

## ESTAÇÃO CULTURAL: TRABALHO DE GRADUAÇÃO DE REVITALIZAÇÃO DA ESTAÇÃO FÉRREA DE JÚLIO DE CASTILHOS

Flávia Liberalesso da Rosa<sup>1</sup>; Anelis Rolão Flores<sup>2</sup>

### RESUMO

Este artigo é parte integrante do Trabalho Final de Graduação II de Arquitetura e Urbanismo que tem como tema a elaboração do projeto arquitetônico e paisagístico do Centro Comunitário Cultural, em Júlio de Castilhos, Rio Grande do Sul, a partir da revitalização da antiga Estação Férrea e seu pátio. Após a construção dos trilhos Santa Maria – Cruz Alta, em 1894 foi construída a Estação Férrea de Júlio de Castilhos. A metodologia utilizada focou na pesquisa documental, bibliográfica e levantamento da pré-existência, como objetivo o estudo e análise de elementos, assim como teorias que auxiliem na concepção de posterior projeto para a Estação Férrea. Portanto, para propor o reuso da edificação, deve-se demonstrar que a união entre o antigo e o novo é possível por reafirmar a função histórica e cultural desse patrimônio industrial, pois a intervenção em pré-existência visa a transmissão de valores históricos e estéticos para as futuras gerações.

**Palavras-chave:** Intervenção em pré-existência, Patrimônio ferroviário, Restauração.

**Eixo Temático:** Patrimônio Cultural e Economia Criativa (PEC).

### 1. INTRODUÇÃO

Devido a importância histórica, estética e cultural das ferrovias e a relevância arquitetônica da estação de Júlio de Castilhos, foi realizada esta pesquisa durante a disciplina de Trabalho Final de Graduação I (TFG I), do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Franciscana (UFN), e tem como objetivo o estudo e a análise de elementos e teorias que possam auxiliar na concepção do

---

<sup>1</sup> Acadêmica do Curso de Arquitetura e Urbanismo – UFN [flavia.liberalesso@ufn.edu.br](mailto:flavia.liberalesso@ufn.edu.br)

<sup>2</sup> Orientadora, Professora do Curso de Arquitetura e Urbanismo – UFN [anelis@ufn.edu.br](mailto:anelis@ufn.edu.br)

projeto de intervenção em pré-existência de uma edificação do Patrimônio Ferroviário do Rio Grande do Sul, em Júlio de Castilhos.

O interesse pela preservação do patrimônio industrial é bem recente, se comparado com a preocupação por outros tipos de manifestações culturais. Desde final do século XVIII, ocorreu um debate mais amplo sobre o tema, iniciando na Inglaterra um movimento de valorização que utilizou como base a expressão “Arqueologia industrial”. Esse tema se tornou amplamente divulgado a partir dos anos 1960, quando testemunhos arquitetônicos do processo de industrialização foram demolidos (KÜHL,2008).

Houve diversas discussões sobre a preservação ferroviária, pois com a Revolução Industrial e o aumento de outros meios transportes, as ferrovias foram vítimas de transformação e evolução da cidade urbana, suprimindo diversas linhas e, conseqüentemente, o abandono e demolição de diversos patrimônios ferroviários importantes para a história (KÜHL,2008).

## **2. METODOLOGIA**

A metodologia utilizada foi a coleta de dados a partir de pesquisa documental com análise de documentos, análise dos projetos arquitetônicos e urbanísticos similares e montagem de arquivo de imagens digitalizadas (mapas, fotografias, etc), desenvolvido a partir da revisão bibliográfica. Também foi utilizada a pesquisa bibliográfica realizada por meio da seleção de publicações como livros, artigos, teses, dissertações e demais materiais que auxiliaram na compreensão do tema e no desenvolvimento da pesquisa, além de uma revisão de publicações que continham registros, notícias, memórias e textos, revelando aspectos socioculturais de diversas épocas da Estação Férrea do município e contribuindo para o desenvolvimento da pesquisa. Ademais, foi utilizada para a pesquisa de campo o levantamento gráfico e fotográfico atualizado do local da Estação Férrea e seu entorno com o registro, organização e seleção do material coletado. Portanto, para a análise e interpretação de dados foi realizada a organização e análise, o material coletado foi interpretado de modo a obter a visão de um contexto amplo.

