seus programas. O início de uma discussão prática e teórica acerca da produção arquitetônica, que culminou na chegada do Movimento Moderno, estabeleceu novos parâmetros aos modos de morar. A Carta de Atenas, de Le Corbusier, introduziu, a partir da década de 1930, novos conceitos sobre o tratamento das áreas livres, dos espaços de lazer e do sistema viário. Ao enunciar que "as novas superfícies verdes devem servir a objetivos claramente definidos: acolher jardins de infância, escolas, centros juvenis, ou todas as construções de uso comunitário ligadas intimamente à habitação" (Corbusier, 1993, s/p) e "as horas livres devem transcorrer em locais adequadamente

preparados: parques, florestas, áreas de esportes, estádios, praias, etc." (Corbusier, 1993, s/p), o arquiteto reforçou a necessidade de espaços de recreação como prolongamento da moradia. Enquanto na Vila Maria Zélia esses conceitos são escassos, a Vila Serra do Navio incorporou ao seu programa de necessidades um estádio, quadras esportivas e demais infraestruturas de lazer, evidenciando a influência dos princípios modernistas no projeto.

2.4. Técnicas construtivas

No caso da Vila Maria Zélia e da Serra do Navio, apesar da diferença cronológica ser um fator importante, as decisões sobre os materiais e técnicas construtivas se basearam em grande medida nas condições locais. No terreno do Belenzinho, tanto as moradias quanto os edifícios institucionais foram feitos de alvenaria de tijolo maciço, autoportante, com telhas de ardósia e assoalho, portas e janelas de pinho de Riga. Contavam também com esgoto e água encanada, e a fábrica era responsável pela manutenção no interior das casas e suas fachadas (Frangello; Almeida, 2018).

A logística para a obtenção dos materiais não era um fator condicionante, uma vez que a crescente demanda por habitação, a partir do final do século XIX, impulsionou o aparecimento de olarias no núcleo urbano paulista. Como resultado da imigração italiana, pedreiros e oleiros trouxeram consigo a tradição da construção em tijolo. Já em 1893, surgia em São Paulo a grande primeira fábrica de cerâmica – o estabelecimento Sacoman Frères – consolidando essa produção (Bellingieri, 2005). Mesmo a madeira de pinho de Riga, advinda da Letônia, podia ser facilmente trazida de navio até o porto de Santos e, posteriormente, transportada pela linha férrea até seu destino. O crescimento desenfreado da cidade no período, facilitou, assim, o acesso à matéria-prima disponível, bem como à mão de obra necessária para a construção.

Contudo, na Vila Serra do Navio, a escolha dos materiais foi um dos principais fatores de atenção para o arquiteto. A indisponibilidade de recursos em meio à Floresta Amazônica, a região isolada e a dificuldade para o transporte de insumos fizeram Bratke se debruçar sobre o planejamento e organização dos sistemas construtivos. O arquiteto afirma (Ribeiro, 1992, p. 52):

> Não existia tradição de construção na região. As propriedades da maioria de suas madeiras eram desconhecidas; assim foram escolhidas de acordo com conselhos e informações locais e do Instituto de Pesquisas Tecnológicas de São Paulo (IPT). A andiroba e o louro, para estruturas protegidas contra a intempérie; sucupira e massaranduba para obras expostas. Para pisos, a mais indicada e encontrada com relativa facilidade era a sucupira [...]. Na impossibilidade de se conseguir, em prazo reduzido, a quantidade necessária de tijolos escolhemos em seu lugar o bloco de concreto. Apesar do bloco de concreto, já inicialmente de custo mais elevado que o tijolo de argila, ainda com seu preço agravado dado o tipo inadequado de areia, e também ter taxa inferior de proteção ao calor luminoso, seria o único substituto em condições práticas para as obras. Ele apresentava ainda a vantagem de ser fabricado no local das obras, com máquinas de preço reduzido e com essas poderíamos fabricar também outros produtos, como elementos vazados, peitoris etc.

