

DA COOPERATIVA AO DISTRITO CRIATIVO

Uma potencialidade coletiva ameaçada de gentrificação

THE COOPERATIVE TO THE CREATIVE DISTRICT
A collective potential threatened by gentrification

**Daniel Pereyron¹, Anelis Rolão Flores²,
Clarissa de Oliveira Pereira³, Francisco Queruz⁴ e
Gustavo Gonçalves⁵**

Resumo

A Cooperativa de Consumo dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul (CCEVFRGS) foi fundada em 1913, em Santa Maria, a partir de um movimento social dos trabalhadores da Rede Ferroviária, que teve como intuito o abastecimento de bens de consumo à preços competitivos. Teve seu apogeu nas primeiras décadas do século XX, quando, além do fornecimento dos bens de consumo, edificou e atendeu não só a cidade sede, mas parte do seu entorno. A metodologia de abordagem qualitativa deste artigo baseou-se na pesquisa bibliográfica, na identificação, mapeamento e espacialização da produção da CCEVFRGS, bem como na análise dos primeiros impactos na estrutura existente. Podemos constatar a consequência da desvalorização da ferrovia e o aumento das dificuldades financeiras, encerrando suas atividades e deixando, além do patrimônio edificado, um legado cultural da memória ferroviária, presente no Distrito Criativo Centro-Gare, espaço urbano em transformação, que corre o risco de gentrificação, a partir dos novos usos.

Palavras-chave: centro histórico de Santa Maria; distrito criativo; patrimônio ferroviário; cooperativa; gentrificação.

Abstract

The Cooperativa de Consumo dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do

1 Doutorando em Geografia pelo PPGGEO/UFSM, Mestre em Engenharia Civil pelo PPGE/UFSM (2008), graduado Arquiteto e Urbanista pela UFSM (2004), Professor do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Franciscana (UFN) desde 2010. Atuou como Vice-presidente do Instituto de Planejamento de Santa Maria (IPLAN-SM) de 2017 a 2018 e como Presidente de 2018 a 2022.

2 Doutora (2019) e mestre (2006) em Arquitetura pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul (PROP/UFGRS). Graduada em Arquitetura e Urbanismo pela Ritter dos Reis (2001). Atualmente é diretora de extensão da Universidade Franciscana (UFN), membro da Cátedra Unesco UniTwin Cidade que Educa e Transforma e professora da graduação (UFN).

3 Doutora em Arquitetura pela ETSAB-UPC de Barcelona/ES, Arquiteta e Urbanista pela UNISINOS, Professora do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Franciscana (UFN). É pesquisadora no grupo de pesquisa ITAD_Inovação e Tecnologia em Arquitetura e Design, da UFRGS. Docente da graduação do curso de Arquitetura e Urbanismo da UFN desde 2011. Atualmente coordena o grupo de extensão Mapeando Memórias da UFN.

4 Doutorando em Desenvolvimento Regional (PPGDR/UNISC), Mestre em Construção Civil pelo Programa de Pós-graduação em Engenharia Civil PPGE/UFSM (2007), Especialista em Conservação e Restauração do Patrimônio Cultural (CECREPAC / UFSM / 2005), Graduado Arquiteto e Urbanista pela UFSM (2000), Professor do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Franciscana (UFN). Membro titular do Conselho de Patrimônio Histórico e Cultural de Santa Maria.

5 Doutorando e Mestre em Ensino de Humanidades e Linguagens (2025), pela Universidade Franciscana. Bolsista da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES). Graduado em Administração (2023), também pela UFN e membro da Cátedra Unesco UniTwin Cidade que Educa e Transforma.

Sul (CCEVFRGS), founded in 1913 in Santa Maria from a social movement organized by railway workers, aimed at supplying consumer goods at competitive prices. The cooperative reached its peak during the first decades of the twentieth century, when, in addition to providing consumer goods, it constructed facilities and served not only its host city but also part of its surrounding region. The qualitative methodological approach adopted in this article is based on bibliographic research, as well as the identification, mapping, and spatialization of the CCEVFRGS's built production, and an analysis of the initial impacts on the existing urban structure. The study identifies the consequences of the railway's devaluation and the resulting financial difficulties, which ultimately led to the cessation of the cooperative's activities, leaving behind, in addition to its built heritage, a cultural legacy of railway memory now embodied in the Centro-Gare Creative District, an urban area undergoing transformation and facing the risk of gentrification as a result of new uses.

Keywords: historic center of Santa Maria; creative district; railway heritage; cooperative; gentrification.

Introdução

A evolução da malha ferroviária no Rio Grande do Sul propiciou desenvolvimento e uma ampla distribuição de mercadorias ao longo da sua área de atuação. Foi a partir desta espacialização, somada às necessidades das forças trabalhadoras da ferrovia, que em 1913 surge em Santa Maria a Cooperativa de Consumo dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul (CCEVFRGS), uma organização social que instalou no Estado uma ampla rede de filiais, com distribuição de bens de consumo, organização de escolas de ensino médio e profissionalizantes, farmácias, hospitais, e demais equipamentos de apoio aos cooperativados.

Santa Maria foi o município de origem da cooperativa, mas esta não ficou restrita à sua matriz, estendeu-se por diversas cidades gaúchas, equipando e abastecendo filiais ao longo da malha ferroviária. Enquanto as concessionárias, governo estadual e federal, possuíam equipamentos urbanos, como estações, depósitos de carros, locomotivas, caixas d'água, entre outros, que se localizavam à margem dos trilhos, a CCEVFRGS promoveu uma série de outros equipamentos, não relacionados diretamente à concessionária ferroviária, mas que foram grandes promotores da formação de uma sociedade e um ciclo específico (Queruz, 2023).

Não ficando restrita a uma entidade econômica, a CCEVFRGS constituiu um modelo de produção coletiva do espaço urbano, cujos efeitos para a disputa de sentidos e usos da cidade consolidaram um contraponto relevante à lógica mercantil hegemônica. Interessa, portanto, apropriar-se da experiência da CCEVFRGS e do legado urbano deixado à cidade de Santa Maria, para tomá-los como possível contranarrativa ao capitaloceno, no sentido proposto por Haraway (2016): uma perspectiva crítica que desloca a atenção de uma responsabilidade humana abstrata para as formas históricas de acumulação que transformam territórios, bens e relações em recursos econômicos. No caso analisado, o conceito não explica genericamente toda mudança urbana, mas orienta a observação de processos concretos, como a conversão do patrimônio em ativo, a privatização ou o condicionamento dos usos e o enfraquecimento de redes coletivas no território em que se instalou o Distrito Criativo Centro-Gare.

Partimos da perspectiva de que os arranjos cooperativos constituídos pela CCEVFRGS e a (i)materialidade ferroviária herdada do final do século XIX e início do século XX podem vir a configurar alternativas históricas à maneira individualizante de apropriação do espaço urbano. Ao promover equipamentos urbanos públicos e coletivos, passíveis de serem compartilhados com toda a comunidade, esses arranjos tensionam usos

hegemônicos da cidade, deixando brechas para modos outros de ocupação, apropriação e, com isso, subjetivação do espaço.

O Distrito Criativo Centro-Gare, criado em 2021 sobre os remanescentes desse patrimônio ferroviário, representa simultaneamente uma oportunidade de requalificação urbana e um campo de tensão entre a preservação da memória coletiva e a especulação imobiliária. A hipótese central deste artigo é que a economia criativa, quando dissociada de mecanismos consistentes de participação comunitária e controle social, pode reproduzir aspectos da lógica excludente do capitaloceno e criar condições potencialmente gentrificadoras, sem que isso permita afirmar, de antemão, a consolidação da gentrificação⁶ no território.

A questão que orienta a análise é compreender em que medida a requalificação associada ao Distrito Criativo preserva a função coletiva do patrimônio ferroviário e em que medida amplia sua conversão em valor econômico. Retomar a história do território, considerando os marcadores socioterritoriais constitutivos de sua identidade e que hoje são atravessados pela desigualdade que caracteriza o capitaloceno, implica, sobretudo, interrogar quanto ao tipo de revitalização e de requalificação falamos quando nos referimos aos benefícios da economia criativa. Que cidade se produz? Para quem e a partir de quais memórias? Que sujeitos são mobilizados nessa construção? Apostamos nessa discussão para aproximar Santa Maria para construir futuros possíveis que superem a lógica do capitaloceno.

