

INTERVENÇÕES URBANAS CONTEMPORÂNEAS: DIRETRIZES PARA A ORLA FERROVIÁRIA DE SANTA MARIA (2014)¹

CONTEMPORARY URBAN INTERVENTION: DIRECTIONS FOR THE RAILWAY OF SANTA MARIA (2014)

Jéssica Pinto Nicola², Naiara Karin Schimaniak² e Anelis Rolão Flores³

RESUMO

O presente artigo é resultado do projeto de pesquisa desenvolvido no grupo de pesquisa Percepção Ambiental, do curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário Franciscano, que envolve questões referentes à orla ferroviária de Santa Maria, localizada na região central do Rio Grande do Sul. No presente estudo verificou-se que as edificações da área central pertencentes à orla ferroviária santa-mariense conformam áreas urbanas de grande interesse patrimonial, que foram denominadas neste estudo de zona um e zona dois. Através da identificação destas áreas foram realizadas análises do patrimônio local e do seu entorno urbano, identificando seu potencial inovador e de resgate de seu centro histórico, propondo intervenções urbanas contemporâneas que revitalizem a área pertencente à região na qual se instalou a ferrovia. Também foram propostas diretrizes, para estes espaços identificados na análise, fundamentadas na postura dos defensores das vertentes contemporâneas de preservação, nos projetos urbanísticos de centros históricos e em estudos de caso de proposições similares.

Palavras-chave: memória, patrimônio histórico, percepção ambiental, projeto urbanístico.

ABSTRACT

This article is the result of a research project developed by the research group Environmental Perception, which belongs to the Architecture and Urbanism College at Franciscan University. It focuses on issues regarding the railroad of Santa Maria, located in the center region of Rio Grande do Sul. In this study it was found that the buildings in the central area that belong to the railroad of Santa Maria are actually urban areas of great patrimonial interest, which, in this study, are called zone one and two zone. Some analyzes of the local heritage and its urban surroundings were made through their identification in order to measure their innovative potential and the recovering of the city historic center. Some contemporary urban interventions are designed to revitalize the area where the railroad was installed. Some guidelines are also suggested. They are all based on contemporary trends for preserving historic centers as seen in many urban projects for historic downtown areas.

Keywords: memory, heritage, environmental perception, urban planning.

¹ Trabalho de Iniciação Científica.

² Acadêmicas do Curso de Arquitetura e Urbanismo - Centro Universitário Franciscano. E-mails: jessicanicolarq@gmail.com; naiaraschimaniak@yahoo.com.br

³ Orientadora - Centro Universitário Franciscano. E-mail: anelisl@terra.com.br

INTRODUÇÃO

O presente artigo foi desenvolvido com o intuito de analisar a área circundante da Mancha Ferroviária de Santa Maria e identificar locais estratégicos nesta orla, para servir de subsídio aos futuros projetos de intervenções urbanas contemporâneas públicas ou privados.

A construção de espaços urbanos, por meio de intervenções em conjuntos de pré-existências, atualmente vem caracterizando o modo de produzir a cidade. Sendo, então, um fenômeno presente no panorama nacional que recentemente permitiu o distanciamento temporal para uma análise mais precisa. Este estudo propõe uma discussão do conceito de patrimônio e das conexões entre arquitetura e contexto urbano, que estão presentes nas atuais intervenções urbanas.

Primeiramente, a denominação de “Orla Ferroviária” corresponde à região onde a ferrovia se instalou e as áreas adjacentes à linha férrea. A orla envolve a área, e nela existem espaços urbanos patrimoniais com potencial para projetos arquitetônicos e urbanísticos, estes espaços foram identificados e elencados como pontos geradores de transformação.

Em Santa Maria, a orla circundante à estação férrea foi dividida em duas zonas, com a finalidade de sistematizar o levantamento, a primeira zona caracteriza-se pela localização central e a outra pela dispersão, devido à própria barreira criada pelos trilhos. Com esta divisão foi possível verificar a urgência da proposição de um projeto na zona um, conforme o grande número de exemplares arquitetônicos e a existência de espaços urbanos consolidados na memória patrimonial da sociedade.

