



UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DO SEMI-ÁRIDO
PRÓ-REITORIA DE GRADUAÇÃO
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS E HUMANAS
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO

JASSIRA RODRIGUES PEREIRA

Estação e Administração da E. F. Sampaio Correia: Plano de Conservação para edificação
histórica no bairro das Rocas (Natal - RN)

PAU DOS FERROS

2025

JASSIRA RODRIGUES PEREIRA

Estação e Administração da E. F. Sampaio Correia: Plano de Conservação para edificação histórica no bairro das Rocas (Natal - RN)

Monografia apresentada à Universidade Federal Rural do Semi-Árido como requisito para obtenção do título de Bacharel em Arquitetura e Urbanismo.

Orientador: Gabriel Leopoldino Paulo de Medeiros, Prof. Dr.

PAU DOS FERROS

2025

© Todos os direitos estão reservados a Universidade Federal Rural do Semi-Árido. O conteúdo desta obra é de inteira responsabilidade do (a) autor (a), sendo o mesmo, passível de sanções administrativas ou penais, caso sejam infringidas as leis que regulamentam a Propriedade Intelectual, respectivamente, Patentes: Lei nº 9.279/1996 e Direitos Autorais: Lei nº 9.610/1998. O conteúdo desta obra tomar-se-á de domínio público após a data de defesa e homologação da sua respectiva ata. A mesma poderá servir de base literária para novas pesquisas, desde que a obra e seu (a) respectivo (a) autor(a) sejam devidamente citados e mencionados os seus créditos bibliográficos

P359 Pereira, Jassira Rodrigues.
e Estação e Administração da E. F. Sampaio
Correia: Plano de Conservação para edificação
histórica no bairro das Rocas (Natal - RN) /
Jassira Rodrigues Pereira. - 2025.
101 f. : il.

Orientador: Gabriel Leopoldino Paulo de
Medeiros.
Monografia (graduação) - Universidade Federal
Rural do Semi-árido, Curso de --Selecione um
Curso ou Programa--, 2025.

1. Estação; . 2. Identidade;. 3. Plano de
conservação. I. Medeiros, Gabriel Leopoldino Paulo
de, orient. II. Título.

Ficha catalográfica elaborada por sistema gerador automático em conformidade
com AACR2 e os dados fornecidos pelo) autor(a).

Biblioteca Campus Pau dos Ferros
Bibliotecária: Erlanda Maria Lopes da Silva
CRB: 15/966

O serviço de Geração Automática de Ficha Catalográfica para Trabalhos de Conclusão de Curso (TCC's) foi desenvolvido pelo Instituto de Ciências Matemáticas e de Computação da Universidade de São Paulo (USP) e gentilmente cedido para o Sistema de Bibliotecas da Universidade Federal Rural do Semi-Árido (SISBI-UFERSA), sendo customizado pela Superintendência de Tecnologia da Informação e Comunicação (SUTIC) sob orientação dos bibliotecários da instituição para ser adaptado às necessidades dos alunos dos Cursos de Graduação e Programas de Pós-Graduação da Universidade.

JASSIRA RODRIGUES PEREIRA

Estação e Administração da E. F. Sampaio Correia: Plano de Conservação para edificação histórica no bairro das Rocas (Natal - RN)

Monografia apresentada à Universidade Federal Rural do Semi-Árido como requisito para obtenção do título de Bacharel em Arquitetura e Urbanismo.

Defendida em: 30 / 07 /2025.

BANCA EXAMINADORA

Gabriel Leopoldino Paulo de Medeiros, Prof. Dr. (UFERSA)
Presidente

Gabriela Lira Assunção, Prof. Dra. (UFERSA)
Membro Examinador

Cíntia Liberalino, Prof. Dra. (membro externo)
Membro Examinador

DEDICATÓRIA

*Dedico este trabalho à memória de meu
querido pai José Cassiano Pereira.*

A todos os familiares e amigos (presentes)

AGRADECIMENTOS

Antes de tudo, expresso minha profunda gratidão a Deus, por cada momento em que manifestou o seu amor, me fortalecendo em meio aos desafios desta jornada, me guardando e sustentando na busca por meus objetivos.

Agradeço a minha família – Jane, Dudu, Janete, Mateus, Hugo, Vitória e Luiza – que, mesmo diante das diferenças, souberam driblar a distância e suavizar a saudade com palavras de apoio e conversas leves. Em especial, minha mãe, por sempre incentivar meu crescimento pessoal e profissional, acreditar no meu potencial e ser exemplo de generosidade e bondade.

Ao meu pai, que hoje me acompanha de outro plano, agradeço pelas contribuições fundamentais à minha formação durante a infância e por tudo o que pude aprender com ele.

Sou imensamente grata ao meu namorado, amigo, amor Vinícius, pelo apoio emocional, pela compreensão nas situações em que precisei mergulhar mais intensamente na pesquisa, por compartilhar comigo momentos de leveza, acolhimento, por me apresentar pessoas de coração tão bondoso quanto os seus familiares e por saber bem como preencher o pedaço que faltava em meu coração.

Aos amigos da faculdade que tornaram essa caminhada leve até mesmo nos dias mais difíceis, meu carinho especial a Bianca, Kércia, Gil, Gil Gil, John, Janeson e Davi, por me acolherem desde o início. Aos que chegaram depois e fizeram parte de tantos momentos de troca – risos, lágrimas, conversas e noites viradas para estudar ou fazer projeto - minha gratidão a Jessica, Alanya, Lucca Ravi, Alany, Karol, Tamires, Gabrielle vocês foram essenciais.

Aos amigos do grupo de pesquisa HAUS (História da Arquitetura e Urbano do Sertão) – Adriana Anchieta, Juliana Castro, Arthur Oliveira, Luiz Soares e demais membros – sou grata pela constante motivação, pelas trocas de saberes e pelo companheirismo acadêmico e pessoal.

De modo especial, agradeço à banca examinadora – professor Dr. Gabriel Leopoldino, professora Gabriela de Andrade e Cíntia Camila Liberalino – por aceitarem compor este momento e, principalmente, pelas contribuições valiosas que puderam enriquecer este trabalho e aprofundar a pesquisa.

Por fim, agradeço à Universidade Federal Rural do Semi-Árido (UFERSA), que, apesar dos desafios enfrentados, continua proporcionando um ensino público de qualidade, promovendo vivências transformadoras por meio da pesquisa e do Movimento Empresa Junior (MEJ). A cada docente que, com afinho, compartilham o seu tempo e conhecimento durante todos esses anos de formação, o meu mais sincero agradecimento a cada um de vocês.

“O que não está em nenhum lugar não existe.”

Aristóteles

RESUMO

O presente trabalho objetiva propor um Plano de Conservação para o edifício da antiga estação ferroviária e sede administrativa da Estrada de Ferro Sampaio Correia, situada no bairro das Rocas, em Natal-RN. Esse edifício histórico é um bem de grande importância para a história da cidade, por ter sido também, posteriormente sede do DNOCS. Sua história está vinculada às obras contra as secas e sua manutenção permitirá à população local residente a compreensão sobre sua importância para o desenvolvimento do próprio bairro e da cidade. Por isso, essa pesquisa objetiva estabelecer bases teórico-conceituais para analisar as transformações históricas e culturais da região, propor o plano de conservação voltado a valorizar o patrimônio cultural, mantendo-o operacional, com uma investigação que se propõe a compreender os processos de ocupação ao longo do tempo, bem como sua influência para o sentimento de pertencimento da população e, portanto, preservada para as gerações futuras. Tudo isso sendo alcançado a partir de uma abordagem metodológica que integra técnica qualitativa.