### 3. RESULTADOS E DISCUSSÕES

#### 3.1 A história das ferrovias

Inicialmente, em 31 de outubro de 1935, existiu um plano de estradas de ferro brasileiras que pretendia realizar a ligação do Rio de Janeiro com as capitais das Províncias de Minas Gerais, Bahia e Rio Grande do Sul, por meio da política do Padre Diogo Antonio Feijó, o então Regente do Império (AMARAL, 1970).

Porém, o transporte ferroviário começou de fato a ser utilizado no Brasil a partir de 1850, com o investimento de 8 estradas de ferro pelo Império brasileiro. A primeira ferrovia inaugurada no país foi empreendida por Irineu Evangelista de Souza, o Barão de Mauá, no Rio de Janeiro, em 1854, e já em 1858, a rede ferroviária em franca expansão possuía 48 quilômetros. (CARDOSO; ZAMIN, 2002). O Barão de Mauá declarou perante D. Pedro II, na ocasião da inauguração do primeiro trecho de linha férrea no país: “Esta estrada de ferro que se abre hoje ao trânsito público é apenas o primeiro passo na realização de um pensamento grandioso.” (BRASIL, 2022).

De acordo com Cardoso e Zamin (2002), as ferrovias marcaram o desenvolvimento da urbanização, elas proporcionaram o surgimento de diversas cidades. Porém algumas cidades que não possuíam a linha férrea entraram em decadência, pois nesse processo de urbanização atribuíam-se melhoramentos urbanos como iluminação, telégrafos, escolas, jornais, etc.

Em decorrência da Segunda Guerra Mundial, iniciou-se no século XX a transferência da malha ferroviária para o Governo Federal, gradualmente, conduzindo muitas linhas a perderem a renda e serem repassadas ao controle do estado. Por esse motivo foi criada em 1957, por meio da Lei 3.115, a Rede Ferroviária Federal SA (RFFSA), que tinha como objetivo administrar as estradas de ferro que estavam de posse do Governo Federal (BRASIL, 2022).

Quando inicia a priorização dos investimentos no transporte rodoviário, em 1960, devido investimentos menores, diversos ramais foram erradicados por se tornarem antieconômicos para o governo, a partir deste momento as ferrovias começam atender principalmente a produção do que o transporte de passageiros (BRASIL, 2022).

Entre os anos 1996 e 1998, com base na Lei 8.987/1995, iniciou-se o processo de desestatização da RFFSA com a segmentação do sistema ferroviário em seis malhas regionais, com concessão pela União por 30 anos. As estações em sua maioria foram fechadas, esse fato gerou um processo de degradação dos prédios que ficaram abandonados e depredados ao longo dos anos, isso representa o desaparecimento de diversos exemplares do Patrimônio Ferroviário Brasileiro. Assim, a RFFSA foi dissolvida em 7 de dezembro de 1999 através do Decreto nº 3.277 (BRASIL, 2022).

### **3.2 A estrada de Ferro no Rio Grande do Sul**

De acordo com o Cardoso e Zamin (2002) o início da estrada de ferro no estado sucedeu diante da Assembleia Provincial sobre a ligação da zona colonizadora alemã, 'celeiro da Província', com a capital estadual, no ano de 1866. Após três anos foi assinado um contrato com John Mac Ginity, um inglês, concedendo o direito de construção da primeira ferrovia no Rio Grande do Sul.