Para execução das obras, o engenheiro Luiz de Mello Mattos ficou responsável pelo projeto. Diante dos problemas de uma mão de obra desqualificada, ele criou um canteiro-escola para instruir os operários, treinando-os para a construção. Os desenhos do escritório eram claros, buscando facilitar sua execução pelos trabalhadores. Fazia-se necessário, além disso, o transporte por via marítima de materiais industrializados, como cimento e telhas, todos advindo do sul do país ou de origem internacional. Dessa maneira, havia uma preocupação tanto com os gastos referentes à logística de deslocamento dessa matéria-prima quanto com as perdas decorrentes do longo percurso. Até mesmo o processo construtivo deveria ser pensado para que as condições climáticas não prejudicassem o curso da obra. Os grandes períodos de chuva da região dificultavam o assentamento e a secagem dos materiais. Dessa foram, durante os meses de seca os alicerces e coberturas foram estruturados, permitindo que nos demais fossem tratados os acabamentos e a parte interna dos edifícios, já protegidos (Segawa; Dourado, 2012).

2.5. Implantação

A definição de uma escala e a distribuição do programa, o arranjo das quadras, edifícios e do sistema viário, são algumas das mais importantes diferenças que separam a Vila Serra do Navio e a Vila Maria Zélia. Comecemos, então, pela área do terreno. O projeto de Bratke abrange um espaço territorial digno de cidade (fato que se confirma com a criação do município homônimo, em 1992), enquanto o empreendimento de Street aparece como um pequeno núcleo em meio a metrópole paulistana. A necessidade de intensa injeção de recursos tanto sociais quanto de infraestrutura, garantiu que o aglomerado no Amapá fosse dotado de serviços completos que pudessem atender não só a mão de obra especializada, mas também os habitantes nativos da região. É evidente que tal caráter autônomo favoreceu, de forma simultânea, operariado e empregador, ao passo que, ao criar um ambiente que fornecia instrumentos essenciais ao trabalhador, tornava-se possível o controle de seu consumo e hábitos.

Tal cenário, ainda que em menor proporção, também é observado na Vila Maria Zélia. A vila contava com equipamentos que supriam a vida cotidiana das famílias, ainda que essas dependessem de serviços especializados externos, como hospital e transportes. Além disso, na implantação, a diferença entre os desenhos do sistema viário é notável. Enquanto a Vila Maria Zélia segue um traçado ortogonal e hipodâmico, com ruas paralelas e perpendiculares organizando o arranjo das quadras e das edificações, Serra do Navio tem um traçado orgânico, no qual os edifícios se dissociam do traçado viário.

A ausência de um urbanismo regular pode ser justificada pela intensificação do uso de automóveis na segunda metade do século XX. Tal fator levou a uma reavaliação do sistema viário que fora, inicialmente, tratado para o pedestre ou para os coches, que, como na Vila Maria Zélia, seguia o desenho dos lotes e acompanhava as edificações muitas vezes sem recuo. É no modernismo que as vias de circulação passam a se desvincular do objeto arquitetônico, sendo “classificadas conforme sua natureza, e construídas em função dos veículos e de suas velocidades” (Corbusier, 1993, s/p). Assim, o arquiteto adquiriu maior liberdade para que as edificações fossem posicionadas de modo a obter as melhores condições climáticas tanto para a orientação solar quanto dos ventos.

3. Considerações finais

Contrapor dois momentos distintos da história da arquitetura evidencia a importância do patrimônio operário no Brasil promovido pelo setor privado – mais especificamente, pela Indústria –, bem como seus desafios e avanços, em projetos arrojados para o período. Apresentamos ambas as propostas com a intenção de perceber que, apesar de suas diferenças, decorrentes dos atravessamentos pelas mudanças de ordem política, social e arquitetônica que costuraram cada um dos períodos, as iniciativas apresentam, de modo geral, maiores convergências do que dissonâncias em suas concepções.