Este artigo tem como objetivos: (a) analisar o legado urbano e arquitetônico da CCEVFRGS em Santa Maria; (b) caracterizar o processo de formação do Distrito Criativo Centro-Gare; e (c) identificar e problematizar as tensões entre preservação patrimonial, economia criativa e gentrificação nesse território. Para tanto, adota-se uma abordagem qualitativa apoiada em pesquisa bibliográfica e documental, levantamento físico das edificações remanescentes e análise morfológica comparativa entre usos históricos e atuais. O recorte espacial concentra-se nas edificações e nos conjuntos vinculados à CCEVFRGS em Santa Maria, especialmente na área abrangida pelo Distrito Criativo Centro-Gare. O recorte temporal intersecciona a formação da cooperativa, desde 1913, às condições observadas no levantamento realizado em 2025, com atenção particular às transformações posteriores à criação do Distrito, em 2021.

Procedimentos metodológicos

Esta pesquisa adota uma abordagem qualitativa, considerada adequada para a análise de fenômenos urbanos complexos que envolvem dimensões históricas, simbólicas e socioespaciais. Os procedimentos metodológicos organizam-se em três etapas complementares.

Na primeira, realizou-se pesquisa bibliográfica e documental, abrangendo: (a) revisão da literatura sobre a CCEVFRGS e o patrimônio ferroviário de Santa Maria, com ênfase nos textos de Mello (2010), Alcântara (2015), Konrad (2020) e Flôres (2007); (b) levantamento de documentos institucionais relativos ao Distrito Criativo Centro-Gare, incluindo mapas, editais e publicações da Prefeitura Municipal de Santa Maria e da

6 O vocábulo gentrificação, usado pela primeira vez, provavelmente, pela socióloga britânica Ruth Glass na obra *London: aspects of change* (1964), onde a autora descreveu e analisou mudanças na organização espacial da cidade de Londres. O termo refere a um fenômeno urbano presente em diversas temporalidades e espacialidades: o deslocamento, processual ou súbito, de residentes e usuários com condições de vida precárias de uma localidade para outra, para dar lugar à apropriação de residentes e usuários com maior status econômico e cultural (IPHAN, 2025).

Universidade Federal de Santa Maria (2024); e (c) consulta a fontes primárias como o Relatório de 1920 da CCEVFRGS e registros fotográficos históricos.

Na segunda etapa, procedeu-se com registro fotográfico e georreferenciamento das edificações remanescentes da CCEVFRGS em Santa Maria. Foram identificadas 23 edificações ou conjuntos edificados originalmente associados à cooperativa, observando-se localização, estado de conservação, propriedade e usos atuais, condições de acesso identificáveis no levantamento e grau de alteração tipológica em relação à configuração histórica.

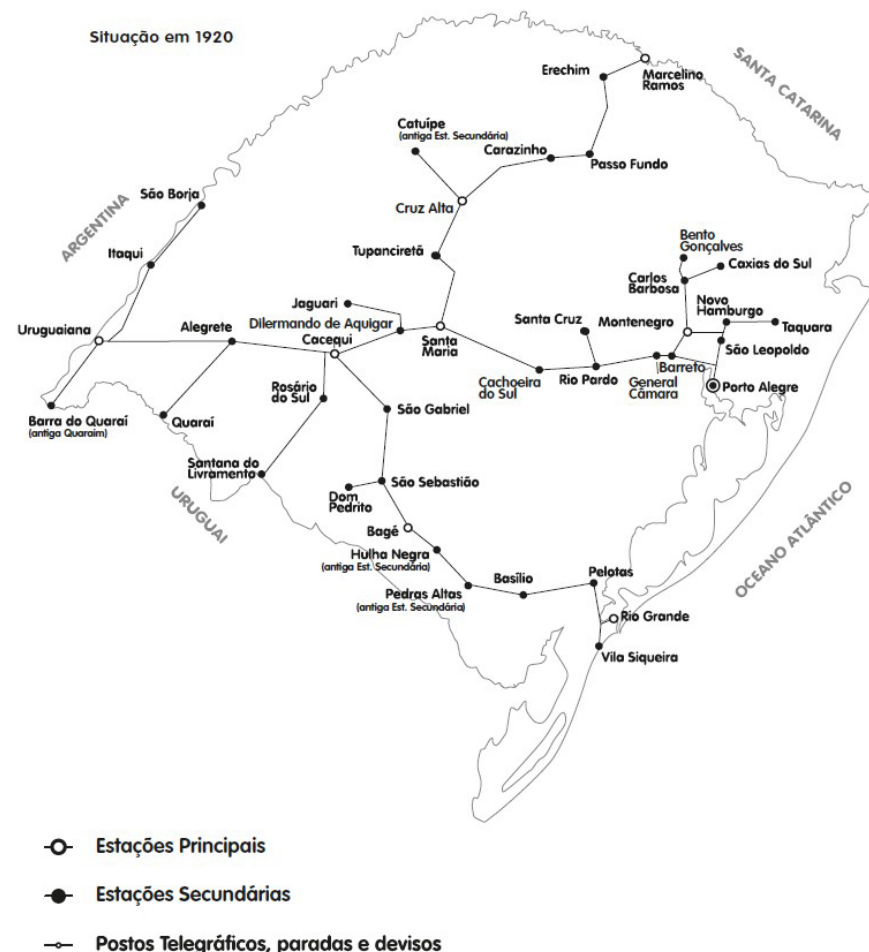
A terceira etapa consistiu na análise morfológica e interpretativa, orientada por três critérios analíticos: (1) continuidade ou ruptura de uso em relação à função histórica original; (2) grau de permanência da identidade socioespacial do território, considerando a presença dos moradores e usuários originais; e (3) tensão entre valor de uso e valor de troca (Lefebvre, 2015) nas intervenções promovidas pelo Distrito Criativo. As informações documentais, o levantamento de campo e o referencial teórico foram cotejados para articular a descrição histórica e a análise crítica. Como a pesquisa não incluiu levantamento de dados sistemáticos, seus resultados permitem identificar mudanças de uso, pressões e condições potencialmente gentrificadoras, mas não afirmar categoricamente o processo de gentrificação percebido.

O contexto histórico

Em 1872, o governo imperial propôs a implantação da rede ferroviária denominada Projeto Geral de uma Rede de Vias Férreas Comerciais e Estratégicas para a Província de São Pedro do Sul. Este projeto não se restringia a objetivos econômicos, mas também a ocupação de territórios com baixa densidade demográfica e a salvaguarda estratégica das fronteiras internacionais.

No ano de 1873, o Imperador Dom Pedro II autoriza o estudo técnico e a exploração da estrada de ferro que ligasse Porto Alegre à Uruguaiana, cujas obras iniciaram em 1877. Ainda no final do século XIX, dado o desenvolvimento no Vale do Rio dos Sinos com a presença da imigração alemã no estado, foi implementada a ligação férrea entre a capital, São Leopoldo (1874) e Novo Hamburgo (1876). Com a evolução da rede ferroviária, foram inaugurados os trechos até Cachoeira do Sul (1883), Santa Maria (1885) e Cacequi (1890), que mais tarde foi ligada à rede de Porto Alegre – Novo Hamburgo. Posteriormente foram implantadas as redes Rio Grande – Cacequi (1900) e interligando a rede Santa Maria – Marcelino Ramos, em 1910, o que permitiu a ligação com o restante da rede no país (Mello, 2010).