Em 1874, foi inaugurada a linha entre a Capital (Porto Alegre) e São Leopoldo, com entorno de 33 quilômetros, estimulando a colonização alemã, assim, criando diversos núcleos urbanos, e se expandindo até atingir o município de Canela, em 1922 (CARDOSO; ZAMIN, 2002).

Por meio da criação da primeira extensão ferroviária no Rio Grande do Sul, foram implantadas outras quatro linhas principais de estrada de ferro, sendo elas: Estrada de Ferro de Porto Alegre – Uruguaiana; Estrada de Ferro de Rio Grande – Bagé; Estrada de Ferro de Santa Maria – Marcelino Ramos e Estrada de Ferro de Quaraí – Itaqui (CARDOSO; ZAMIN, 2002).

Inicialmente foram construídas as ligações entre a capital do estado e suas fronteiras com o porto, faltando na época a conexão Norte e Sul. A partir disto o Governo Imperial concedeu à João Teixeira Soares a construção da estrada de ferro Santa Maria – Marcelino Ramos. No ano de 1894, foi inaugurado o primeiro trecho da linha até o município de Cruz Alta, e, em 1910, a ferrovia abrangeu Marcelino Ramos (CARDOSO; ZAMIN, 2002).

A implantação da rede ferroviária foi realizada de capitais estrangeiros, inicialmente com o capital inglês e posteriormente com o capital belga, mesmo assim

teve como consequência o endividamento público. Na década de 1910, as principais linhas da rede ferroviária estavam consolidadas de Leste a Oeste, de Norte a Sul, interligando as principais regiões do estado (CARDOSO; ZAMIN, 2002).

Entre os anos 1911 e 1919, em decorrência da Primeira Guerra Mundial, a demanda de transportes aumentou, e, por conseguinte, a economia local se desenvolveu. Entretanto, com diversas reclamações de funcionários, o Governo Estadual interferiu na rede ferroviária e criou a Viação Férrea do Rio Grande do Sul (VFRGS). Em 1920, já existam cento e sessenta e cinco estações e paradas com uma extensão de linha de entorno de 2.000 quilômetros (CARDOSO; ZAMIN, 2002).

Segundo Cardoso e Zamin (2002) com a VFRGS, o governo estadual investiu na ampliação e melhorias do sistema ferroviário. Ademais, em 1957, o sistema passou para domínio da Rede Ferroviária Federal SA (RFFSA), e nessa mesma fase percebeu-se o aumento do sistema rodoviário de transporte.

No ano de 1996 a Malha Sul foi leiloada e arrendada pela Ferrovia Sul Atlântico, após foi propriedade da América Latina Logística (ALL) e atualmente está de posse da empresa RUMO Logística.

### **3.3 Estação Férrea na cidade de Júlio de Castilhos**

O município inicialmente era conhecido como “Fazenda da Boa Vista”, em 1859. Já em 1870, quando o local se denominava “Povo Novo” e pertencia à Cruz Alta, foi feita a demarcação da praça central com as primeiras ruas onde iniciou a cidade de Júlio de Castilhos, com sua fundação no dia 17 de julho de 1877 por Manoel Vieira de Alvarenga. Somente em 31 de dezembro de 1904 que o município passou a ser chamado de Júlio de Castilhos (COSTA, 2021).

No ano de 1887, segundo Firmino Costa<sup>3</sup> (2021) por meio de uma doação feita por Manoel Alvarenga do terreno com uma área de em torno de 42 hectares, a cidade tornou-se independente e foi denominada “Vila Rica”. Dentro desse terreno estava a área da antiga Estação Férrea de Júlio de Castilhos. Em 1890, foi iniciada a construção dos trechos de linha férrea de Santa Maria a Cruz Alta, porém somente em 1893, que este trecho dos trilhos foi concluído, e em 20 de novembro de 1894

---

<sup>3</sup> Firmino Costa é historiador do município de Júlio de Castilhos.

finalmente inaugurada a Estação Férrea de Vila Rica na linha férrea de “Santa Maria – Marcelino Ramos”.