Palavras-chave: estação; identidade; plano de conservação.

ABSTRACT

This study aims to propose a Conservation Plan for the building of the former railway station and administrative headquarters of the Sampaio Correia Railway, located in the Rocas neighborhood of Natal, RN. This historic building holds significant value for the city's history, having later served as the headquarters of DNOCS. Its history is closely linked to drought mitigation efforts, and its preservation will allow the local population to understand its importance for the development of both the neighborhood and the city. Therefore, this research seeks to establish theoretical and conceptual foundations to analyze the historical and cultural transformations of the region and to propose a conservation plan focused on valuing cultural heritage while keeping it functional. The investigation aims to understand the processes of occupation over time, as well as its influence on the population's sense of belonging, ensuring its preservation for future generations. This is achieved through a methodological approach that integrates qualitative technique.

Keywords: station; identity; conservation plan.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Forro, iluminação, tomadas, cuba, alvenarias, esquadrias e pisos.....	20
Figura 2 – Administração da Estrada de Ferro Central (AEFC).....	22
Figura 3 – Administração da Estrada de Ferro Central nos dias atuais.....	22
Figura 4 – Recorte espacial do terreno com ênfase para a edificação escolhida em Natal.....	25
Figura 5 – Guia de Pacobaíba – Primeira Estação Ferroviária brasileira.....	29
Figura 6 – EFCRN. Projeto que mostra a ligação do percurso da linha <i>Great Western Brazil Railway</i> em 1915.....	33
Figura 7 – Rotunda – IFRN.....	34
Figura 8 – Sede Administrativa do DNOCS.....	37
Figura 9 – Instalações da estação de Mossoró – Elizeu Ventania em 2021.....	38
Figura 10 – Parque ferroviário da esplanada Silva Jardim.....	39
Figura 11 – Sede Administrativa do DNOCS.....	39
Figura 12 – Mosaico de Azulejos importados, pisos de taco, esquadrias e escada atualmente.....	40
Figura 13 – Planta do pavimento térreo	41
Figura 14 - Corte AA.....	42
Figura 15 – Fachada principal.....	43
Figura 16 – Vista panorâmica do bairro das Rocas – Natal/RN.....	50
Figura 17 – Capela mor.....	51
Figura 18 – Igreja Nossa Senhora da Apresentação.....	51
Figura 19 – Região alagadiça da Estação Ferroviária - Rocas.....	52
Figura 20 – Fachada principal das oficinas de carpintaria em 2006.....	55
Figura 21 – Almoxarifado das oficinas em 2006.....	56
Figura 22 – Almoxarifado das oficinas nos dias atuais.....	56
Figura 23 – Rotunda em 2006.....	57
Figura 24 – Rotunda nos dias atuais.....	57
Figura 25 – Caixa d’água em 2006.....	58
Figura 26 – Caixa d’água nos dias atuais.....	58
Figura 27 – Imediações da Sede.....	59
Figura 28 – Limpa.....	73
Figura 29 – Ribeira/Rocas, início do séculoXX.....	74

Figura 30 – Localização da Sede Administrativa do NOCS.....	75
Figura 31 – Localização da Sede Administrativa do DNOCS.....	76

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1	–	Classificação dos espaços públicos	71
Gráfico 2	–	Frequência nas imediações.....	71
Gráfico 3	–	Horário de circulação.....	72
Gráfico 4	–	Conhecimento dos prédios tombados.....	73
Gráfico 5	–	Percepção das estações.....	73
Gráfico 6	–	Pontos relevantes para preservar.....	74
Gráfico 7	–	Entorno.....	75

LISTA DE MAPAS

Mapa 1	– Localização da cidade de Natal/RN.....	20
Mapa 2	– Área e edificações tombadas em Natal.....	56
Mapa 3	– Parcelamento do Solo.....	62
Mapa 4	– Cheios e Vazios.....	63
Mapa 5	– Caracterização das Vias.....	64
Mapa 6	– Uso e ocupação do Solo.....	65
Mapa 7	– Gabaritos.....	66
Mapa 8	– Equipamentos de Uso Coletivo.....	67
Mapa 9	– Construções Tombadas.....	68
Mapa 10	– Edificações tombadas do bairro das Rocas.....	88

LISTA DE QUADROS

Quadro 1	–	Bens reconhecidos como Patrimônio Cultural Ferroviário no RN.....	22
Quadro 2	–	Ideias para plano de ação para conservação de curto prazo.....	90
Quadro 3	–	Ideias para plano de ação para conservação de médio prazo.....	91
Quadro 4	–	Ideias para plano de ação para conservação de longo prazo.....	92

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

LPCF	Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário
DNCS	Departamento de Obras Contra as Secas
DNIT	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
RFFSA	Rede Ferroviária S.A.
IPHAN	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
EFNNC	Estrada de Ferro de Natal a Nova Cruz
EFCRN	Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte
EFMS	Estrada de Ferro de Mossoró a Souza
DEPAN	Departamento de Patrimônio Material do IPHAN
CTPF	Coordenação Técnica do Patrimônio Ferroviário
CAPCF	Comissão de Avaliação do Patrimônio Cultural Ferroviário
Preserf	Programa de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário
VLT	Veículo Leve sobre Trilhos
IHGB	Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro
FJA	Fundação José Augusto

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	17
2 PERCURSO METODOLÓGICO.....	26
2.1 Recorte Espacial.....	26
2.2 Fontes Metodológicas.....	28
2.3 Condições Climáticas.....	28
2.4 Questionário aplicado para coletar informações.....	29
3 REFERENCIAL TEÓRICO.....	31
3.1 A Ferrovia enquanto patrimônio ferroviário e memória.....	31
3.2 A Importância das ferrovias e da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA).....	38
3.3 Tombamento pelo IPHAN.....	45
4 CAMINHOS PARA O PLANO DE CONSERVAÇÃO DA ESTAÇÃO DAS ROCAS	50
4.1 Natal e a estação na sua contemporaneidade.....	52
4.2 Análise da morfologia das Rocas com uso de mapas.....	59
4.4 Questionário.....	69
4.5 Paralelo temporal: Caracterização do bairro das Rocas.....	75
4.6 Dados da sede administrativa do DNOCS.....	77
5 PLANO DE CONSERVAÇÃO – ESTAÇÃO FERROVIÁRIA CENTRAL DO RN...85	
6 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	93
REFERÊNCIAS.....	94
APÊNDICE A – ANTES E DEPOIS DAS EDIFICAÇÕES FERROVIÁRIAS TOMBADAS.....	96
APÊNDICE B - APLICAÇÃO DE FORMULÁRIO.....	102

1 INTRODUÇÃO

O surgimento da rede ferroviária brasileira aconteceu no início do século XIX através do avanço tecnológico ocasionado pela revolução industrial. Este sistema inquestionavelmente transformou a economia do país, influenciando de forma positiva a comercialização de manufaturas nos mercados consumidores como também para a circulação de matérias-primas advindas de países exportadores e também de pessoas por todo o território. Segundo Camelo Filho (2000), a partir da década de 1830 surgiram os primeiros debates acerca de leis de incentivos à construção ferroviária, contudo foi somente na década de 1850 que a ferrovia começou a ser implementada no Brasil. A expansão da rede ferroviária ligou-se, sobretudo, à necessidade de exportação do café. Já no Nordeste, a primeira estrada de ferro teve inauguração em 1858 e até 1875 outras quatro foram implementadas (Camelo Filho, 2000).