Deste modo, corroboramos a hipótese de que, como projeto de urbanização, ambas as propostas constituem uma articulação em busca do domínio moral por parte da autoridade de seus administradores, encaixando-se na ótica de vincular “o trabalhador aos interesses do capital” (Blay, 1985, p. 144). Revestidos de preocupações com o bem-estar e melhores condições de vida, podemos observar, com a hierarquização das moradias, um descortinamento dessas relações, as quais pautadas pela vigilância e coerção velada, garantiam o apagamento de um espírito de luta entre os trabalhadores.

Nessa chave de leitura, entendemos que o acesso à infraestrutura básica – água, luz e esgoto – servia como moeda de troca para o domínio moral da sociedade. Esses preceitos, já enunciados por Françoise Béguin (1991) ao tratar da sociedade industrial do século XIX, aqui se repetem: para o controle do “comportamento de um indivíduo, o mais eficaz dos instrumentos não está necessariamente fora dele” (p. 46). Ou seja, tanto a Vila Maria Zélia quanto a Vila Serra do Navio, ao incluírem dentro de seus programas de necessidade todo equipamento que proporcionasse o conforto de seu operariado, como tão bem enunciado por seus precursores, teriam “o domínio sobre certas sequências de seu modo de satisfação corporal”, tornando-o “o melhor vigilante de si mesmo” (p. 47).

As mudanças, portanto, ocorreram apenas na ordem da tectônica, da materialidade e da estética formal, em um encaminhamento natural quando tratamos do percurso adotado tanto pelo Urbanismo quanto pela Arquitetura Moderna. No entanto, a tentativa de dominação da ICOMI quando nos referimos ao seu operariado permanece latente, sendo esse processo visualizado no discurso do próprio Bratke. As relações entre empregador e operariado, muitas vezes, parecem continuar seguindo uma lógica

paternalista, junto a práticas igualmente autoritárias, na tentativa de conter qualquer investida, por parte dos trabalhadores, da formulação de uma organização mais politizada.

4. Referências

BÉGUIN, F. (1991). As maquinarias inglesas do conforto. *Espaços e Debates: Revista de Estudos Regionais e Urbanos*, *34*, 39-54.

BELLINGIERI, J. C. (2005). As Origens da Indústria Cerâmica em São Paulo. *Cerâmica Industrial*, *3*, 19-23.

BLAY, E. A. (1985). *Eu não tenho onde morar*. São Paulo: Nobel.

CORBUSIER, L. (1993). *A Carta de Atenas*. São Paulo: Edusp.

FICHER, S. (2017). *O Curso de Arquitetura da Escola de Engenharia Mackenzie, 1917-1947*. São Paulo: Faculdade de Arquitetura Mackenzie.

FRANGELLO, A. L. J. e ALMEIDA, R. de. (2018). *100 anos da Vila Maria Zélia.* São Paulo: Associação Cultural Vila Maria Zélia.

ROLNIK, R. (2003). *São Paulo*. São Paulo: Publifolha.

RIBEIRO, B. A. (1992). *Vila Serra do Navio: comunidade urbana na selva amazônica*. São Paulo.

SANTOS, C. H. G. R. dos e MAZZOCO, M. I. D. (2005). *De Santos a Jundiaí: nos trilhos do café com a São Paulo Railway*. São Paulo: Magma Cultural.

SEGAWA, H. e DOURADO, G. O. M. (2012). *Oswaldo Arthur Bratke: a arte de bem projetar e construir.* São Paulo: Pw Editores.

4.1. Fontes Eletrônicas

https://www.archdaily.com.br/br/772335/classicos-da-arquitetura-vila-serra-do-navio-oswaldo-bratke. (Acesso: 22/05/2025).

https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=440679. (Acesso: 22/05/2025).

https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2018/09/moradores-de-vila-operaria-e-historica-de-sp-ganham-premio-de-preservacao.shtml. (Acesso: 22/05/2025).

https://lehmt.org/lugares-de-memoria-dos-trabalhadores-72-manganes-esporte-clube-serra-do-navio-ap-adalberto-paz/. (Acesso: 22/05/2025).

https://refugiosurbanos.com.br/casas-predios/vila-maria-zelia/. (Acesso: 22/05/2025).