Os primeiros moradores se instalarem no alto da coxilha, 'Coxilha do Duresval', na atual praça Manoel Alvarenga. Perto da estação existia a fonte pública, que existe atualmente, era onde a população usufruía para a utilização da água, somente após o aumento da população que as casas passaram a ter seu próprio poço de água, chamado 'buraco da água' (COSTA, 2022).

Vila Rica, quando ainda não existia a linha férrea, era dividida entre Vila, no alto da coxilha, atual bairro Centro, e entre a Aldeia, atual bairro Centro Baixo, esse foi considerado o primeiro bairro da atual cidade de Júlio de Castilhos. Após a chegada da linha férrea foi construído ao lado do prédio da estação um *buffet* (Figura 01) que pertencia à Benjamin e Romana Malcadelli, pois como o trem de passageiros partia às 8:25 horas e chegava à Vila Rica às 12:00 horas, o município era considerado o ponto de almoço, após o trem partia às 12:45 horas para Cruz Alta (COSTA, 2021).

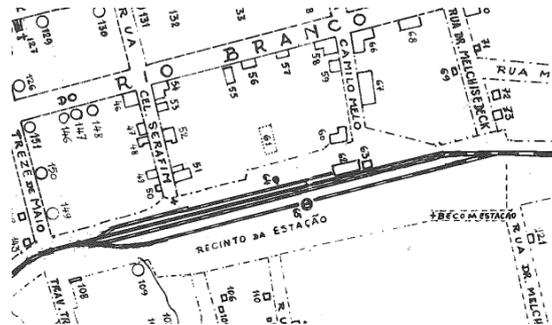
Figura 01: Estação Férrea de Vila Rica, s.d.



Fonte: Acervo de Firmino Costa.

Segundo Firmino Costa (2021), o pátio da estação férrea possuía uma caixa d'água (Legenda 64 da figura 02), à leste do prédio da estação (Legenda 62 da figura 02), que fornecia água para as locomotivas de passageiros que queimavam lenha ou carvão para produzir o vapor. Ali existia também um 'girador' (Legenda 65 da figura 02) em um rebaixo do terreno, próximo à caixa d'água, era utilizado para inverter a locomotiva de sentido.

Figura 02: Recorte do mapa de 1914 do Pátio Ferroviário de Júlio de Castilhos, desenho de Firmino Costa, s.d.

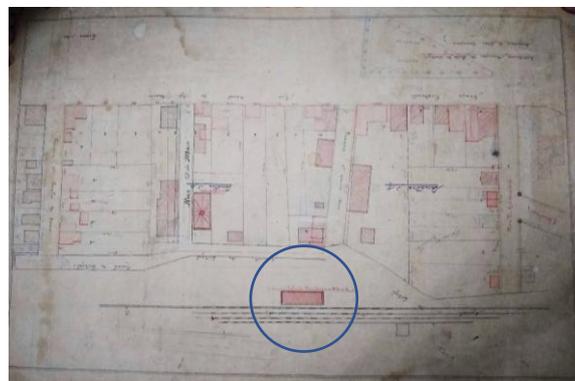


Fonte: Acervo de Firmino Costa.

Havia o serviço de telecomunicação no prédio da Estação Férrea de Vila Rica, como o telégrafo da Companhia de Ferro Sudoeste Brasileira, a correspondência chegava também pelo trem (COSTA, 2021), após os anos, de acordo com as entrevistas, passou a ser utilizado o telefone para fazer as ligações destinadas à Central Ferroviária.

As plantas e mapas produzidos, entre 1914 e 1916, pelo engenheiro e secretário de obras da intendência Kurt Vicent mostravam o número de quadra e lotes, além o leito da ferrovia antiga e o seu novo traçado (Figura 03). Entre os anos 1932 e 1934 a rede de água foi estendida até a rua que abastecia a Estação Férrea, e em torno de 1959 foi feito o saneamento do prédio (COSTA, 2021).