Três na Bahia e uma no Ceará. As demais ferrovias da região, só tiveram seus trechos entregues ao tráfego nas décadas seguintes. Embora parte das concessões para a construção destas estradas tenha sido feita pelo Governo Imperial na década de sessenta, a maioria ocorreu na década de setenta (Camelo Filho, 2000, p. 08).

A linha férrea, por atender objetivos como escoamento de produção e a integração do território, era tida como elemento dinamizador da economia, o que influenciou significativamente o planejamento urbano e territorial de cada uma das regiões do Brasil, pois desempenhou um papel essencial na logística e no desenvolvimento regional.

No Brasil os primeiros ramais ferroviários surgem em 26 de julho de 1852 quando o Governo promulgou a Lei nº641 garantindo vantagens como isenções e garantia de juros sobre o capital investido nas empresas nacionais e estrangeiras que tivessem interesse em construir as estradas de ferro em qualquer parte do país (DNIT, 2016). No mesmo ano, o Irineu Evangelista de Souza (1813 - 1889), Barão de Mauá, um entusiasta dos meios de transporte, recebeu a concessão para construir a linha férrea entre o Porto de Estrela, situado ao fundo da Baía de Guanabara e a localidade Raiz da Serra, com direção a cidade de Petrópolis (Cascudo, 1984).

As linhas férreas do Nordeste levaram mais tempo para serem implementadas, e sua construção foi incentivada por fatores como a seca, a necessidade de dar vazão aos produtos da indústria canavieira e dos manufaturados importados. Sendo assim, houveram dois grandes empreendimentos ferroviários: construção da estrada ligando Recife ao São Francisco e Salvador ao São Francisco, sendo posteriormente interligadas e passando a ser integrada à malha ferroviária da região (DNIT, 2016).

Foi na década de 1870, com a ocorrência da grande seca nos anos de 1877-1879 que passaram a considerar ações pontuais para as intervenções sistemáticas e de planejamento prévio. Sendo a razão para fundar em 1909 a Inspetoria de Obras Contra as Secas (IOCS), instituição criada pelo Governo Federal com o objetivo de enfrentar a escassez de água no polígono das secas com obras focadas em construção de açudes, barragens, perfuração de poços, irrigação e melhorar a infraestrutura de transportes da região (Medeiros, 2007).

Esses fatores foram relevantes para influenciar na tomada de decisão para que o Rio Grande do Norte, principalmente Natal, capital do estado, pudesse integrar-se também à malha ferroviária do país para dinamizar a economia, constituir um sistema de circulação nacional, modernizar a região, deixar de depender única e exclusivamente das estradas de boiadas e, ainda, acabar com a “concentração dos retirantes nos centros urbanos - considerados como elementos de desordem (social e higiênica), um foco de tensão permanente, pelas autoridades e classes abastadas” (Ferreira, Dantas e Simonini, 2018, p. 101).

No Nordeste, as ferrovias surgiram como suporte ao escoamento da produção agrícola (principalmente algodão e açúcar) e para facilitar a comunicação entre o sertão e o litoral com seus trilhos distribuídos em três linhas: a Estrada de Ferro de Natal a Nova Cruz (EFNNC), a Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte (EFCRN) com ramal até a cidade de Macau e a Estrada de Ferro de Mossoró a Souza (EFMS), cujos primeiros trechos foram construídos respectivamente em 1881, 1906 e 1912 fazendo um percurso que contemplava até 28 cidades. (Santos, Melo, p.10). No caso de Mossoró, a ferrovia iniciou sua construção em 1912, porém o tráfego foi iniciado em 1915.

A Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte (EFCRN) teve um papel estratégico na integração territorial e na dinamização do transporte de cargas e passageiros, sendo consolidada como um dos principais eixos de desenvolvimento urbano da capital potiguar assim como de algumas outras cidades do interior. Com o tempo, essa estrada passou a ser denominada de Estrada de Ferro Sampaio Correia, em homenagem ao engenheiro projetista da Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte, figura que era tida como símbolo da política de expansão ferroviária nacional. Já em 1957, ao ser criada a Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), a linha pôde ser federalizada e acrescentada ao sistema nacional de ferrovias, o que possibilitou integrar a uma malha unificada de gestão e operação ferroviária no Brasil. Essa transição marcou uma nova etapa na administração das ferrovias potiguares, refletindo as mudanças nas políticas de transporte e infraestrutura do país, isso foi motivo para ser tido como um marco na nova etapa na administração das ferrovias potiguares.

Posteriormente, tais medidas foram favorecidas pela Rede Ferroviária Federal da Sociedade Anônima - RFFSA, que foi uma empresa que constituiu uma sociedade de economia mista criada através da Lei 3.115, de 16 de março de 1957. Ela consolidou 18 ferrovias regionais, com administração indireta do Governo Federal e ainda era vinculada ao ministério dos transportes que ao longo dos 40 anos de atuação seguiu o objetivo de promover e gerir os interesses da união no âmbito ferroviário. Sua importância se manifestou em várias áreas, como mobilidade, desenvolvimento econômico, sustentabilidade, integração regional, valor artístico, cultural e histórico por meio de suas estações.

Com o tempo, algumas delas foram reconhecidas como patrimônio cultural ferroviário no Rio Grande do Norte pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), autarquia federal brasileira que desempenha o papel de preservar e promover os bens material e imaterial do Brasil, assim como pode ser percebido no quadro 01, com parte dos bens que passaram pelo processo de revitalização, termo que remete a um conjunto de medidas, cujo objetivo é criar nova vitalidade, resumindo, reabilitar (Oliveira, 2008). Como foi o caso do objeto de estudo escolhido, antiga estação ferroviária da rua Esplanada Silva Jardim, 171, Rocas, Zona Leste da cidade do Natal – RN (Mapa 01). Essa edificação passou pelo processo de tombamento estadual em 1987, e em 2013 foi restaurada pelo DNOCS para funcionar como sua sede administrativa, tal restauro favoreceu na preservação da arquitetura original do início do século XX.

Mapa 1 - Localização da cidade de Natal



Fonte: Adaptado do IBGE (2022)

De acordo com informações cedidas pelo IPHAN, no primeiro semestre de 2024 o DNOCS publicou dispensas de licitação para realizar a manutenção e melhorias, o que indicava um cuidado contínuo com o bem. Essas obras de recuperação foram o resultado de um estudo técnico preliminar para ter o serviço prestado por empresa de engenharia no ramo, identificando necessidades como: pintura no âmbito geral, manutenção preventiva e corretiva, readequação das calhas e tubulações para águas pluviais, readequar a cisterna, visando padrões de salubridade, revisão geral nas esquadrias, inclusive troca de algumas ferragens danificadas, bem como nos quadros de força elétrica, em especial aqueles expostos às intempéries, apresentando oxidação.