Neste estudo foram propostas diretrizes para estes espaços identificados na análise da zona um, disponibilizando alternativas para a sua revitalização devido a sua importância na evolução urbana de Santa Maria. As diretrizes vêm ao encontro da postura dos defensores da preservação nos projetos urbanísticos de centros históricos.

INTERVENÇÕES URBANAS NAS ORLAS FERROVIÁRIAS

A TEMÁTICA DAS INTERVENÇÕES URBANAS

Atualmente as áreas centrais das cidades encontram-se descaracterizadas pela sobreposição de atividades, usos obsoletos de equipamentos urbanos e comunitários, confusão de atividades, perda de identidade e insegurança. Este cenário contemporâneo reforça a importância da retomada dos espaços urbanos, das áreas centrais, através de intervenções que almejam potencializar e recuperar a memória coletiva e a sociabilidade.

Os projetos de intervenções em pré-existências, sejam eles arquitetônicos ou urbanísticos, visam intervir de acordo com as ações contemporâneas de restauração, descartando a “museificação” das cidades e estando de acordo com Frota (2004), onde ressalta que uma das premissas básicas de

“Re-arquiteturas” é refletir sobre a necessidade de uma evolução na dialética das relações entre a cidade construída e as novas intervenções. Segundo afirma José Artur D’Aló Frota:

Projetar, hoje, é atuar cada vez mais no lugar já edificado. A utopia de construir grandes cidades faz parte já do passado. Projetar, hoje, é lidar com grandes ou, principalmente, pequenos problemas, sejam eles espaços, lugares, edifícios, equipamentos ou mesmo objetos urbanos de uso público; é interpretar os desejos de uma comunidade. Assim, paradoxalmente, o arquiteto contemporâneo se afasta da especialização excessiva e adquire o velho e saudável *status* de um ofício ligado a solução de problemas, interpretando as necessidades ou a alma de uma comunidade, de um lugar. Desta forma, a atuação no contexto histórico só terá algum significado à medida que possa dialogar com o presente, e o projeto será mais ou menos eficaz enquanto capaz, na sua concepção, de responder à contemporaneidade implícita a toda intervenção arquitetônica. (FROTA, 2004, p. 111).

Os projetos, também, devem buscar a valorização do patrimônio de maneira intrínseca aos objetivos do projeto, uma vez que, como cita Beatriz Kühl:

[...] o valor afetivo e simbólico, associado a determinadas atividades produtivas e ao trabalho, a vinculação de variadas comunidades com seu passado industrial e o potencial político e econômico das transformações, possuem grande relevância e devem ser devidamente examinados e ponderados. (KÜHL, 2009, p. 22).

Dentro deste contexto os objetivos das intervenções urbanas brasileiras podem ser classificados em duas vertentes, como apontam Heliana Comin Vargas e Ana Luísa Howard de Castilho, no livro intitulado “Intervenções em Centros urbanos”, no qual elas analisam sete projetos nacionais de intervenções em centros históricos. Vargas e Castilho afirmam que:

[...] há duas vertentes em curso, embora, de certa forma, exista uma composição não devidamente expressa entre elas. A primeira insere, em suas preocupações fundamentais, a melhoria das condições de vida urbana para a população residente, o reforço da identidade pelo viés cultural e a procura pela instalação de atividades econômicas que dinamizem o centro. [...] Na segunda, observa-se a clara intenção de inserir seus lugares na rota do turismo internacional pela via do projeto de impacto. (VARGAS; CASTILHO, 2009, p. 276-277).

PANORAMA DAS INTERVENÇÕES NO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO

Nos últimos anos os projetos em orlas ferroviárias degradadas têm obtido destaque no panorama arquitetônico e urbanístico mundial, projetos como: Museu *Orsay* (Paris, FR), *High Line* (Nova Iorque, USA), Estação da Atocha (Madri, ES), entre outros. Estes projetos reforçam a adoção destas áreas como elementos “âncoras” para a revitalização urbana e ampliação da sociabilidade através delas, gerando com a sua implantação, pontos irradiadores de transformação no tecido urbano.