Figura 03: Mapa localizando a Estação Ferroviária de Júlio de Castilhos, com marcação do prédio da estação, 1914.



Fonte: Acervo de Firmino Costa, modificação da autora.

A travessia entre bairros era feita próxima a fonte pública pela linha férrea, mas foi somente no ano de 1932 que foi inaugurada a ponte seca sob os trilhos, fazendo uma ligação mais segura entre a Vila e a Aldeia. Já em 1973, foi construído o Viaduto Milena Moreira sob a linha férrea, próximo à saída da cidade de Júlio de Castilhos, para que pudesse ser feita sua construção, teve que ser realizado o alargamento da passagem dos trilhos, além de uma barreira metálica (COSTA, 2022).

O antigo leito da viação férrea que passava pela área urbana entre 1944 e 1945 foi doado pela União Federal. Nessa administração foi feita o seu loteamento e dividido os terrenos resultando na abertura da Rua Expedicionário (Figura 04) (COSTA, 2021).

Figura 04: Mapa aéreo da malha urbana de Júlio de Castilhos, modificação com linha marcando a atual malha férrea e marcação em círculo do pátio ferroviário, 2022.



Fonte: Google Earth Pro, modificações da autora.

Em uma lateral do prédio existia uma 'linha morta'<sup>4</sup>, ela era utilizada para facilitar a descarga de material em muita quantidade para o trem não precisar ficar parado na linha permanente, ali também ficava um vagão azul para os trabalhadores da rede ferroviária, nele possuía cama e cozinha (MACHADO, Neli. 2022). Atualmente não existe mais esse desvio morto, somente a linha permanente e a linha secundária, a terceira linha segundo João Carlos Machado<sup>5</sup> (2022) funcionava até ser passada para a empresa ALL.

<sup>4</sup> O termo 'linha morta' é uma variação de 'desvio morto'. O desvio morto "é aquele que é provido de uma única chave de mudança de via, apresentando na outra extremidade, um batente delimitatório de seu comprimento útil. A entrada e saída de veículos ferroviários se faz numa só extremidade" (BRASIL, 2016, p.17).

<sup>5</sup> João Carlos Machado trabalhou como manobrador na estação férrea de 1983 até 1996, também foi Agente de Estação de 1996 até o um ano depois da privatização da RFFSA, 1998.

A plataforma era de concreto, na entrada para a sala dos agentes possuía um banco para descanso dos funcionários e o sino da estação (MACHADO, Neli. 2022). Atualmente o piso da plataforma está com patologias de descolamento do concreto, é possível a visualização da pedra grés que possui embaixo do concreto. O sino não está mais no local pois ele fez um 'Memorando' para o transporte, assim como dos bancos e armários da estação férrea, todos eles foram levados para Cruz Alta para depois serem mandados para Porto Alegre (MACHADO, João Carlos. 2022).

Na lateral da linha férrea possui até hoje duas casas, segundo Elvio Dutra<sup>6</sup> (2022) a menor era para o Manobrador dos trens, já a maior pertencia ao Mestre de Linha, na época elas já pertenciam como patrimônio da rede pois elas eram disponibilizadas somente para quem trabalhasse na rede, era disponibilizado um documento de posse, não era repassada uma matrícula do terreno e casa. As duas casas possuem placa de identificação de patrimônio da RFFSA. Ao fundo dessas casas, a Norte do pátio ferroviário, possuíam em torno de 3 casas de madeira para os trabalhadores e suas famílias utilizarem, na frente do prédio da estação também possuía em torno de 4 casas de madeira para esse mesmo uso, e na lateral dessas casas havia um campo de futebol para a diversão dos trabalhadores. Ao Sul do pátio ferroviário possuía mais algumas casas de madeira para os trabalhadores, atualmente existe somente uma casa de todo esse complexo de residências de madeira.