No entanto, isso não funcionou como impeditivo para uma nova degradação relacionada com os danos causados pelos agentes externos, mau uso ou, mais recentemente, abandono, resultando num desgaste tanto estrutural quanto estético. Apesar do prédio em questão não ter sofrido grandes perdas, de acordo com o atual diretor do DNOCS¹, ele foi invadido em novembro de 2024 por vândalos, sendo esse o motivo de se encontrar em organização para outro fim.

Isso porque no segundo semestre de 2024, o prédio passou por um ato de vandalismo, que de acordo com funcionários e registros fotográficos, a fiação elétrica foi roubada e ainda quebraram alguns móveis, assim como pode ser visto nas imagens tiradas no dia 10 de maio, nelas é possível notar as aberturas tanto no piso, nas paredes e no forro para a remoção dos fios, tal situação causou sentimento de insegurança nas pessoas que trabalhavam no departamento. Em razão disso, deixou de funcionar como sede administrativa do DNOCS para ser o novo prédio da Polícia Militar.

¹ Fernando Marcondes de Araújo Leão - atual diretor-geral do Departamento Nacional de Obras Contra as Secas (DNOCS), informou no dia 06 de dezembro de 2024 por meio de mensagem que os funcionários foram colocados para trabalhar em *home office* após o prédio ter sido invadido por vândalos.

Figura 1 - Forro, iluminação, tomadas, cuba, alvenarias, esquadrias e pisos



Fonte: Arquivo pessoal (2025)

Tal prédio foi reconhecido como patrimônio cultural ferroviário no Rio Grande do Norte (Quadro 1), sendo isso em função da importância que teve no desenvolvimento econômico e social da região. Tornando-se assim, ponto suficientemente relevante para garantir a posição de importância para pensar em medidas protetivas como forma de auxiliar na salvaguarda da edificação.

Quadro 1 - Bens reconhecidos como Patrimônio Cultural Ferroviário no Rio Grande do Norte

MUNICÍPIO	IDENTIFICAÇÃO	INSCRIÇÃO
Frutuoso Gomes	Casa do Agente Ferroviário; Estação Ferroviária	18 de junho de 2010
Natal	Terreno; Armazém da Antiga Carpintaria; Parte do terreno da EFCRN; Administração da EFCRN	08 de abril de 2009
Natal	Antiga Rotunda; Oficina Metálica	03 de outubro de 2014

Fonte: Adaptado de Iphan (2020)

É sob essa perspectiva que o aporte deste estudo remonta ao levantamento de informações acerca da dinâmica da estação das Rocas, desde sua construção até os dias atuais, com o objetivo de elaborar um material que dê suporte à implantação de medidas de conservação, prezando pelo respeito à identidade do edifício, acessibilidade para todo o público e utilizando técnicas passíveis de promover a sustentabilidade na construção, tudo isso atrelado à necessidade do cuidado com a área da zona central de Natal. O Plano de conservação também visa contribuir à compreensão da importância do edifício para a população de Natal e das Rocas. O prédio conta uma história rica e por muitos desconhecida, relacionada tanto ao enfrentamento da seca, como à própria estruturação urbana da região em que se encontra. Dessa forma, é preciso se valorizar devidamente essa edificação, o que parte da conservação de sua infraestrutura e aspectos históricos práticos.

Figura 2 - Administração da Estrada de Ferro Central (AEFC)



Fonte: Acervo da CBTU (2022)

Figura 3 - Administração da Estrada de Ferro Central nos dias atuais



Fonte: Arquivo pessoal (2024)

Assim, essa pesquisa tem como **objetivo geral** desenvolver uma proposta do plano de conservação que respeite a autenticidade e integridade do bem estudado, para alcançá-lo serão elencados os **objetivos específicos** que vão desde **1 - entender** o processo de requalificação de edificações históricas para propor diretrizes; **2 - conhecer** o passado das estações das Rocas, como forma contribuir para a preservação do bem, ou seja, ter entendimento da história da implementação da rede ferroviária no RN, e da construção e uso da Estação do bairro das Rocas, identificando elementos que contribuam para adequar o edifício ao novo uso; **3 - analisar** as causas que levaram ao desuso do prédio e seu estado atual de conservação, de forma a propor diretrizes sistemáticas de manutenção de sua infraestrutura e aspectos estéticos.

Em síntese, no que se refere a estrutura deste trabalho, será apresentado após esta introdução, o item 2 - **metodologia** adotada para realizar esta pesquisa, posteriormente, no 3 - **referencial teórico**, trata-se da **3.1 - importância da estação ferroviária** como forma de aprofundar as perspectivas fundamentais para o desenvolvimento da pesquisa. Histórico da implantação da ferrovia brasileira como uma maneira de analisar a área de intervenção por meio de levantamentos tanto físico quanto ambiental e legal; Rede Ferroviária Federal S.A (RFFSA) e a Chegada das ferrovias no Rio Grande do Norte; **3.2 - Requalificação para a memória coletiva** como um meio de garantir que a geração atual e futura possa entender, refletir, aprender e valorizar o passado de modo a trazer novas narrativas e interpretações; **3.3 - Tombamento pelo IPHAN** será um tópico para tratar tanto como ocorre o processo de proteção do bem de valor histórico, como é o caso da estação em questão, cujo objetivo é preservá-la, garantindo uma proteção contra alterações que possam comprometer sua integridade, quanto para compreender a relevância do incentivo de políticas públicas de conservação; **3.4 – Plano de conservação**, tópico para transcorrer sobre estratégias e ações passíveis para preservar as características originais da construção, garantindo a integridade da edificação e, ao mesmo tempo, permitindo o seu uso contínuo.

O **capítulo 4** aborda a história e formação da malha urbana de Natal, indicando os bens de relevância patrimonial; enquanto que o **capítulo 5** e último será para mostrar o apego e a memória da população sobre a cidade e, por meio de questionários e exercícios dinâmicos foi buscado entender como que os habitantes vivenciam o lugar e a história do prédio para com isso elaborar o plano de conservação.

Em função disso, o estudo pretende desempenhar uma análise da percepção da paisagem urbana na cidade de Natal, enaltecendo o significado patrimonial às suas características de unidade cultural.

2. PERCURSO METODOLÓGICO

Este capítulo do trabalho será destinado a apontar os procedimentos metodológicos seguidos para indicar os objetivos propostos, identificando a importância patrimonial no contexto urbano de Natal - RN. Inicialmente, será realizado o recorte espacial da localização, seguido da indagação dos métodos adotados, funcionando como norteador para desenvolver esta pesquisa, respectivamente será apresentada a análise das condições climáticas da presente cidade. Tudo isso, concomitante ao estudo de campo, a pesquisa bibliográfica e documental, análises de projetos correlatos, entrevistas, levantamento de mapas, mapeamento do estado de conservação do edifício, pesquisa sobre reformas anteriores, análise do entorno, dados fotográficos e a documentação das informações obtidas *in loco* como forma de garantir uma melhor compreensão da importância na existência de medidas de salvaguarda para a estação das Rocas.