No Brasil, podemos destacar a revitalização do complexo do Bairro da Luz, formado pela Estação da Luz (atual estação de trem e Museu da Língua Portuguesa), Estação Júlio Prestes (atual

estação de trem e Sede da Orquestra Sinfônica de São Paulo), Antigo Armazém da Companhia Sorocabana (atual Memorial da Resistência), Parque da Luz e Pinacoteca de São Paulo. Este complexo é responsável pela requalificação desta área central degradada, marcada pela violência e tráfico de drogas, transformando-se em um projeto inovador, embora muitas vezes criticado como um projeto de “gentrificação”⁴.

Também se destacam outras intervenções nacionais em orlas ferroviárias financiadas pela Companhia do Vale do Rio Doce, nas estações de trem do estado de Minas Gerais, pertencentes ao programa intitulado “Trem da Vale” instalado em 2006, são elas: Estação de Mariana e Estação de Ouro Preto. Embora sejam projetos de menor escala, adequados às realidades locais, formam verdadeiros projetos âncoras irradiadores de cultura e educação patrimonial. Os programas são simples, não necessitando de ampliações nas edificações, “costurando” um roteiro de trem turístico entre as estações e proporcionando educação patrimonial nas bibliotecas, assim como nos centros de pesquisa e memória que complementam o passeio turístico.

No Rio Grande do Sul se destaca o projeto “Largo da estação” da cidade de Caxias do Sul na área da orla ferroviária, no local além do museu existem bares e restaurantes, assim como uma faculdade no seu entorno, denotando dinâmica a ocupação ao bairro anteriormente degradado. É visível a evolução das atividades do entorno, anteriormente abandonado, como também a especialização do comércio local fazendo com que a área tenha uma valorização imobiliária e aumento do preço do solo e do custo unitário básico da construção civil.

DECADÊNCIA DA FERROVIA NO BRASIL: O CASO DA MANCHA FERROVIÁRIA DE SANTA MARIA

Em relação ao espaço ferroviário brasileiro, atualmente podemos constatar a sua fragmentação e que este modelo de transporte foi suplantado, principalmente, pelo modelo rodoviário de maneira gradual a partir de 1950 (CARDOSO; ZAMIN, 2002).

Na cidade de Santa Maria a realidade não é diferente do restante da malha ferroviária brasileira, e o Patrimônio Ferroviário, também, encontra-se em processo de degradação e desarticulação com o seu tecido urbano. A orla ferroviária santa-mariense é pontuada por edificações históricas, como por exemplo, o antigo colégio Hugo Taylor, atual Supermercado Carrefour (Figura 1), edificações recentes, equipamentos urbanos, vazios urbanos, cruzamentos e invasões. A cidade ilegal, os poucos vazios urbanos e os trilhos, se caracterizam como barreiras e limites indefinidos nas suas adjacências.

⁴ Processo de recuperação do valor imobiliário e de revitalização de região central da cidade após período de degradação, gerando enobrecimento e especulação imobiliária de locais anteriormente populares, devido à expulsão da sua população original.

Figura 1 - Escola de Artes e Ofícios Hugo Taylor - atual supermercado Carrefour, 2013.



Fonte: Arquivo Pessoal.

As edificações relacionadas a esta orla conformaram áreas urbanas de grande interesse patrimonial, e influenciaram através dos tempos o seu espaço urbano circundante, conforme afirmam Cardoso e Zamin:

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

A construção da estação ferroviária atraiu muitas pessoas, vindas de diversos locais para trabalhar na estação ou nas diversas atividades que se formaram a partir da mesma, o que conduziu segundo Mello, a construção da Vila Belga que atualmente se encontra de acordo com a figura 2.

Figura 2 - Vila Belga - moradia dos operários e engenheiros, 2013.



Fonte: Arquivo Pessoal.

[...] foi construída a Vila Belga - um dos primeiros conjuntos habitacionais do Brasil - destinada aos empregados da viação e hoje classificada como Patrimônio Arquitetônico e Cultural de Santa Maria e do Rio Grande do Sul. (MELLO, 2010, p. 112-113).

A implantação da ferrovia consolidou a cidade como importante entroncamento ferroviário nacional, gerando dinâmica e desenvolvimento para Santa Maria, como assegurou João Belém:

Santa Maria acha-se ligada por viação férrea às cidades principais do Estado, como sejam: Porto Alegre, Rio Grande, Pelotas, Bagé, Livramento e Uruguaiana, e ainda com a capital da República, passando São Paulo e Paraná.