Mello (2010) acrescenta que, neste período, entre o final do século XIX e início do século XX, foram implantados diversos trechos, administrados por diretorias independentes, configurando a malha ferroviária do estado, conforme pode ser observado na Figura 1. Em 1889, praticamente toda a malha foi unificada e arrendada à companhia belga *Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil*, que a operou até 1919. Durante este tempo, a Companhia Belga passou por dificuldades financeiras e deixou de investir na rede, cenário no qual, em 1913, foi fundado o Sindicato Cooperativista dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, precursor da Cooperativa de Consumo dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul (CCEVFRGS). Em 1920, o governo do Estado assume a rede ferroviária, dado o mau estado de conservação e irregularidade dos transportes, entretanto, apesar das melhorias, não conseguiu oferecer a resposta esperada, passando a tutela da rede à União, em 1959, quando foi criada a Rede Ferroviária Federal (RFFSA).



Tochetto (2016) indica que o período de implantação e operação da malha ferroviária constituiu um marco de significativa transformação urbana e de expressivo desenvolvimento social no município de Santa Maria. A partir de 1889, com a chegada da comissão de engenheiros encarregada de estudar o traçado da ferrovia que ligaria a cidade de Rio Grande a São Paulo, Santa Maria consolidou-se como o principal ponto de entroncamento ferroviário do Estado. Essa condição conferiu-lhe destaque no cenário estadual, tornando-a um importante núcleo de conexão entre linhas férreas, parada de viajantes e entreposto comercial entre a região da fronteira, a serra e a capital, Porto Alegre.

O desenvolvimento da rede ferroviária e das comunicações, ao mesmo tempo em que impulsionou as atividades econômicas, possibilitou alterações nos hábitos das populações. Desta forma a ferrovia materializava o imaginário de comunidades de uma ideia de modernidade onde a velocidade, as máquinas, as estruturas de ferro, o burburinho das multidões, eram as tintas principais (Mello, 2010, p.106).

A presença da ferrovia alterou também o traçado urbano da cidade e criou uma rede de serviços, comércios, escolas e instituições (Konrad, 2020). Além disso, a ferrovia, ao funcionar como um motor propulsor no desenvolvimento regional, influenciou a morfologia dos espaços intraurbanos, principalmente com a instalação de estações, oficinas e depósitos, em muitos casos por meio das edificações da CCEVFRGS (Mello, 2010). Não se tratava, portanto, somente da infraestrutura logística, visto que a ferrovia produziu um território urbano específico, com relações sociais e identidades coletivas próprias.

A Cooperativa de consumo

Mello (2010) descreve o início embrionário da Cooperativa, a partir da greve de 1906 e a negativa por parte da Companhia Belga em conceder um aumento de 30% nos salários, resultou na criação da *Economat*, uma organização que fornecia produtos com preços cerca de 40% mais baratos dos praticados à época. A distribuição destes produtos acontecia ao longo das linhas férreas, atendendo muitos trabalhadores, o que acabou criando descontentamento com as instituições e organizações comerciais locais que viam neste tipo de empreendimento uma prática desleal.

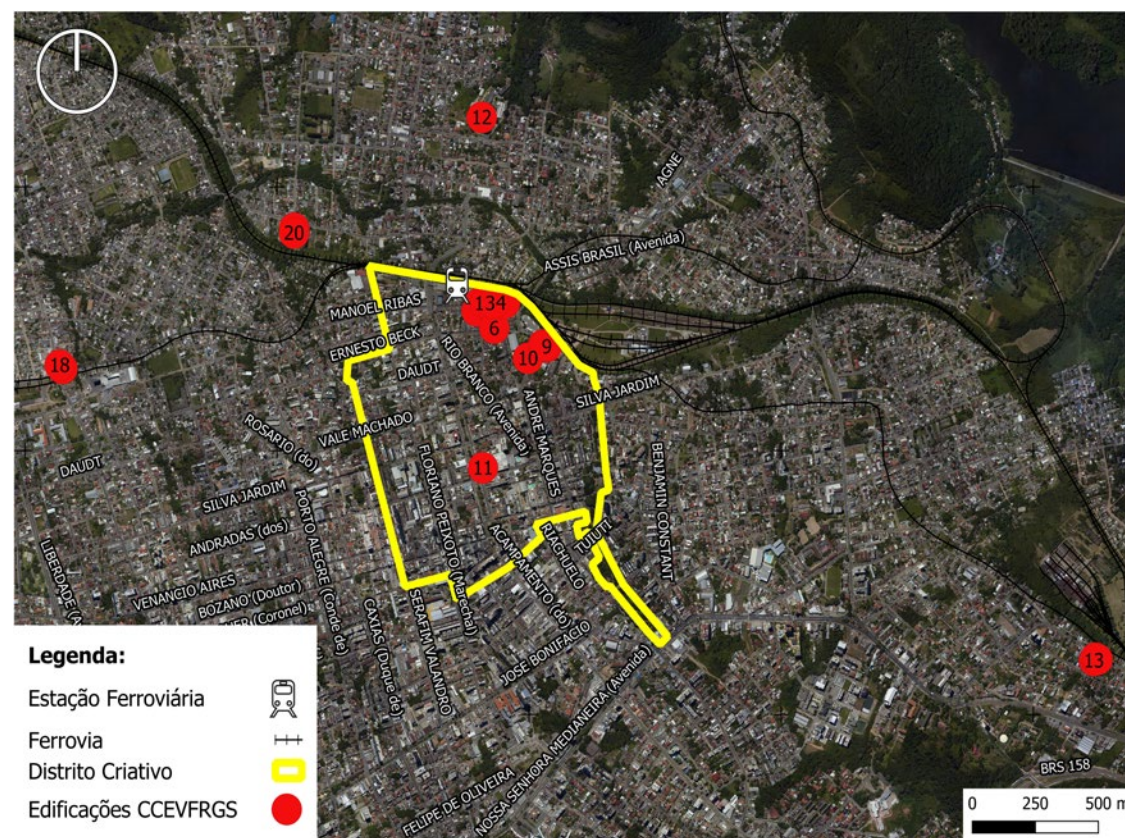
Os ferroviários de Santa Maria formavam uma categoria bastante diversificada, com a presença de trabalhadores negros, alemães, italianos, portugueses, judeus, entre outros. Em que pese suas diferenças internas, os ferroviários logo se destacariam por sua capacidade de organização e poder de barganha. Os baixos salários, as constantes demissões e os acidentes de trabalho foram respondidos com frequentes greves e com a criação de uma forte cultura de solidariedade de classe e apoio mútuo.

Durante as greves, as famílias dos ferroviários ajudavam a impedir que os trens saíssem e procuravam convencer os fura-greves a aderir aos movimentos. As mulheres tinham uma ação destacada nesses momentos, criando uma rede de apoio para manter a subsistência das famílias. (Konrad, 2020).

Inspirados pelo pensamento socialista utópico do inglês Robert Owen, no ano de 1913 criou-se em Santa Maria a CCEVFRGS, com sede na Vila Belga, bairro operário construído, em 1907, pela Companhia Belga (Konrad, 2020).

Mello (2010, p.122) destaca que, em 27 de abril de 1916, aprovou-se a “Acta de dissolução e incorporação do Sindicato Cooperativista dos Empregados da V.F.R.G.S. à Cooperativa de Consumo dos Empregados da V.F.R.G.S.”, na qual oficializou-se a instalação definitiva da cooperativa, delineando, também, os seus objetivos institucionais. Entre eles, destacavam-se: a manutenção de armazéns destinados ao fornecimento de gêneros de uso e consumo pessoal e doméstico a preços acessíveis aos associados; a aplicação de seu patrimônio, lucros e rendimentos em benefício exclusivo, geral e proporcional dos mesmos, de forma direta ou indireta. Os projetos então iniciados, direcionados à melhoria das condições de subsistência dos trabalhadores ferroviários, avançavam com relativa autonomia, uma vez que se tratava de uma cooperativa voltada unicamente para os ferroviários, ativos, aposentados e familiares.

Além de proporcionar a aquisição de bens de consumo, a CCEVFRGS criou o Fundo de Beneficência, que assegurava 30% de seus rendimentos anuais para serem investidos em educação. Por meio deste fundo, a Cooperativa construiu, em 1922, a Escola de Artes e Ofícios, cujo objetivo era capacitar mão-de-obra especializada para as demandas da ferrovia. As iniciativas da cooperativa também voltaram esforços para saúde, com a construção do hospital Casa de Saúde, além de farmácias, padaria, matadouro e açougues, armazéns, fábrica de sabão, torrefação e moagem de café, fábrica de bolachas e confecções (Alcântara, 2015).