2.1 Recorte espacial

Como dito, o objeto de estudo escolhido para esta pesquisa, a antiga estação ferroviária das Rocas, que foi sede administrativa do DNOCS, sessão do Rio Grande do Norte, fica localizada na esplanada Silva Jardim, no bairro das Rocas, na cidade de Natal/RN. O espaço estudado foi definido pela delimitação da área abrangida por um raio de 200m (Figura 05). Podendo observar por suas coordenadas nos pontos: 1 - Lat. 5°46'32"S e Long. 35°12'07"O; 2 - Lat. 5°46'32"S e Long. 35°12'05"O; 3 - Lat. 5°46'31"S e Long. 35°12'05"O e 4 - Lat. 5°46'31"S e Long. 35°12'06"O. Sendo possível notar que fica próximo de pontos como o Teatro Alberto Maranhão (5), do museu de cultura popular Djalma Maranhão (6), do cais da Tavares de Lira (7) e tantos outros lugares que tiveram contribuição na formação da cidade assim como do objeto do estudo escolhido (1). Esse, teve sua inauguração em junho de 1906 no estilo neoclássico, pelo então presidente Afonso Pena. Ela funcionou como escritório da Estrada de Ferro Central do RN, mas em 1968 o prédio foi desativado.

Ele ainda funcionou, após esse tempo, como repartições públicas e, em seguida, como escola estadual, e isso antes de ser cedida para funcionar a sede administrativa do DNOCS. No entanto, seu valor arquitetônico e histórico foi reconhecido somente em 1987 para ser tombado e foi por meio do uso como Patrimônio da União que o DNOCS assumiu a edificação, isso

auxiliou na preservação do bem por mais tempo, sendo somente em 2013 que ele passou a ser sede em Natal.

Além da importância dessa edificação, vale ressaltar que dentro da delimitação do raio há construções e serviços também relevantes, tais como: IFRN – Rocas (2), CMEI Cláudia de Oliveira Farias (3) e STTU (4).

Figura 4 - Recorte espacial do terreno com ênfase para a edificação escolhida em Natal



Fonte: Adaptado do Google Earth (2025)

Além de outros não mencionados, mas tão importantes quanto, para o bom funcionamento do bairro, tais como: parada de ônibus, residencial, comércio de pequeno porte, farmácia, posto de saúde, padaria, praça e prédios abandonados.

2.2 Fontes Metodológicas

O presente estudo foi construído por meio de pesquisa bibliográfica em fontes que são referências na área, sendo elas de cunho qualitativo - partindo de dissertações de mestrado, artigos de periódicos (revistas, eventos, jornais), livros, fotografias, código de obras, Plano Diretor de Natal, normas técnicas, cartas patrimoniais e documentos adquiridos pelo IPHAN.

A utilização dessas contribuições possibilita tecer acerca de informações para que dialoguem com teóricos renomados, tais como: Beatriz Kuhl (2004); Francoise Choay (2001); Frederico de Paula Tofani (2018); Gabriel Leopoldino P. de Medeiros (2007); entre outros. Estes, são responsáveis por deixar tudo muito bem concatenado com aquelas fontes do método dedutivo e indutivo, pois eles tratam de assuntos como: restauro, memória, patrimônio e o direito à cidade.

2.3 Condições Climáticas

Para a análise das condições climáticas do local foi realizado pesquisa de campo junto dos dados físicos referentes ao terreno para adquirir informações de suporte ao trabalho através de fotografias a altura de 1,50m, cujo intuito é registrar a situação atual, seguido do levantamento urbanístico e de infraestrutura do entorno, num raio de 200m, distância que abarca parte significativa do terminal ferroviário, com alguns pontos de atividade comercial e residencial, para isso foi utilizado imagem aérea do *google Earth*, seguido da vetorização no Revit 2025 e finalmente elaborar os mapas de uso de solo, gabarito, Nolli, sistema viário e equipamentos urbanos, para com isso ter argumentos que confirmem a importância de medidas de conservação tanto no prédio estudado quanto nas imediações.

2.4 Questionário aplicado para coletar informações do plano

O questionário funciona como um método para coletar os dados primários com os sujeitos sociais envolvidos ou até mesmo impactados pelo bem cultural, no caso em questão, sede administrativa do DNOCS. Através das respostas obtidas, foi possível avaliar as percepções, memórias, usos, valores atribuídos por pessoas dos mais variados grupos, servidores, moradores e transeuntes. Além de ajudar à compreender esse valor simbólico e afetivo, teve como objetivo levantar aspectos relativos ao Plano de Conservação a partir da percepção da população local, alinhando necessidade e expectativas, gerando subsídios para estratégias de monitoramento e manutenção.

Em função disso, como forma de analisar a influência da antiga estação ferroviária na memória das pessoas para associar com o plano de conservação, foi elaborado e aplicado o questionário de 20 alternativas, das quais 18 objetivas e 2 subjetivas, com 25 pessoas das mais diversas idades, entre os dias 16 e 17 de julho de 2025, que encontra-se no Apêndice B, cujo intuito é identificar o padrão na vivência de cada um com relação a sede. Ao obter os dados, foi realizada a análise por meio de gráficos com leitura qualitativa tratando de pontos sugeridos em um dos escritos do IPHAN para contribuir na construção de forma que possa atentar para o contexto social e, com isso, elaborar um plano mais sensível, eficiente na sua execução e legítimo diante da comunidade sendo pensado para periodicidades divididas em curto, médio e longo prazo, mensal, trimestral e semestral, respectivamente, pois levará em consideração a complexidade da ação.

3. REFERENCIAL TEÓRICO

Neste capítulo serão apresentados os conceitos e suportes teóricos utilizados no presente trabalho, sobretudo quanto ao plano de conservação como elemento crucial na valorização do ambiente e também como forma de preservar a memória do lugar. Sendo isso facilmente aplicado na formação da rede que possibilita (ou) no desenvolvimento das regiões, refletindo tanto os valores culturais de um povo passado quanto os econômicos e sociais, uma vez que apresenta uma imagem que também é sintetizada pelo pensamento de Françoise Choay ao afirmar que se trata de um saber que “se põe a serviço de um método comparativo que lhes permite estabelecer séries tipológicas, às vezes até sequências cronológicas e realizar, assim, uma espécie de história natural das produções humanas” (Choay, 2017, p. 78).

A discussão foi conduzida por um breve histórico sobre o patrimônio ferroviário para poder, em seguida, compreender aspectos mais pontuais como a memória da ferrovia no Brasil e no Rio Grande do Norte, plano de conservação e sua influência para o entorno. Para isso, foi buscado o embasamento em autores e entidades que são referências nesses assuntos, tais como: Anphilóquio Câmara (2016), Ângela Ferreira (2016), Camelo Filho (2000), Câmara Cascudo (1984), Françoise Choay (2001), Frederico de Paula Tofani (2018), Gabriel Leopoldino P. de Medeiros (2007), entre outros. Finalmente, será tratado das nuances pensadas para o espaço em questão.

3.1 A ferrovia enquanto patrimônio ferroviário e memória

Até o início do ciclo do ouro, o Brasil contava apenas com a navegação fluvial e a tração animal como meios de deslocamento aos portos regionais. De acordo com Cascudo as viagens realizadas para fora da Província e da Capitania até os primeiros anos do século XIX eram a cavalo ou nas barcaças, até essa época a navegação a vapor atendeu as necessidades. É após a Segunda Guerra Mundial, com a transformação econômica do país que ocorre o interesse em incentivar o transporte ferroviário, mais especificamente em 1852, quando o Governo Imperial concedeu a Irineu Evangelista de Souza, o barão de Mauá, a concessão para construir e explorar a “linha férrea ligando a praia da Estreia, na Baía de Guanabara, e a localidade de Frágoso, próxima à raiz da Serra de Petrópolis” (Machado, p.16). Cujas intenções eram facilitar o transporte de mercadorias, sobretudo o café, que era tido como um dos principais produtos da época.