Daí o movimento extraordinário de sua estação, pois diariamente saem e chegam trens dos pontos referidos, havendo dias em que partem também noturnos para São Paulo e Porto Alegre. (BELEM apud MARCHIORI; NOAL FILHO, 1997, p. 170).

No espaço social existem inúmeros clubes e associações que foram criados, mas um dos mais importantes é o CCEVFRGS - Sindicato Cooperativista dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul (Figura 3), que se encontra em razoável estado de conservação. Atualmente, algumas das edificações pertencentes à cooperativa ainda localizam-se na Vila Belga nos mais diversos estados de permanência.

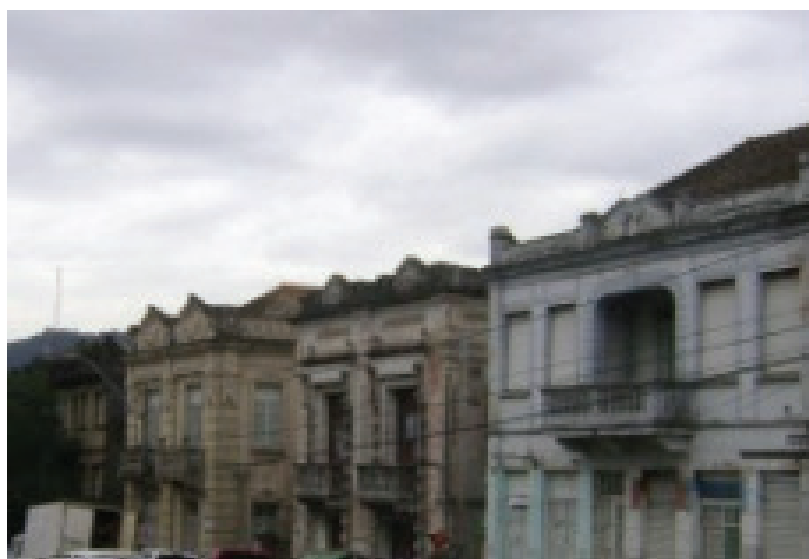
Na antiga Avenida Progresso, atual Avenida Rio Branco, uma série de edificações foram construídas devido ao crescimento da cidade no sentido da ferrovia, configurando-se um conjunto eclético de importante valor histórico como apresentado na figura 4.

Figura 3 - Sindicato Cooperativista dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul (CCEVFRGS), 2013.



Fonte: Arquivo Pessoal.

Figura 4 - Residências Ecléticas na Avenida Rio Branco, 2013.



Fonte: Arquivo Pessoal.

A edificação da Estação Férrea de Santa Maria, localizada no final da Avenida Rio Branco, é considerada o mais importante edifício da orla, não apenas pelas suas características arquitetônicas e funcionais dentro da logística do complexo ferroviário, mas também pelo seu valor de memória afetiva da população da cidade (Figura 5).

Figura 5 - Estação Ferroviária de Santa Maria - Gare, 2013.



Fonte: Arquivo Pessoal.

A localização da Estação Férrea, GARE como é conhecida, segundo Mello:

[...] gerou repercussões estruturais na evolução urbana da cidade mediante o desenvolvimento dos setores comerciais e hoteleiros da Avenida Rio Branco - elo entre a Estação Férrea e o centro histórico e adjacências de vilas e bairros contíguos as áreas de domínio da ferrovia como o bairro Itararé. (MELLO, 2010, p. 112).

Além das edificações citadas anteriormente existem outras de grande relevância, como por exemplo, a Fábrica de Sabão e Torrefação de Café apresentada na figura 6, que se encontra em estado de abandono, e onde podemos constatar que a maior parte que resta do edifício é a alvenaria externa. Muito do seu interior, inclusive os importantes lanternins, já foram perdidos, restando um valor patrimonial volumétrico para este exemplar do apoio da estrutura da viação férrea.

Figura 6 - Fábrica de Sabão e Torrefação de Café, 2013.



Fonte: Arquivo Pessoal.