A produção arquitetônica da CCEVFRGS

Conforme descrito anteriormente, a CCEVFRGS proporcionava aos cooperados uma série de benefícios e serviços. Para dar conta desses atendimentos, foram construídas diversas edificações. Com sede administrativa localizada na própria Vila Belga⁷, em Santa Maria, ainda contava com os pavilhões de armazéns, farmácia, padaria com fábrica de massas, fábrica de confecções, torrefação e moagem de café, matadouro e açougue, lenharia, tipografia e marcenaria, depósitos e a Escola de Artes e Ofícios Masculina e Feminina. A seguir, estão demonstradas nas Figuras 2 e 3 as edificações pertencentes ao patrimônio edificado da CCEVFRGS em Santa Maria:

A presença de filiais da CCEVFRGS nas demais cidades do Estado em que atuou, ocorria de forma diferenciada em número e tipo de atendimento. Em algumas cidades eram implantados apenas armazéns, enquanto outras, além desses, também recebiam farmácias e escolas de nível médio e profissionalizantes. Os primeiros armazéns foram implantados em Santa Maria, Rio Grande e São Leopoldo, este último, posteriormente foi transferido para Porto Alegre. Depois, seguiram as instalações em Passo Fundo, Bagé, Cruz Alta, Cacequi, Montenegro, Ramiz Galvão, Olimpo, Uruguaiana, Alegrete, Santiago, Porto Conde, Taquara, Diretor Pestana e Pelotas. Além destas filiais instaladas permanentemente, algumas localidades recebiam pequenos armazéns provisórios, em trechos onde ocorriam obras, ao longo da rede ferroviária (Alcântara, 2015; Mello, 2010).

Também podemos destacar os primeiros prédios ocupados pela cooperativa, a primeira sede, já demolida, o Armazém Central em sua configuração original, possuía frente para duas ruas, entretanto foi modificado com o passar dos anos, inclusive perdendo a

⁷ VILA BELGA: Conjunto residencial operário, construído entre 1906 e 1911 pela concessionária *Belga Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer Sud-Ouest Brésilien*, composto de 84 residências cuja finalidade era abrigar as famílias ferroviárias, de várias nacionalidades (Lopes, 2002).

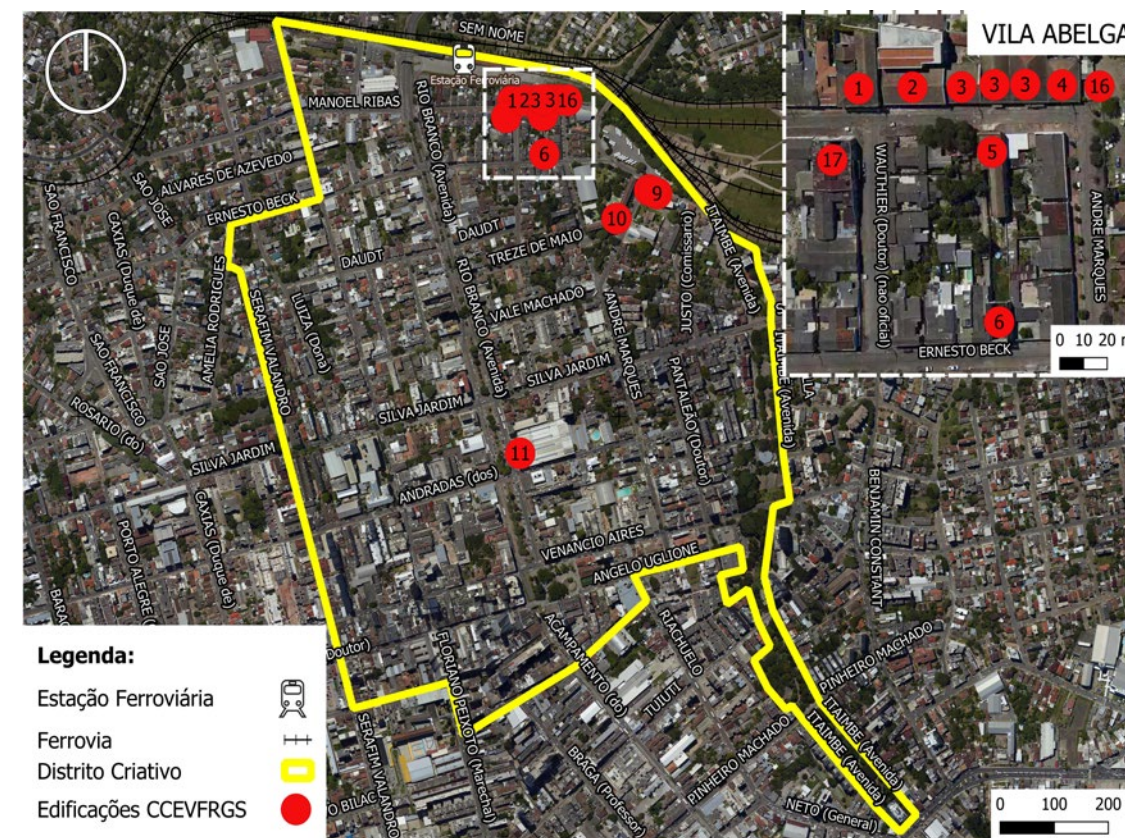


Figura 3 – Edificações da CCEVFRGS na área central de Santa Maria. Fonte: dos autores, 2025.

característica de esquina, quando a construção da nova Sede Administrativa ocupou o espaço da via pública, em 1933, mantém as características originais de sua construção, a edificação de dois pavimentos destaca-se do conjunto predominantemente térreo (Mello, 2010).

Na Figura 5, percebe-se a primeira sede (1), a Sede Administrativa (2), o Armazém Central (3) e o conjunto de pavilhões do Depósito Central e Farmácia, construídos em 1925 (4).

O conjunto possuía também um prédio, construído em 1922/23, destinado à padaria no pavimento térreo e à escola de moças no segundo pavimento, entretanto a busca por vagas na escola feminina superou as capacidades do espaço, o que motivou a ocupação de todo o prédio pela escola. Posteriormente foi construído, em 1962, o prédio para receber integralmente a fábrica de massas e bolachas (Alcântara, 2015). Com a crescente demanda pela escola de moças, a cooperativa construiu uma nova edificação, compatível com as suas necessidades, a Escola de Artes e Ofícios Feminina Santa Terezinha do Menino Jesus. A escola se instalou no seu prédio definitivo no ano de 1930, onde hoje funciona a Escola Estadual de Ensino Médio Manoel Ribas. Para tanto, o prédio da antiga escola deu lugar à fábrica de confecções da Cooperativa. Ainda, conforme Alcântara (2015) a escola teve sua formação inspirada nos Liceus Franceses, onde além da formação acadêmica intelectual, também eram ensinadas práticas como, costura, bordado, culinária, pintura, música, dentre outras atividades. Também dispunha da modalidade de internato e além do ensino teórico e de ofícios, a escola também formava para o exercício do magistério, o que proporcionou às alunas trabalharem para a própria Cooperativa como professoras nas escolas turmeiras ao longo da viação férrea

Em 1941, dentro da categoria de edificações, voltadas para suprir os produtos de consumo da comunidade de trabalhadores, foi construído o prédio para abrigar o açougue, fábrica de sabão e torrefação e moagem de café (Alcântara, 2015), estas edificações estão demonstradas na Figura 6.

Figura 4 – Edificações pertencentes ao patrimônio edificado da CCEVFRGS. Fonte: dos autores, 2025.