Foi em meados do século XIX, em primeiro de maio de 1854, que abriu a primeira Estrada de Ferro Petrópolis (Estrada de Ferro Mauá) para transportar tanto cargas quanto passageiros no trecho Prainha até o ponto da ferrovia de Pacobaíba, em Fragoso no Rio de Janeiro, primeira estação ferroviária brasileira (Figura 04), representando um dos marcos mais importantes do processo de modernização e integração do território como reflexo da Primeira Revolução Industrial². Sendo essencial para o escoamento de mercadorias da produção agrícola, na formação de centros urbanos, na ocupação de territórios e tido como algo que abrange não apenas os bens materiais (estações, oficinas, locomotivas, trilhos), mas também os imateriais, como os saberes técnicos e o impacto cultural nas cidades.

Figura 5 - Guia de Pacobaíba – Primeira Estação Ferroviária brasileira



Fonte: <https://rioforadofoco> (2015)

No ano de 1858 foi construída a segunda estrada de ferro (*Recife and São Francisco Railway*), sendo a primeira do Nordeste, com extensão de 31,50 quilômetros que foram executados em várias etapas, sendo construída em Pernambuco pelos Ingleses para transportar

²Primeira Revolução Industrial que ocorreu em meados do século XVIII teve como aspecto mais importante a potencialização da capacidade de transformar a natureza, por meio da utilização de máquinas movidas a vapor, produzido através da queima de carvão. (Sene, Moreira, 1998, p.18).

mercadorias e passageiros. Além dessas, até o final do século XIX foram construídas outras estações, tais como do Rio de Janeiro (1858), da Bahia (1860), de São Paulo (1867), do Ceará (1873), do Rio Grande do Sul (1874), de Minas Gerais (1880) e do Paraná (1885), cada uma delas contribuindo significativamente com o desenvolvimento do país.

Paralela a essas construções, vale ressaltar que a história do Brasil já era duramente marcada por problemas enfrentados com as constantes secas, que agravaram a situação no Nordeste do país, em virtude das condições geográficas e humanas locais, pois: “A seca pode não ser o principal problema do Nordeste, mas é, com certeza, o momento de desvelamento e exacerbação de uma estrutura social, política e econômica que está na raiz dos seus problemas” (Ferreira e Dantas, 2006, p. 45).

Embora houvesse outras questões, pode-se assegurar que a seca se tornou indubitavelmente a propulsora das medidas para enfrentamento da questão social nordestina e da implementação de mudanças, influenciando na formação da rede urbana brasileira. No contexto ferroviário, ela fez-se justificativa para implantação da comunicação terrestre, solução para as cidades da vizinhança que se desenvolviam sem condições propícias ao escoamento de suas mercadorias.

No Nordeste, a implantação das ferrovias culminou na aceleração do processo de urbanização, promovendo tanto o rápido crescimento da população nos centros urbanos como também o aumento do número de cidades em todas as regiões do país. Sendo possível encontrar desde pequeno porte, com poucos milhares de habitantes, tendo também aqueles de porte médio e outras com grandes aglomerações formando uma complexa rede urbana (rede de cidades).

O auge da malha ferroviária no Brasil se deu entre as décadas de 1920 a 1950, tendo mais de 30 mil quilômetros de trilhos em funcionamento. Foi em 1960, com o transporte rodoviário sendo priorizado pelo governo, que veio o declínio das ferrovias, o seu valor patrimonial está diretamente ligado não apenas à evolução do meio de transporte, mas também à transformação social, econômica e cultural.

A questão do patrimônio ferroviário no Brasil envolve gestão e manutenção dos bens oriundos do espólio da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), extinta no ano de 1999 durante o segundo governo de Fernando Henrique Cardoso. Os bens inoperantes do espólio – pois bens operantes passaram à iniciativa privada – tornaram-se, a partir da Lei 11.483, de 31 de maio de 2007 – durante o governo Lula –, responsabilidade do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), que passou a receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural oriundos da RFFSA, bem como, foi incumbido de zelar pela

sua guarda e manutenção. “Desde então, o IPHAN tem realizado um trabalho de avaliação daqueles bens que são detentores de valor histórico, artístico e cultural e os têm incluído em uma Lista do Patrimônio Ferroviário Brasileiro” (Medeiros, 2022).

De acordo com o IPHAN (2021), o patrimônio ferroviário oriundo da extinta RFFSA abrange um conjunto de bens, tanto imóveis — como estações, armazéns, rotundas, terrenos e trechos de ferrovia — quanto móveis, tendo também locomotivas, vagões, carros de passageiros, máquinas, equipamentos, mobiliário, relógios, sinos e instrumentos de comunicação, além de documentação técnica e administrativa produzida pelas companhias ferroviárias. Com o objetivo de regulamentar a proteção desses bens, o IPHAN publicou, em 21 de dezembro de 2010, a Portaria nº 407, estabelecendo diretrizes e critérios operacionais para cumprir a Lei nº 11.483/2007³. Essa norma definiu parâmetros para identificar, valorar e inscrever os elementos representativos da história ferroviária nacional na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, conforme previsto no artigo 9º da referida lei, consolidando as bases para a preservação da memória ferroviária no Brasil. Nela ficaram estabelecidos os seguintes critérios:

Art. 9 - Caberá ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta RFFSA, bem como zelar pela sua guarda e manutenção. § 1 - Caso o bem seja classificado como operacional, o IPHAN deverá garantir seu compartilhamento para uso ferroviário. § 2 - A preservação e a difusão da Memória Ferroviária constituída pelo patrimônio artístico, cultural e histórico do setor ferroviário serão promovidas mediante: I - construção, formação, organização, manutenção, ampliação e equipamento de museus, bibliotecas, arquivos e outras organizações culturais, bem como de suas coleções e acervos; II - conservação e restauração de prédios, monumentos, logradouros, sítios e demais espaços oriundos da extinta RFFSA.

Nesse cenário, o Departamento de Patrimônio Material do IPHAN (DEPAM) instituiu a Coordenação Técnica do Patrimônio Ferroviário (CTPF), encarregada de regulamentar os procedimentos de preservação dos bens ferroviários. Essa coordenação atua com base em processos de valoração e análises técnicas, conduzidos por meio das solicitações de inclusão na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário (LPCF), sob avaliação da Comissão de Avaliação do Patrimônio Cultural Ferroviário (CAPCF).

³ A Lei Nº 11.483/2007 dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário.

Em 29 de abril de 2022, o IPHAN emitiu a Portaria IPHAN nº 17, que: “Dispõe sobre os critérios de valoração e o procedimento de inscrição de bens na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário”. Essas ações estão em conformidade com às iniciativas de salvaguarda e proteção à memória ferroviária e com o art. 9º, da Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007, que: “Dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário, altera dispositivos da Lei no 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências”.