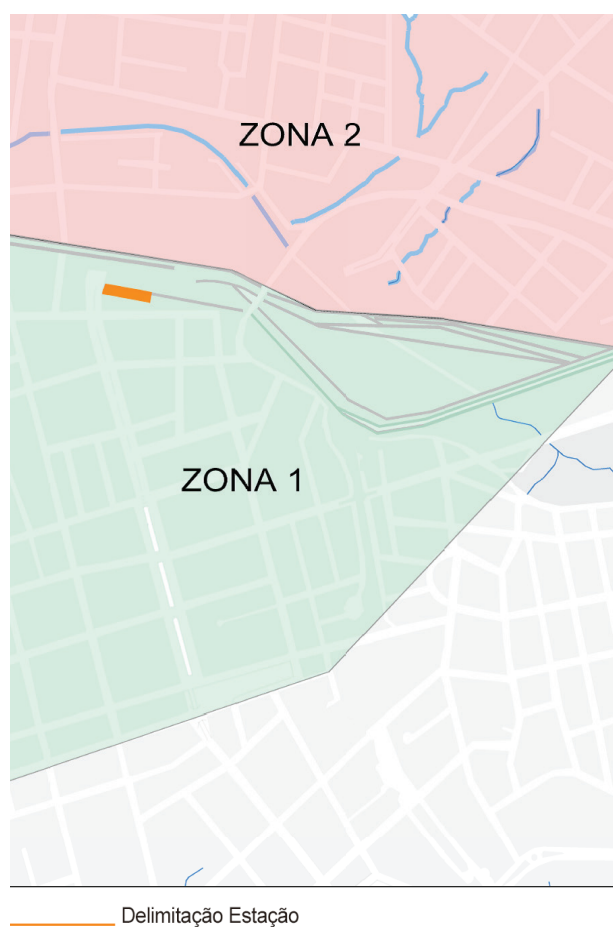
ANÁLISE DA ORLA FERROVIÁRIA

Neste estudo optou-se por delimitar uma área inicial que corresponde à região de maior relevância e proximidade com a Estação Ferroviária, bem como a área próxima ao centro da cidade.

Buscando um estudo aprofundado das particularidades da área, dividiu-se a mesma em duas zonas de acordo com a figura 7, a primeira, zona um, localizada no bairro centro, compreende a região delimitada pela Praça Saldanha Marinho e a Estação Férrea. A zona dois compreende a região a partir da Estação Férrea até os limites do Bairro Itararé. Além da edificação da estação a barreira da linha férrea foi fundamental na divisão das duas zonas.

Nesta fase da pesquisa a análise se concentrou na zona um, por causa do maior número de espaços significativos e patrimônio histórico remanescente, comparada com os exemplares da zona dois.

Figura 7 - Orla Ferroviária da cidade de Santa Maria delimitada em zona um e zona dois.