Nº	EMPREENHIMENTO	USO ATUAL	PROPRIETARIO
1	Sede Administrativa CCEVFRGS	gastronomia/eventos	privado
2	Armazém CCEVFRGS	educação/cultura	privado
3	Depósito Central CCEVFRGS	comércio	CCEVFRGS
3	Setor de expedição de mercadorias -RFFSA	comércio	CCEVFRGS
3	Depósito Central CCEVFRGS	comércio	CCEVFRGS
4	Farmácia	comércio	CCEVFRGS
5	Padaria e Fábrica de Massas	sem uso/vazio	privado
6	Fábrica de Confecções	sem uso/vazio	privado
7	AÇOUGUE	sem uso/vazio	privado
8	FÁBRICA DE SABAO	sem uso/vazio	privado
9	Fábrica de Café	sem uso/vazio	privado
10	Escola Feminina Santa Teresinha do Menino Jesus	educação	público
11	Escola Industrial Hugo Taylor - Masculina	comércio	privado
12	CASA DE SAUDE	saúde	público
13	Complexo Km 3 - Armazém, Açougue, Farmácia, matadouro e salsicharia	comércio	privado
14	Complexo Km 3 - Armazém, Açougue, Farmácia, matadouro e salsicharia	comércio	privado
15	Complexo Km 3 - Armazém, Açougue, Farmácia, matadouro e salsicharia	comércio	privado
16	LENHEIRA	sem uso/vazio	privado
17	ASSOCIAÇÃO DOS FERROVIARIOS	sem uso/vazio	público
18	Núcleo Inspetor Goulart - prédio único com diversas funções	demolido	privado
18	Núcleo Inspetor Goulart - prédio único com diversas funções	demolido	privado
19	Depósito Ir. Marista Estanislau José	demolido	privado
20	Grupo Escolar Rui Barbosa	demolido	privado

A Escola de Artes e Ofícios voltada ao público masculino começou a ser construída no ano de 1918 e teve a inauguração da primeira edificação em 1922, com 124 alunos e quatro professores em quatro cursos distintos. No mesmo ano ingressaram mais 114 alunos no curso noturno para adultos, com as disciplinas de aritmética, geometria, português e francês. No ano de 1925, foram inauguradas as oficinas para as disciplinas técnicas, que contavam com ajustagem, eletricidade, soldagem pintura e modelagem, entalhe e tornearia em madeira, marcenaria, estofaria, ferraria, fundição e tornearia mecânica. Todas com equipamentos adquiridos pela CCEVFRGS, vindos da Europa (Alcântara, 2015).

No ano de 1930 foi inaugurado o novo prédio, que ampliava a capacidade e os serviços de atendimentos aos estudantes, que contava com ensino regular, técnico, biblioteca, internato e espaços administrativos ocupados pelos professores. No ano de 1933 o número de alunos atingia 789 alunos na seção masculina, sendo 561 externos e 100 internos e 128 em aulas noturnas. Em 1937 a escola foi renomeada como Escola de Artes e Ofícios Hugo Taylor e Escola Industrial Hugo Taylor em 1943, mantendo-se assim até o encerramento das atividades em 1986 (Alcântara, 2015). Na Figura 7, podem ser observadas a fachada do primeiro prédio construído (1), o momento da inauguração das oficinas (2) e as fachadas das ampliações posteriores (3 e 4).

As dificuldades financeiras da Cooperativa também eram refletidas nos serviços ofertados, a partir de 1960 a escola industrial passou por momentos de desestruturação e venda de bens para saldar dívidas, formou sua última turma em 1962, sendo desativada em 1986. Em 1990 foi vendida para iniciativa privada e passou a ter diferentes usos, até que em 2007 foi reformada por uma rede de supermercados.

A assistência à saúde fazia parte dos planos da CCEVFRGS, o que motivou a construção do Hospital Casa de Saúde. O hospital teve seu primeiro bloco inaugurado em 1931, após o término da construção das escolas masculina e feminina. O atendimento não era exclusivo aos cooperados, entretanto estes tinham sistema de pagamentos diferenciados. O prédio do hospital passou por sucessivas ampliações e atualmente segue ativo. Além das edificações construídas pela CCEVFRGS expostas anteriormente, ainda podem ser contabilizados os armazéns localizados no Km 3, denominados Estação Otávio Lima, que atualmente pertencem à particulares.



Figura 5 – Primeiras edificações da CCEVFRGS. Fonte: Relatório 1920 COOPFER, 1921 (1); Alcântara, 2015 (2 a 4).

Todo este conjunto tinha como principal objetivo servir de apoio e melhorar a qualidade de vida do trabalhador da Viação Férrea, desde os engenheiros até os funcionários da linha, os operários da manutenção dos trilhos. Essa estrutura não impactou apenas os funcionários, mas a sociedade em geral, no momento em que serviu de suporte para várias atividades que não estavam disponíveis ou eram incipientes na cidade.

Do ponto de vista morfológico, o conjunto edificado da CCEVFRGS em Santa Maria compõe um sistema coeso e articulado, distribuído entre a área central e a Vila Belga. Essa sobreposição de temporalidades na estrutura física do conjunto é ela mesma um documento das transformações sociais e econômicas da cooperativa.

O fim da CCEVFRGS

Durante seus anos de vigor econômico, a CCEVFRGS ofereceu uma ampla variedade de produtos e serviços de alta qualidade aos ferroviários, sendo reconhecida por “eminentemente economistas como uma das maiores cooperativas da América Latina” (Mello, 2010, p. 241). O autor ainda acrescenta que a crise tornou-se evidente no final da década de 1940, quando uma série de acontecimentos, tanto internos quanto externos, passaram a abalar progressivamente as estruturas sociais e econômicas da entidade, como grandes investimentos, sem a devida previsão orçamentária, a concessão de crédito acima das capacidades e as iniciativas de suprir demandas públicas reprimidas, em atenção aos seus cooperativados, foram práticas que contribuíram para o agravamento das dificuldades administrativas da CCEVFRGS. Ainda segundo Flôres (2008), a falta dos repasses mensalmente descontados, nas folhas de pagamento dos cooperativados, comprometeu significativamente a saúde financeira da Cooperativa, o que acabou forçando a instituição a arcar com os juros e preços elevados, já que não dispunha de recursos para negociar compras à vista.

A saúde da Cooperativa se deteriorava ao passo que o sistema ferroviário era negligenciado e desvalorizado no país. O déficit em suas contas levou ao encerramento de atividades comerciais e a venda do seu patrimônio para sanar dívidas. Suas últimas unidades foram fechadas em 1997, mesmo período em que a malha ferroviária foi concedida à iniciativa privada, através da arrendatária América Latina Logística (ALL).

Figura 6 – 1ª Escola de moças, posterior fábrica de confeções (1); Escola Santa Terezinha do Menino Jesus (2); Padaria (3); Açougue, fábrica de sabão e torrefação e moagem de café (4). Fonte: Alcântara (2015).



Portanto, a lógica do capitaloceno modifica o território, desarticulando as relações sociais, apagando sua memória e suprimindo os vínculos gerados pelo pertencimento. Um novo capítulo que busca o resgate se inicia, mas a dúvida sobre a reconstrução da rede, do território, da (i)materialidade, permanece.

Do ponto de vista analítico, o declínio da CCEVFRGS ilustra com precisão a lógica do capitaloceno: a desarticulação de arranjos coletivos de produção e uso do espaço urbano em favor de interesses privados, com o consequente apagamento das memórias e identidades coletivas associadas. Como afirma Lefebvre (2015), quando os valores de troca predominam sobre os valores de uso, o resultado é a dissolução dos vínculos entre as pessoas e os lugares que habitam.

A Escola Industrial Hugo Taylor, por exemplo, encerrou suas atividades em 1986, foi vendida à iniciativa privada em 1990 e, após diferentes usos, foi reformada em 2007 para abrigar uma rede de supermercados. Esse percurso — de escola técnica cooperativa a equipamento comercial de grande escala — sintetiza a trajetória do conjunto: do espaço coletivo ao espaço mercantil, com perda irreversível de camadas de significado histórico, social e cultural. O capitaloceno regendo a lógica da mercantilização e produzindo espaços de submissão ao sistema econômico em detrimento do patrimônio cultural, material e imaterial, da identidade ferroviária.