Ao lado das casas que são patrimônio da RFFSA possuía uma edificação que chamavam de garagem, de acordo com Otonio Dutra (2022)<sup>7</sup> ali era guardado o material da estação e as sucatas. Dentro era guardado o 'trol', denominado trole de linha<sup>8</sup>, que era utilizado para carregar o material que iria ser utilizado pelos trabalhadores da linha em outros locais, possuía uma linha de desvio até dentro do prédio que se ligava a linha principal para a passagem desse trole de linha. Era

---

<sup>6</sup> Elvio Dutra foi trabalhador da rede ferroviária entre os anos de 1979 até 1997, ele realizava o transporte com caminhão os trabalhadores ao longo da linha férrea.

<sup>7</sup> Otonio Dutra foi trabalhador da Turma de Via Permanente da rede ferroviária nos anos de 1991 a 1998.

<sup>8</sup> 'Trol' é o nome utilizado pelos trabalhadores de linha para o 'Trole de Linha', o qual é um "pequeno veículo, acionado manualmente, rebocado ou motorizado (trole-motor), que se desloca sobre a via férrea, normalmente para efetuar transporte de pessoal, ferreamente, utensílio e material de turma" (BRASIL, 2016, p.60).

guardado na garagem o caminhão que levava em torno de 24 trabalhadores braçais da linha, a Turma de Via Permanente<sup>9</sup>, eles saíam de manhã e voltavam somente à tarde, quem dirigia o caminhão era o Elvio Dutra. Nesse local também era realizado eventos dos trabalhadores de linha. Atualmente esse prédio já não existe mais, somente possui o concreto com uma sessão da linha férrea que se comunicava com a linha principal.

Após a privatização da RFFSA, 1997, a estação continuou sendo usada por algum tempo, os trabalhadores que cuidavam das linhas reformaram a estação para que se adequasse ao uso deles, para descanso e alimentação, pintaram as paredes internas, foi fechada a porta de acesso e trocaram o piso do antigo escritório dos agentes, também tiraram a parede que dividia esse ambiente. No armazém foi construído um banheiro para eles utilizarem, o armazém nunca possuiu forro e o piso era de concreto como é atualmente (MACHADO, Neli. 2022). Atualmente a Estação Férrea de Júlio de Castilhos está desocupada e à mercê de depredações e invasores (Figura 05).

Figura 05: Estação Ferroviária de Júlio de Castilhos, fachada principal, 2022.



Fonte: Acervo da autora.

#### 4. CONCLUSÃO

Este trabalho proporcionou uma melhor compreensão sobre o tema das intervenções em pré-existência, que é estudado ao longo do curso de Arquitetura e Urbanismo, e como o conhecimento da história e de técnicas a serem utilizadas nesse campo de conhecimento são importantes para a elaboração de um projeto arquitetônico e paisagístico que respeite suas instâncias históricas, artísticas e sociais.

---

<sup>9</sup> Turma de Via Permanente é a “equipe de homens a qual cabe manter e reparar a via permanente em determinado stor da estrada” (BRASIL, 2016, p. 60).

A antiga Estação Férrea proporcionou ao município um avanço no desenvolvimento urbano da cidade até então focada na agricultura e pecuária local. A estação também ficou na memória da população castilhense por ter sido usada praticamente durante 100 anos, desde sua construção em 1894, até a privatização da antiga Rede Ferroviária Federal SA (RFFSA) em 1997. Após a privatização, a estação continuou a ser utilizada, mantendo-a conservada por algum tempo, porém, com as mudanças de redes ferroviárias a qual a linha pertencia, ela foi fechada e abandonada, levando-a a ser vandalizada e utilizada por invasores, tornando o ambiente do pátio ferroviário, que é utilizado como passagem da população residente do bairro Centro Baixo, inseguro e inacessível.