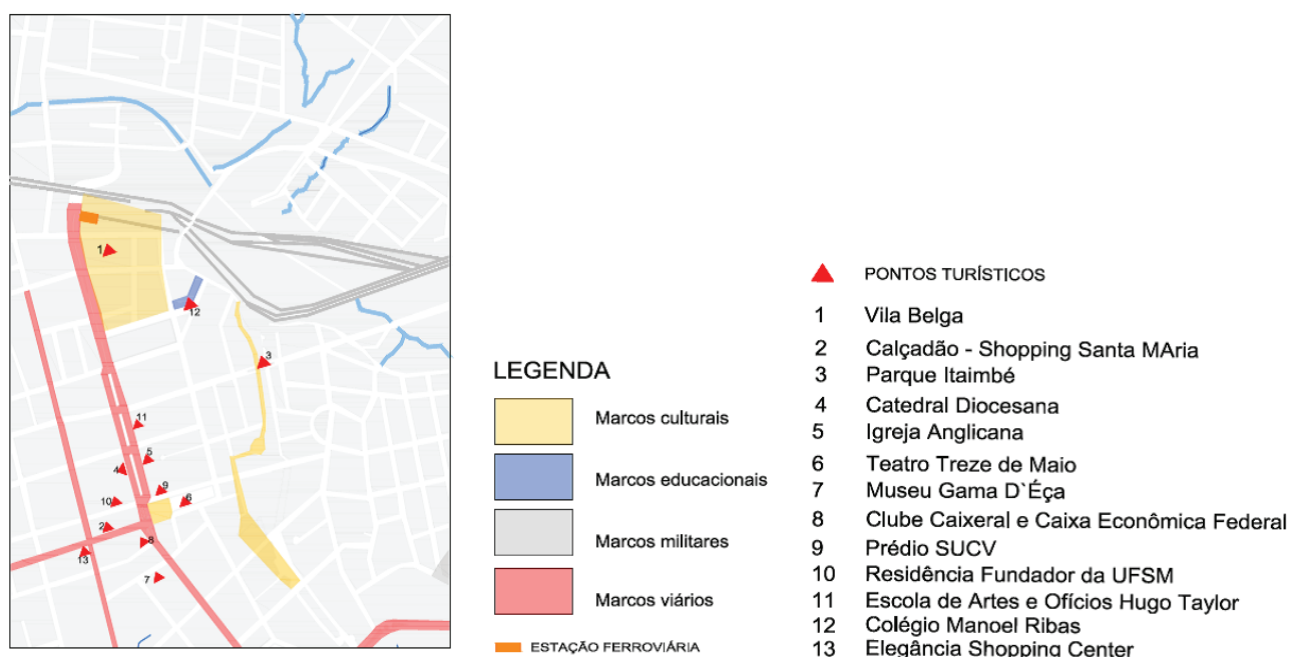


Fonte: Arquivo Pessoal.

ANÁLISE DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO REMANESCENTE

A cidade de Santa Maria ainda possui um elenco de edificações ligadas direta ou indiretamente ao ciclo econômico ferroviário, buscou-se identificar as edificações relevantes na zona um, ou seja, outras edificações além da estação férrea de Santa Maria. Neste levantamento foi elaborado um mapa demarcando os marcos e pontos de importância histórica e turística, referentes ao tecido urbano santa-mariense, como se pode observar na figura 8.

Figura 8 - Mapa contendo os pontos turísticos e marcos da zona um.



Fonte: Arquivo Pessoal.

ANÁLISE DO ESPAÇO URBANO

A área analisada é altamente densificada, como podemos observar nos mapas, figura-fundo e fundo-figura, elaborados na etapa de levantamento (Figuras 9 e 10). As edificações existentes na região que abrange a presente pesquisa são, em sua maioria, de uso misto, mas apresentam também usos exclusivamente comerciais, institucionais, bem como boa parte do patrimônio histórico ligado a ferrovia.

Apesar da alta densificação, podem-se observar vazios urbanos significativos próximos aos trilhos da ferrovia, configurando-se como uma área propensa à requalificação através de projetos âncoras.

Figura 9 - Mapas figura-fundo.



Fonte: Arquivo Pessoal.

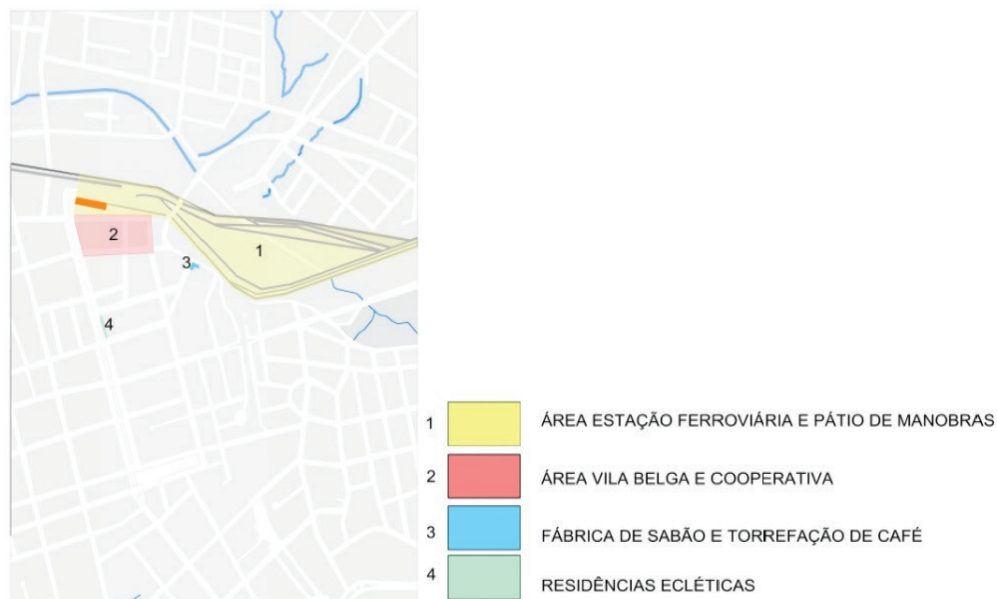
Figura 10 - Mapas fundo-figura.