Desde 2007, cabe ao IPHAN — especialmente por meio de suas representações estaduais — a responsabilidade de identificar, documentar e zelar pela integridade dos bens vinculados ao patrimônio ferroviário, além de fomentar iniciativas relacionadas à preservação da memória do setor. Tal missão revelou-se recentemente de enorme complexidade e escala, considerando que, conforme dados do próprio Instituto, o acervo abrangido pelo Programa de Preservação do Patrimônio Histórico Ferroviário (Preserfe), coordenado pelo Ministério dos Transportes, é composto por mais de 52 mil bens imóveis e cerca de 15 mil itens móveis, todos reconhecidos por seu valor histórico (IPHAN, 2021).

Com a publicação da Portaria nº 17, o IPHAN passou a ampliar a participação social no processo de valoração do patrimônio ferroviário, possibilitando que qualquer pessoa, seja física ou jurídica, em território nacional, possa solicitar a abertura de processo para inclusão de bens na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, que atualmente reúne 591 itens. A referida portaria estabelece que:

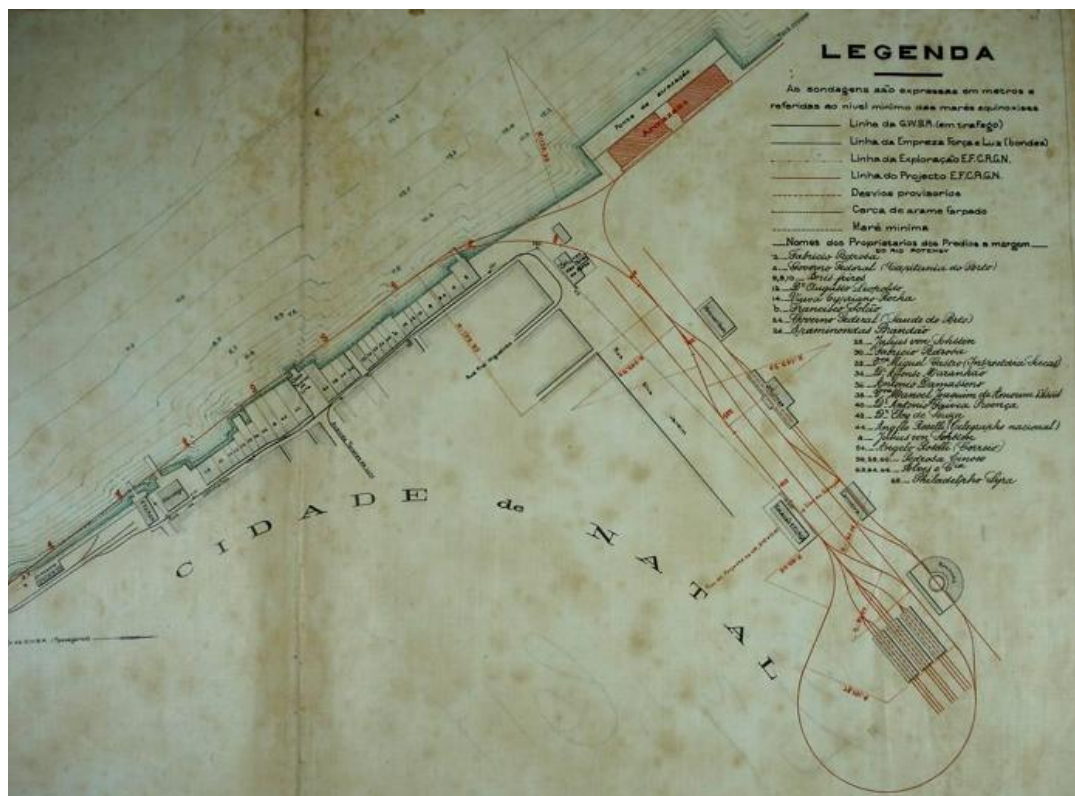
Art. 2º Toda pessoa física ou jurídica, de direito público ou privado, é parte legítima para provocar a instauração do processo de valoração. Art. 3º O pedido de valoração será dirigido ao Superintendente do Iphan na Unidade da Federação onde está localizado o bem. §1º Quando o bem estiver localizado em mais de uma Unidade da Federação, o interessado poderá dirigir o pedido de valoração a qualquer Superintendência com circunscrição sobre a área geográfica do bem. §2º Os pedidos de reconhecimento de valor poderão ser protocolizados de forma física nas unidades do Iphan ou através dos meios digitais do governo federal no endereço eletrônico www.gov.br/iphan. Art. 4º São passíveis de inclusão na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário os bens móveis, incluindo material rodante e bens integrados, e imóveis oriundos da extinta Rede Ferroviária Federal S/A (IPHAN, Portaria IPHAN nº 17, de 29 de abril de 2022).

Vale destacar que desse número o Rio Grande do Norte possui algumas edificações incluídas na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário do IPHAN, sendo grande parte situada na capital, Natal, das quais, uma quantidade significativa encontra-se na zona leste da cidade. Evidenciando a falta de mobilização efetiva por parte da população e das autoridades locais na proposição de novos processos de valoração, apesar da existência pontual de iniciativas de

recuperação em andamento ou já concluídas. Reforçando o que foi afirmado por Tofani ao dizer que “é necessário fazer escolhas conscientes, baseadas em conhecimento aprofundado, para que os bens mais significativos possam ser valorizados e preservados” (Tofani, 2018).

A falta de conhecimento, de valoração ou a ideia de desenvolvimento, influenciaram para a desativação de muitas linhas, apesar disso, várias cidades nordestinas ainda preservam estruturas ferroviárias significativas, por exemplo tiveram as estações de Recife (PE), Salvador (BA), Fortaleza (CE) e Natal (RN), que foram testemunhas do desenvolvimento regional impulsionado pelas ferrovias (Santos, Melo, 2016). Seu objetivo era conectar Natal ao interior do estado, mais precisamente à região do Seridó, favorecendo o transporte de mercadorias e passageiros, assim como pode ser visto na figura 5 que evidencia não apenas os trilhos, mas também possibilita notar os principais edifícios que compunham o parque ferroviário, tais como a estação central, a rotunda, a carvoeira, os três armazéns utilizados para guardar os vagões, as oficinas da marcenaria, o almoxarifado, a ponte responsável pela atracação ao porto, dois armazéns, e tudo isso interligado pelos trilhos.

Figura 6 - EFCRN. Projeto que mostra a ligação do percurso da linha *Great Western Brazil Railway* em 1915



Fonte: Rodrigues (2011)

Apesar de toda a sua relevância, com o tempo a malha ferroviária não só do estado, mas do país, passou por ciclos de crescimento e de declínio, deixando um legado de estações, trilhos, locomotivas e também estruturas industriais que compõe o patrimônio cultural, histórico e tecnológico, carregando um imenso valor histórico, social e cultural. Sua preservação é essencial para compreender o desenvolvimento das cidades.

Assim como notado na estação central de Natal, que se tornou um ponto de integração entre a capital e cidades como Ceará-Mirim, Macaíba, Nova Cruz e Mossoró. Muitas dessas estações ainda existem, algumas em estado de abandono, outras com iniciativas de restauração. Hoje é comum encontrar estações desativadas, trilhos arrancados e edifícios em ruínas marcando o atual cenário. Há, no entanto, esforços pontuais de preservação, como a preservação da rotunda pelo IFRN, que se tornou parte do acervo da sede do IFRN-Rocas, assim como algumas das antigas oficinas de reparos, que foram revitalizadas e se tornaram edificações da estrutura do Instituto.