Para haver a recuperação dessa importante história do nosso país, que foi sendo perdida ao longo dos anos, deve-se buscar uma reapropriação dos bens culturais e históricos pelas comunidades e pelas instâncias municipais, estaduais e federais, para que, assim, essas obras sejam valorizadas e respeitadas como merecem, proporcionando um entendimento de que, qualquer obra, seja patrimônio, ou seja simplesmente uma obra importante para o desenvolvimento da região, como foi o caso da Estação Férrea de Júlio de Castilhos, seja digna de preservação, reciclando a edificação, propondo um novo uso à ela, para assegurar que seja utilizada e conservada, para, assim, ela continuar contando sua própria história para as futuras gerações castilhenses.

## REFERÊNCIAS

AMARAL, Attila do. **Primórdios e Desenvolvimento do Transporte Ferroviário no Rio Grande do Sul**. Rio de Janeiro: Ministério dos Transportes - Serviço de documentação, 1970.

CARDOSO, Alice; ZAMIN, Frinéia. **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 (IPHAE). Porto Alegre: Palloti, 2002.

BRASIL. Departamento de Patrimônio Material e Fiscalização. **Manual técnico do patrimônio ferroviário**. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional / IPHAN. Disponível

BRASIL, Ministério da Infraestrutura. **Glossário de Termos Ferroviários**. 31 de maio de 2016. Disponível em: <https://www.gov.br/dnit/ptbr/ferrovias/glossario-de-terminos-ferroviarios/glossario-de-terminosferroviarios>. Acesso em: 27 de maio de 2022. em: [http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Manual\\_tecnico\\_patrimonio\\_ferroviario.pdf](http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Manual_tecnico_patrimonio_ferroviario.pdf). Acesso em: 08 de abr. de 2022.

COSTA, Firmino. Entrevista. *In*: ROSA, Flávia Liberalesso da. **Estação Cultural: Revitalização da Estação Férrea de Júlio de Castilhos**. 2022. Monografia (Trabalho Final de Graduação). Arquitetura e Urbanismo. Universidade Franciscana. Santa Maria, 2022. p. 202 – 204.

COSTA, Firmino. **Terra de Via Rica: Contribuição ao estudo da história do município de Júlio de Castilhos**. Santa Maria, Rio das Letras, 2021.

DUTRA, Elvio. Entrevista. *In*: ROSA, Flávia Liberalesso da. **Estação Cultural: Revitalização da Estação Férrea de Júlio de Castilhos**. 2022. Monografia (Trabalho Final de Graduação). Arquitetura e Urbanismo. Universidade Franciscana. Santa Maria, 2022. p. 200 – 201.

DUTRA, Otonio. Entrevista. *In*: ROSA, Flávia Liberalesso da. **Estação Cultural: Revitalização da Estação Férrea de Júlio de Castilhos**. 2022. Monografia (Trabalho Final de Graduação). Arquitetura e Urbanismo. Universidade Franciscana. Santa Maria, 2022. p. 216 – 219.

KÜHL, Beatriz Mugayar. **Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização: Problemas Teóricos de Restauro**. Cotia, São Paulo: Ateliê Editorial, 2008.

MACHADO, João Carlos. Entrevista. *In*: ROSA, Flávia Liberalesso da. **Estação Cultural: Revitalização da Estação Férrea de Júlio de Castilhos**. 2022. Monografia (Trabalho Final de Graduação). Arquitetura e Urbanismo. Universidade Franciscana. Santa Maria, 2022. p. 212 – 215.

MACHADO, Neli. Entrevista. *In*: ROSA, Flávia Liberalesso da. **Estação Cultural: Revitalização da Estação Férrea de Júlio de Castilhos**. 2022. Monografia (Trabalho Final de Graduação). Arquitetura e Urbanismo. Universidade Franciscana. Santa Maria, 2022. p. 204 – 211.