Fonte: Arquivo Pessoal.

O Parque Itaimbé consiste em um parque linear que abrange boa parte da região central da cidade estendendo-se até as proximidades da Estação Ferroviária, e é em grande parte responsável pela massa de vegetação presente nesta região, conjuntamente com uma parcela menor de vegetação existente na Praça Saldanha Marinho e nas áreas de preservação logo após a Estação Ferroviária (Bairro Itararé pertencente à zona dois).

DIRETRIZES

Primeiramente foram identificadas quatro áreas na zona um, seguindo uma ordem de urgência para as intervenções que serão propostas, devido à importância histórica e o grau de intensa deterioração das mesmas (Figura 11). São elas:

Figura 11 - Mapa das áreas - diretrizes.

Fonte: Arquivo Pessoal.

ÁREA 1 - Estação Ferroviária (Gare) e pátio de manobras: configuram-se como centro das intervenções por possuir a estação com seus galpões e ainda remanescentes dos maquinários. Nesta área existem invasões próximas à linha férrea e este espaço foi alvo de diversos projetos arquitetônicos e urbanísticos, inclusive o projeto do Trem Turístico (2012) ainda não executado.

ÁREA 2 - Vila Belga e Cooperativa: configuram-se como um espaço importante, pois nele se encontram exemplares do apoio a atividade ferroviária. O conjunto habitacional ferroviário e a cooperativa passaram recentemente por um projeto de estudo cromático, descaracterizando as suas cores originais.

ÁREA 3 - Fábrica de Sabão e Torrefação de Café: a edificação está em ruína, mas representa a organização dos serviços da cooperativa que com isso pretendia diminuir o preço das mercadorias, oferecendo produtos de qualidade aos ferroviários.

ÁREA 4 - Conjunto de residências ecléticas: conjunto de edificações localizado na Avenida Rio Branco entre a Rua Vale Machado e a Rua Silva Jardim, conforme figura 4, que representa o progresso social e econômico gerado pela implantação e desenvolvimento da ferrovia na cidade de Santa Maria. Atualmente pertencem a proprietários particulares e constam como patrimônio histórico municipal sujeitos às regras do Plano Diretor.

As diretrizes representam estratégias que focam em intervenções “acupunturais”, descritas por Vargas e Castilho (2009), incorporando pequenas ações e principalmente visando o fortalecimento da imagem dos centros históricos. Segundo as autoras:

[...] incorporam uma somatória de pequenas ações: projetos de restauração de edifícios isoladamente distribuídos; melhoria dos espaços públicos; reforço na limpeza, manutenção e segurança; gestão privada de ruas e distritos organizada por ações locais; construção de monumentos, cobertura de ruas ou obras de arrenque; incentivos à preservação e à permanência no centro; retorno dos diversos órgãos da administração pública como pólos geradores de fluxo; ênfase na criação de museus e espaços culturais; criação de programas sociais para moradores de ruas; controle do comércio ambulante; e muita publicidade sobre os feitos e efeitos para a alteração e consolidação de uma “nova” imagem para a cidade. (VARGAS; CASTILHO, 2009, p. 279-280).

Seguindo este raciocínio, as seguintes áreas foram selecionadas e a partir das suas análises foram elaboradas as diretrizes, considerando-as como pontos geradores de transformação urbana.

DIRETRIZES ÁREA 1: O projeto atual proposto pelo poder municipal, não executado, contempla uso comercial como bares e restaurantes, uso cultural (museu, palco e praça) e o trem turístico. Através deste estudo verifica-se que poderiam ser acrescentados espaços para capacitação dos moradores da invasão, assim como novas moradias, evitando a retirada dos mesmos do local e promovendo a inclusão social. Impedindo, assim, a “gentrificação” da área que ocorreria com a expulsão dos residentes.