Distrito Criativo Centro-Gare

O Distrito Criativo Centro-Gare surgiu como uma proposta coletiva atrelada a uma política pública municipal, no ano de 2021, com o objetivo de relacionar o espaço público e a latente memória ferroviária santa-mariense aos propósitos de cooperação e desenvolvimento de um território que vivenciou a efervescência do período promovido pela ferrovia nos anos de 1920 a 1960 e seu posterior declínio e abandono. A conformação deste espaço coletivo contou com a colaboração entre o setor público e o setor privado, entre sociedade civil e a academia, em grupos de trabalho organizados com o objetivo de elaborar um levantamento, demonstrado na Figura 8, para posterior



Figura 7 – Fotos da Escola de Artes e Ofícios em diferentes períodos. Fonte: Alcântara (2015).

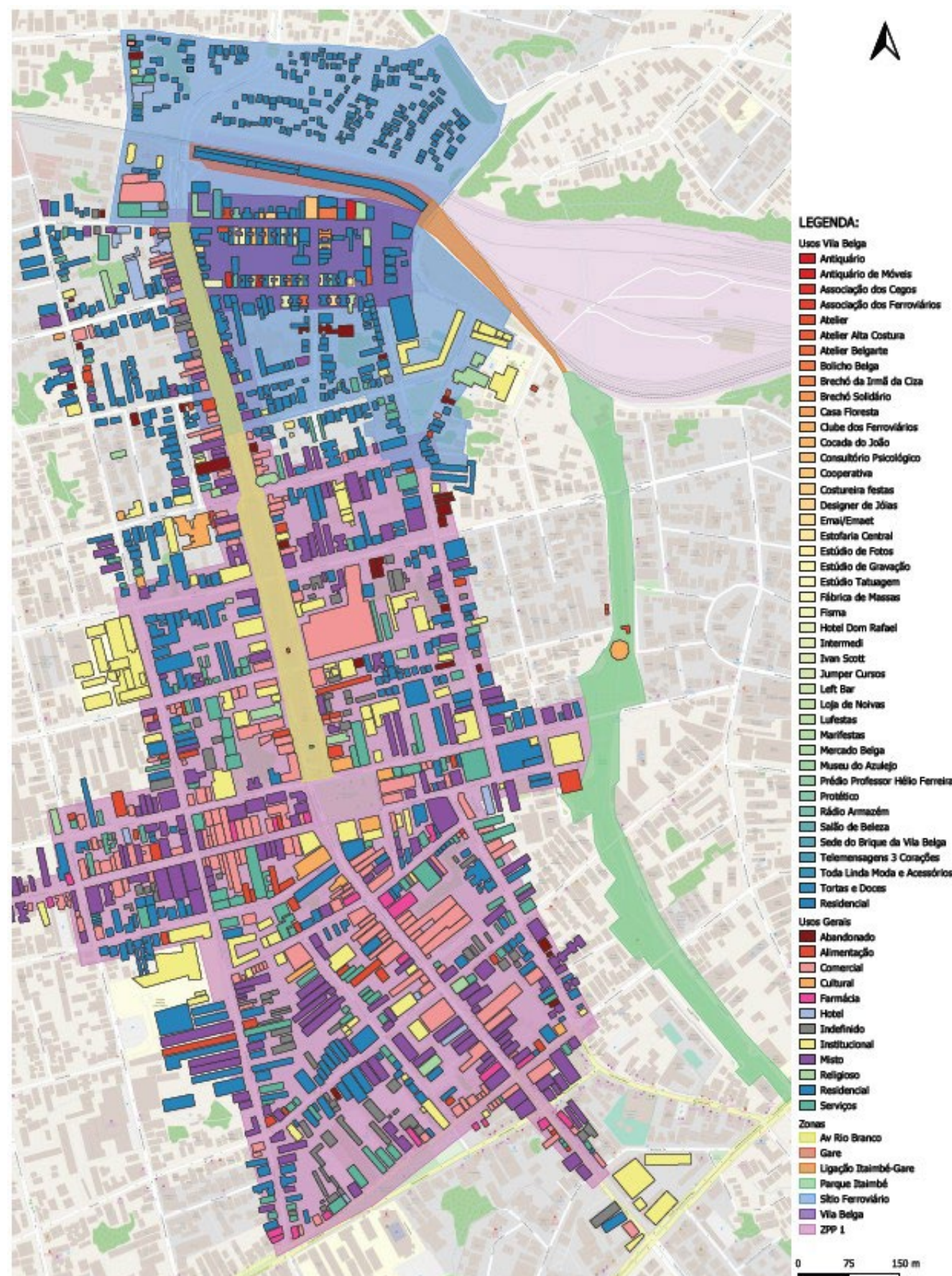
diagnóstico, execução de ações necessárias à gestão⁸ e funcionamento deste território.

Os distritos criativos são territórios nas cidades onde se desenvolvem e se potencializam atividades de economia criativa e cultura. Estes espaços são estratégicos para a conexão de pessoas criativas com o espaço urbano. A cidade de Santa Maria, desde o ano de 2021, entendendo a importância destas conexões e de valorizar o território do centro histórico da cidade, constrói o Distrito Criativo Centro-Gare (UFSM, 2024).

Desde meados do século XX, e com especial intensidade nos primeiros anos do século XXI, a economia da cultura tem se consolidado como uma das mais relevantes e promissoras matrizes de geração de riqueza e de promoção do desenvolvimento humano. Nesse contexto, passou a ocupar posição central nas agendas intelectual, econômica, social e política em escala global, afirmando-se como um campo estratégico de reflexão, formulação de políticas públicas e intervenção social (Mattana; Noro, 2024).

Com efeito, os Distritos Criativos não são pensados isoladamente, mas embasados pelas redes de colaboração entre pessoas, entidades, órgãos públicos, empresas e todo organismo produtivo e criativo da cidade (UFSM, 2024). Foi com esse intuito que um grupo misto de trabalho iniciou o levantamento das atividades presentes no território central de Santa Maria para, em um primeiro momento, reconhecer as práticas desenvolvidas neste espaço.

⁸ Inicialmente o modelo de governança do Distrito Criativo Centro-Gare ocorria em três níveis, conforme Lubeck (2024): a instância máxima (assembleia colegiada composta por um representante de cada organização partícipe da iniciativa, todos com direito a voto); o nível estratégico (Comitê Gestor e Coordenação Executiva); nível executivo (Comitê Executivo que se divide em um comitê por dimensão). A governança é composta pelo poder público, universidades, entidades, sindicatos e sociedade civil. Ainda, a partir dos 1758 problemas apontados, foram elencadas 4 dimensões (Ambiente Natural e Construído; Governança e Políticas Públicas; Economia Criativa e Identidade e Recursos Culturais), 41 objetivos estratégicos e 237 ações. No ano de 2025 o modelo está passando por modificações.



Um Distrito Criativo se fundamenta na Economia Criativa e na preservação do patrimônio cultural local. Contudo, sem a devida precaução, as atividades propostas para a preservação, que incluem a ocupação e a apropriação do espaço pela comunidade, tendem a converter-se em mercantilização, gerando, conseqüentemente, os processos de gentrificação.

A Economia Criativa, nesse sentido, pode ser compreendida como um conjunto de atividades econômicas baseadas no conhecimento e em ativos criativos, com potencial para gerar renda, trabalho e desenvolvimento socioeconômico. Sua abrangência, contudo, não se limita à dimensão mercadológica, uma vez que articula aspectos econômicos, culturais e sociais e pode contribuir para a inclusão social, a diversidade cultural e o desenvolvimento humano (UNCTAD; PNUD, 2012).

Dentro deste contexto, que inicialmente considerou a comunidade e o desenvolvimento de economia criativa, podemos observar as estratégias mercadológicas do espaço surgindo como uma ameaça de especulação imobiliária e, conseqüente, gentrificação. O capitalismo influencia a configuração do espaço, a articulação das relações e já podemos perceber a valorização das edificações, a ponto de afastar alguns dos moradores originais, fortemente conectados com as origens ferroviárias.