DIRETRIZES ÁREA 2: Estudo cromático adequado e proposição de uso comercial na cooperativa e casa adjacentes. A Vila Belga não possui atividades que se estendam para a cidade permanecendo apenas com o uso residencial, porém com o uso comercial a dinâmica da área seria outra, proporcionando segurança e manutenção do patrimônio pelos usuários e moradores. Neste caso poderia ser utilizada uma estratégia baseada nas operações consorciadas entre poder público e iniciativa privada, estratégia está prevista no Estatuto da Cidade (lei 10.257 de 10 de julho de 2001).

DIRETRIZES ÁREA 3: Atualmente a edificação encontra-se em ruínas, restando apenas o seu perímetro, portanto os usos comercial e cultural da edificação seriam um modo de permitir o seu resgate volumétrico, através de um modo dinâmico que assegura a segurança e a manutenção do patrimônio. Novamente poderia ser utilizada uma estratégia baseada nas operações consorciadas.

DIRETRIZES ÁREA 4: Devido à localização central deste conjunto de edificações, na Avenida Rio Branco, o uso do solo comercial e institucional seria o mais adequado, pois atualmente a área possui estes usos consolidados. As proposições de atividades institucionais dariam continuidade, não apenas na volumetria, mas também nas divisões internas destas residências, que felizmente não sofreram muitas alterações.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Atualmente o patrimônio ferroviário de Santa Maria encontra-se em processo de degradação e desarticulação com seu tecido urbano, necessitando de um projeto contemporâneo que o requalifique e garanta melhor qualidade de vida para a população. Neste sentido, a orla ferroviária santa-mariense conforma áreas urbanas de grande interesse patrimonial, que foram analisadas neste artigo por meio do seu patrimônio arquitetônico, do seu espaço urbano circundante e das suas relações recíprocas. Identificando, assim, seu potencial inovador e de resgate, possibilitando a divisão por zonas e consequentemente áreas.

Estas considerações se apoiam na postura das vertentes de preservação, na análise de obras similares de referência e nas características locais da cidade de Santa Maria. Propondo duas grandes zonas, em que a primeira destaca-se pela urgência e grande número de remanescentes, foram identificadas nela por meio do levantamento e análise, as quatro áreas de iminente atuação. Estas áreas foram destacadas principalmente pelo seu estado atual e pelos projetos anteriormente previstos ou executados, assim como a sua história e memória social. A partir destas etapas foram propostas diretrizes de projeto considerando o espaço urbano e o conjunto de edificações. As edificações elencadas apresentam fragilidades e urgência na sua requalificação, configurando-se num importante rol de arquitetura eclética e com valor excepcional de conjunto.

Afinal, as intervenções urbanas contemporâneas devem revitalizar a área pertencente à região na qual se instalou a ferrovia, considerando a retomada do espaço público através da memória

coletiva, da sociabilidade e dos novos usos. Nos dias de hoje projetar a cidade é reconhecer que ela é um organismo vivo, em constante transformação e só assim conseguiremos através da sociabilidade recuperar estes espaços tão importantes na memória das nossas cidades.

REFERÊNCIAS

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

FROTA, J. A. D'A. **Re-Arquiteturas**. Porto Alegre: Arqtexto5, Depto. de Arquitetura/PROPAR, 2004.

KÜHL, B. M. **Preservação do patrimônio arquitetônico da industrialização: problemas teóricos de restauro**. Cotia: Ateliê Editorial, 2009.

MARCHIORI, J. N. C.; NOAL FILHO, V. A. **Santa Maria: relatos e impressões de viagem**. Santa Maria: Ed. da UFSM, 1997.

MELLO, L. F. da S. **O Pensamento Utópico e a Produção do Espaço Social: a Cooperativa de Consumo dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul**. 2010. 301 f. Tese (Doutorado em Arquitetura) - Faculdade de Arquitetura, PROPUR, UFRGS, Porto Alegre, 2010.

VARGAS, H. C.; CASTILHO, A. L. H. de. **Intervenções em centros urbanos: objetivos, estratégias e resultados**. Barueri: Manole, 2009.