A gentrificação, impulsionada pelo capitaloceno e pela desconsideração das demandas da população residente, é um processo que pode já ser observado no distrito criativo. Estratégias como fortalecimento e visibilidade do local, gestão do ambiente construído, que incluam políticas, programas sociais, estabelecimento de parcerias e controle de índices, são necessárias e possíveis. Medidas como congelamento de aluguéis e políticas federais de auxílio aos proprietários, embora utilizadas em outros contextos internacionais, tornam-se irreais quando aproximadas da realidade local. Nessa perspectiva, a preservação do conjunto de edificações tombadas, ou não, deste território se apresenta como uma potencialidade de construção de pertencimento e, também, como uma ameaça de esvaziamento de significado cultural.

Ressaltamos que o capitaloceno, por meio da mercantilização da cultura, da criatividade e da inovação, produz a gentrificação, porém a gentrificação opera em múltiplos sistemas de poder (Kern, 2022). Reconhecer o processo e propor estratégias que operem com organizações, com movimento locais e coalizões, a fim de pressionar alterações na legislação de uso do solo e dar visibilidade a perda de identidade local, também permitem refrear o processo. Para tanto, esse potencial não se realiza em abstrato. É preciso que o entorno, ou seja, coletivos de moradores, ferroviários e descendentes, ex-cooperados, trabalhadores do entorno, agentes culturais e todos os interessados no uso comum, estejam envolvidos no processo. Esses são os sujeitos que, ao reivindicar seu direito ao espaço, e de ser nele, abreviam a espetacularização da cidade e o seu afastamento da própria memória, que também é coletiva.

Esses lugares guardam em si um manancial de potencialidades que tendem à esterilização quando dispostas à espetacularização proporcionada pelo capital. Vide o caso das cidades-gêmeas na fronteira entre Brasil e Uruguai, que conforme relatam Forneck e Rocha (2024), adotam, ao cruzar a fronteira, uma filosofia patrimonial completamente distinta. Enquanto o lado brasileiro ou as abandona ou as cerca, atitudes fortemente relacionadas à fragilização dos vínculos com o espaço, sobretudo quando coloca os valores de troca em detrimento dos valores de uso, os uruguaios apostam na refuncionalização do lugar, o transformando em equipamento urbano, ao retomar o transporte de passageiros, mas também preservando os prédios na intenção de que sejam, novamente, lugares de troca e encontro. Forneck e Rocha (2024, p. 790) se referem, inclusive, a um estado de aguardo para descrever esses sítios, sugerindo que, mesmo no abandono, permanecem como reserva de potencialidades para outros



usos, encontros e formas de pertencer.

Tal leitura nos permite tensionar o modo como, em Santa Maria, o patrimônio ferroviário é mobilizado pelo Distrito Criativo Centro-Gare, ora como ativo a ser explorado, ora como o lastro que mantém a memória preservada. No Distrito Criativo Centro-Gare, essa tensão atravessa o legado da CCEVFRGS. Os antigos armazéns, a sede administrativa e as fábricas que compunham o sistema cooperativo são partes de um equipamento urbano construído para sustentar formas coletivas de abastecimento e trabalho, mas também de identidade coletiva e cuidado.

O recente edital lançado pela prefeitura para concessão da Estação Férrea para sua exploração comercial, acompanhado de audiência pública para apresentação da proposta à população, concretiza a encruzilhada. De um lado, a promessa de revitalização e requalificação pela dinamização econômica do Distrito Criativo. De outro, as preocupações com a possibilidade de que a gestão privada aprofunde processos de gentrificação e restrinja os usos coletivos, controlando quem entra e quem sai e dificultando a presença de antigos moradores e trabalhadores.

Nesta conjuntura podemos analisar o patrimônio edificado do Distrito Criativo sob a ótica do uso, da sustentabilidade e das relações entre comunidade e memória, comunidade e pertencimento. Considerando as edificações que compõem o conjunto tombado, em nível estadual e federal, elencadas anteriormente, vinculadas com o Estado ou com o capital de diversas origens, como agentes de fortalecimento da identidade cultural e da transformação das dinâmicas do espaço.

As edificações elencadas anteriormente que fizeram parte da construção de um sistema cooperativo, de suporte ao trabalho, atualmente seguem a lógica das intervenções urbanas em centros históricos que tem como objetivo sua requalificação e preservação. Porém ao analisarmos o conjunto remanescente verificamos que a antiga Sede Administrativa da Cooperativa e o antigo Armazém Central, são as únicas edificações de maior porte que foram ocupadas após a definição do Distrito Criativo, a primeira de propriedade privada utilizada para aluguel comercial, gastronomia e eventos e a segunda para instalar o Labcriativo e Edutech, equipamento pertencente à prefeitura voltado à economia criativa. Dentre as edificações de maior porte, na área central, ainda pode-se destacar a antiga Associação dos Ferroviários, que está desocupada, mas foi fruto do concurso Iconicidades, promovido pelo Governo do Estado e será a sede da Escola Municipal de Artes Eduardo Trevisan (EMAET). Conforme pode ser observado na Figura 9, em primeiro plano à direita a antiga Associação dos Ferroviários e à esquerda a Sede Administrativa seguida do Armazém Central, em seus novos usos.

Figura 9 – Antiga Sede Administrativa (esquerda) e Armazém Central (direita). Fonte: dos autores, 2025.



Algumas construções ainda mantêm o uso, embora tenham tido sua administração transferida para o poder público e ou parcerias público-privadas, como a antiga Escola Feminina Santa Teresinha do Menino Jesus, atual Escola Estadual Manoel Ribas (Maneco) e o Hospital Casa de Saúde. Já os pavilhões do depósito central e a Escola Industrial Hugo Taylor possuem uso comercial anterior, sendo que a escola foi transformada em um supermercado (Figura 10), em 2007.

Existem várias edificações do conjunto que estão abandonadas ou sem uso, como a Fábrica de Confeções (imagem 1 da Figura 10), a Fábrica de Massas e Bolacha e a Fábrica de Gelo, Carvão, Sabão e Torrefação de Café (imagens 1, 3 e 4 da Figura 6).

Já no conjunto de 84 residências da Vila Belga, que pertenciam ao conjunto de bens da concessionária, e não à cooperativa, está iniciando já são perceptíveis as trocas do uso residencial pelo comercial, com foco na questão turística atrelada ao patrimônio. Entretanto, o entorno não tombado já sofre com a pressão da especulação imobiliária e sua consequente descaracterização ou demolição. Apesar do processo e da concepção do distrito terem seguido uma metodologia alinhada com a ideia do patrimônio como âncora, cultural e econômica, a mentalidade local parece ainda não assimilar a necessidade de construção para com a comunidade, principalmente considerando os descendentes dos trabalhadores ferroviários, e a necessidade de manutenção das edificações que conformam ainda o seu entorno, o seu cenário ferroviário.

Ações de melhorias no contexto urbano realizadas a partir da pesquisa pública que embasou o desenvolvimento do 1º Distrito Criativo, como iluminação urbana, requalificação do pavimento e inserção de mobiliário urbano, já demonstram uma valorização da região, com o surgimento de novos empreendimentos. Entre esses, podemos destacar o Registro de Imóveis de Santa Maria (RISM), Museu Franciscano e nova agência do Sicredi, conforme demonstrado na Figura 11. Entretanto, podemos perceber uma crescente relação entre a chegada dos novos empreendimentos e a desocupação de alguns imóveis que abrigavam empreendimentos estabelecidos neste território há décadas, como o restaurante que ocupava o terreno onde foi construído o RISM, o sobrado de uso residencial que muda de uso com a instalação da sede do Sicredi, que prestes a inauguração requalifica as edificações vizinhas com uma pintura cinza e ao valorizar os imóveis aumenta o valor comercial destes, o que ocasiona a desocupação do estabelecimento comercial, que ocupava a loja térrea.

Contudo, essa valorização não se processa sem contradições. A análise dos casos identificados aponta para uma correlação entre a instalação dos novos empreendimentos e o deslocamento de estabelecimentos consolidados há décadas no território — fenômeno característico dos processos de gentrificação comercial. Preserva-se, assim, a materialidade do conjunto edificado, mas dissolve-se o tecido

Figura 10 – 1ª Escola de Artes e Ofícios Feminina (1) e Antiga Escola Industrial Hugo Taylor, atual Carrefour (2). Fonte: dos autores, 2025.



socioeconômico que lhe conferia vida e identidade, o paradoxo central que Lefebvre (2015) associa à primazia do valor de troca sobre o valor de uso no espaço urbano.

O patrimônio que é preservado da ruína física, quando passa à esfera privada, corre sério risco de perder características fundamentais, como a possibilidade de ocupação e apropriação, para lembrar Lefebvre (2015). Cria-se um paradoxo enorme, preserva-se o prédio enquanto dissolve a alma do lugar. A memória não está somente nas paredes, mas enraizada nas relações das pessoas com esses espaços, cujo apagamento leva à esterilização do território.

A gentrificação leva, inevitavelmente, à esterilização, ao apagamento da memória e, principalmente, à constituição de uma cidade espetáculo (Jacques, 2006). Nesta cidade espetacularizada, não há tempo de espera. Pelo contrário, a vida se acelera e se organiza em progressão geométrica.

Considerações finais

No ano de 2025, das 23 edificações remanescentes apresentadas neste estudo, conforme pôde ser observado no quadro da Figura 4, apenas 2 seguem com o mesmo tipo de atividade desde sua construção, o hospital e a Escola Manoel Ribas, entretanto 4 foram demolidos e 7 estão sem uso. Do total dos pavilhões, 9 têm uso comercial, a antiga sede administrativa que atende na área da gastronomia e eventos e apenas 4 seguem pertencentes à Cooperativa e estão alugados.

O Distrito Criativo foi delimitado e proposto a partir de estudos e ações preparatórias que serviram para articular por meio da economia criativa atrelada ao patrimônio ferroviário: instituições participantes, iniciativa privada e comunidade. Estes estudos iniciais embasaram diversos projetos públicos e privados, assim proporcionando uma perceptível renovação e ocupação de edificações antigas, anteriormente abandonadas ou subutilizadas.

A história de formação do conjunto ferroviário, de seu patrimônio material e imaterial, está baseada nas relações de cooperação econômica, social e cultural, ultrapassando o território e impactando a cidade como um todo. A partir da implantação da rede ferroviária federal, da instalação da primeira estação e da consolidação urbana de uma vila operária no prolongamento de uma avenida que levava ao progresso, Avenida Progresso, atual Avenida Rio Branco, podemos concluir que o território é vivo e em constante transformação. O território é composto por práticas econômicas, culturais, por manifestações e principalmente composto pelas práticas de salvaguarda do patrimônio ambiental urbano.

Porém, já conseguimos observar o processo de gentrificação, gerado pelo capitaloceno, por meio da substituição da população residente, do aumento do valor imobiliário, a troca das atividades comerciais e a demolição de edificações não inventariadas. A população inicialmente substituída denuncia as transformações que virão a partir de projetos previstos para área, assim como a ameaça direta ao patrimônio ferroviário. No entanto este processo poderá ser refreado por meio de ações do poder público e principalmente da comunidade, da organização dos grupos remanescentes e da sociedade local que já reconhece o valor identitário da área.

Para tanto, precisamos desconstruir a lógica que afasta a comunidade das suas memórias e construir um espaço cooperativo, retornar a cooperativa, retornar a (i) materialidade, para propor estratégias que evitem a expansão da gentrificação. Afinal, este processo ainda pode ser revertido com estratégias de inclusão, que permitam o diálogo e que ultrapassem a limitação de leis decretos, necessários, mas que quando associados de forma proativa com a comunidade influenciam positivamente nas suas realidades.

Referências

ALCÂNTARA, Marina de. *Patrimônio edificado pela CCEVFRGS: identificação de unidades em Santa Maria/RS*. 2015. Dissertação (Mestrado em Patrimônio Cultural) - Universidade Federal de Santa Maria - UFSM.

CONFERÊNCIA DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE COMÉRCIO E DESENVOLVIMENTO (UNCTAD); PROGRAMA DAS NAÇÕES UNIDAS PARA O DESENVOLVIMENTO (PNUD). *Relatório de economia criativa 2010: economia criativa, uma opção de desenvolvimento viável*. Brasília, DF: Secretaria da Economia Criativa/Ministério da Cultura; São Paulo: Itaú Cultural, 2012.

IPHAN. *Dicionário do Patrimônio Cultural: Gentrificação - Verbetes*. Brasília, 2024. Online. Disponível em: <https://www.gov.br/iphan/pt-br/unidades-especiais/centro-lucio-costa/dicionario-do-patrimonio/verbetes/g/gentrificacao>. Acesso em: 26 nov. 2025.

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: Palotti, 2007.

FORNECK, Vanessa; ROCHA, Eduardo. Mapas sensíveis nos territórios abandonados de estações férreas na fronteira Brasil-Uruguai. *Etnográfica. Revista do Centro em Rede de Investigação em Antropologia*, n. 28 (3), p. 773-799, 2024. Disponível em: <https://journals.openedition.org/etnografica/17300>. Acesso em: 26 nov. 2025.

KONRAD, Glaucia Vieira Ramos. *Lugares de memória dos trabalhadores #42: Cooperativa dos ferroviários, Santa Maria (RS)*. LEHMT, 16 jul. 2020. Online. Disponível em: <https://lehmt.org/lugares-de-memoria-dos-trabalhadores-42-cooperativa-dos-ferroviarios-santa-maria-rs-glaucia-vieira-ramos-konrad/>. Acesso em: 17 out. 2025.

LEFEBVRE, Henri. *O direito à cidade*. São Paulo: Ed. Centauro, 2015.

JACQUES, Paola Berenstein. Elogio aos errantes. In: JEUDY, Henri Pierre; JACQUES, Paola Berenstein. *Corpos e cenários urbanos: territórios urbanos e políticas culturais*. Salvador: EDUFBA, 2006.

KERN, Leslie. *Gentrification Is Inevitable and Other Lies*. London: Verso Books, 2022.

LOPES, C.E.J. *A Compagnie Auxiliare de Chemis de Fer au Brésil e a cidade de Santa Maria no Rio Grande do Sul*. 2002. Tese (Doutorado em Arquitetura) – Programa de Doutorado Arquitetura de Gaudí, Universidade Politécnica da Catalunha, Barcelona, 2002.

LUBECK, Elisa; et al. O Território Imembuy e o desenvolvimento territorial sustentável do Distrito Criativo em Santa Maria - RS. *UFSM no Distrito Criativo Centro-Gare*, Santa Maria, 2.ed., p. 25-39, 2024. Disponível em: <https://www.ufsm.br/app/uploads/sites/470/2025/07/E-book-Distrito-Criativo-Entrega-Final.pdf> Acesso em: 25 nov. 2025.

MATTANA, Luciano; NORO, Greice de Bem. PodCriá: Estratégia de Marketing de Conteúdo para o Distrito Criativo Centro-Gare. *UFSM no Distrito Criativo Centro-Gare*, Santa Maria, 2.ed., p. 217-235, 2024. Disponível em: <https://www.ufsm.br/app/uploads/sites/470/2025/07/E-book-Distrito-Criativo-Entrega-Final.pdf> Acesso em: 25 nov. 2025.

MELLO, Luis Fernando da Silva. *O pensamento utópico e a produção do espaço social: a Cooperativa de Consumo dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul*. 2010. Tese (Doutorado em Planejamento Urbano e Regional) - Universidade Federal do Rio Grande do Sul - UFRGS.

QUERUZ, Francisco. *A Cooperativa dos Ferroviários*. Diário de Santa Maria, p. 25, 24 de fev. de 2023.

SCHLEE, Andrey Rosenthal. A mancha ferroviária de Santa Maria. In: SEMINÁRIO TERRITÓRIO, PATRIMÔNIO E MEMÓRIA. Santa Maria, 2002. *Anais...* ICOMOS/UFSM, 2002. p. 94-107.

TOCHETTO, Daniel. *Santa Maria: uma história precursora do planejamento urbano no Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: Corag/CAU-RS, 2016.

UFSM no Distrito Criativo Centro-Gare, Santa Maria, 2.ed., 2024. Disponível em: <https://www.ufsm.br/app/uploads/sites/470/2025/07/E-book-Distrito-Criativo-Entrega-Final.pdf> Acesso em: 25 nov. 2025.