Figura 7 - Rotunda - IFRN



Fonte: Arquivo pessoal (2025)

Projetos de mobilidade urbana, como o sistema de VLT (Veículo Leve sobre Trilhos) na Região Metropolitana de Natal, tentam resgatar a importância do transporte ferroviário. Ainda assim, a valorização do patrimônio histórico desse bem enfrenta obstáculos como falta de recursos, desinteresse público e ausência de políticas integradas de preservação, tal qual ocorreu com o museu histórico das ferrovias que ficou instalado por um tempo no IFRN das

Rocas, mas foi preciso desativar porque era necessário um valor muito alto para continuar funcionando⁴. Levando ao pensamento de que a valorização desse legado depende do engajamento de órgãos públicos, instituições culturais, universidades e da própria sociedade. Com planejamento e investimento, o patrimônio ferroviário pode deixar de ser um vestígio do passado para se tornar um motor de desenvolvimento futuro.

3.2 A importância das ferrovias e da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA) para o RN

Foi em 1873 que a presidência da província concedeu o direito de uma estrada de ferro na zona agreste. No entanto, foi em 1875, com a garantia de 7% sobre o capital máximo de 6.000 contos pelo Governo Imperial que despertou o interesse em investir na nova maneira de circulação. Assim como pode ser notado com a *Imperial Brazilian Natal and Nova Cruz Railway Company Limited* que iniciou a construção em 27 de fevereiro de 1880, inaugurando o primeiro trecho, de Natal a São José de Mipibu em 28 de setembro de 1881, tendo Jason Rigby como engenheiro representante da Companhia (Casado, p.427).

Posteriormente, em 10 de abril de 1883 teve o novo trecho de Natal até Nova Cruz com 120 quilômetros e 600 metros de trilhos, cada quilômetro custou 45:421\$920. Ainda contou com mais uma nova estrada de ferro, sendo essa no território paraibano, com uma distância de 50Km para Nova Cruz.

O Governo encampou a estrada por 427.800 libras e em 1901 arrendou à *The Great Western of Brazil Railway Company Limited*. “A Lei Federal 1.145, de 31 de dezembro de 1903 autorizava ao governo proceder com os estudos para uma estrada de ferro que pudesse partir de um ponto conveniente no litoral do Rio Grande do Norte para atender as regiões mais assoladas pela seca. Foi assim que começou a Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte (EFCRGN). Compraram o local que era a Casa da Aula da Ribeira e construíram a Estação, sobrado, depois foi cedido para o Departamento Estadual de Estatística, sendo “iniciada a construção do prédio que iria servir de estação inicial para a Estrada de Ferro Central que, segundo periódicos da época, seria um marco arquitetônico para Natal” (Medeiros, 2018, p.162).

Por isso, é importante ressaltar que a economia norte-rio-grandense assentava sua base produtiva, nos primeiros anos do século XX, nos seguintes pilares: a cotonicultura, cujo

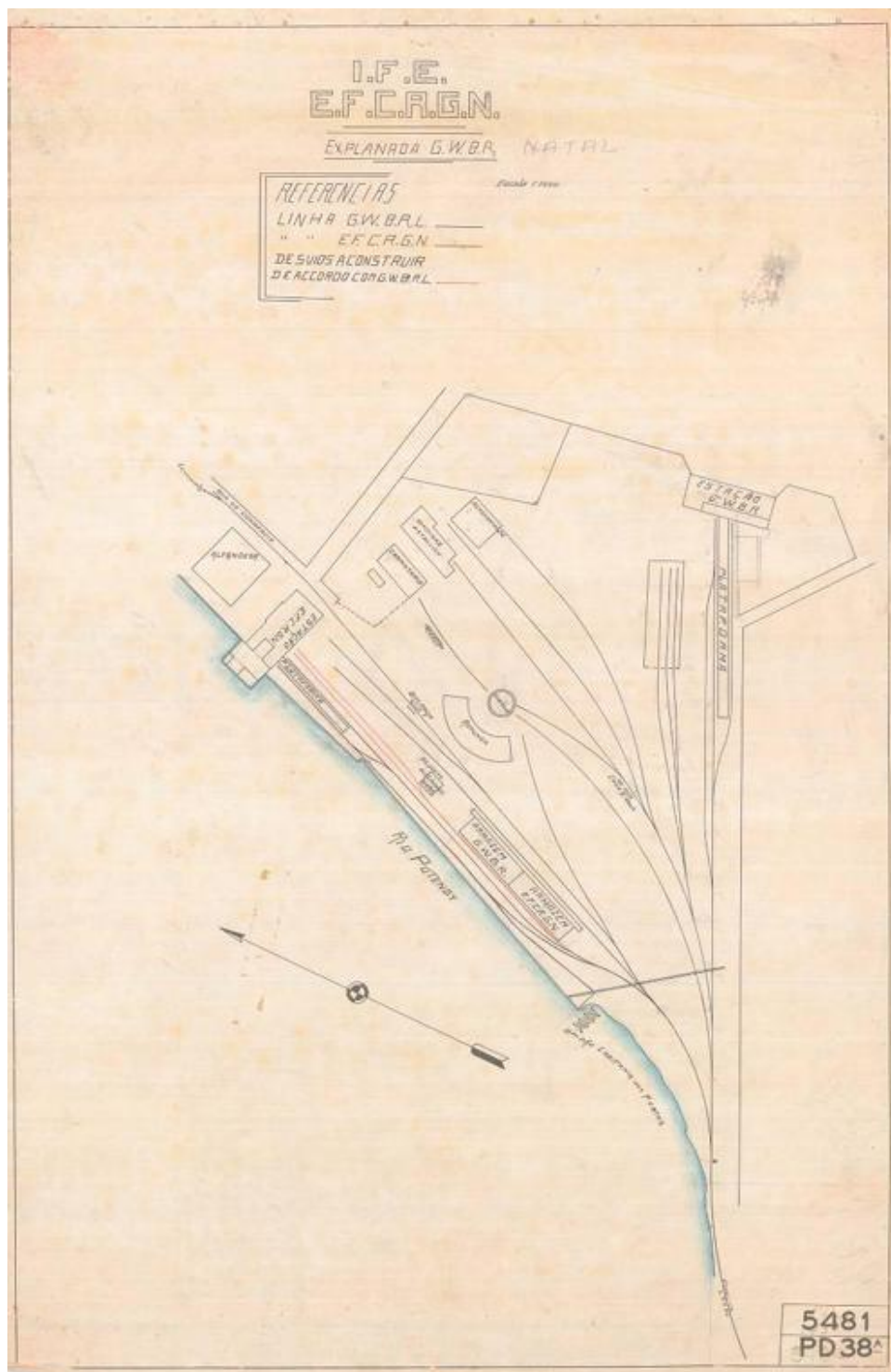
⁴ De acordo com informações dada por servidores do IF das Rocas, o museu ferroviário ficou impossibilitado de funcionar devido ao alto valor que deveria ser pago.

principal expoente era a região do Seridó; a produção salineira, concentrada no Oeste Potiguar e no litoral norte/central do estado – e; em menor medida, o cultivo da cana-de açúcar, mais significativamente no litoral oriental, cujos principais centros eram o município de Ceará-Mirim e os vales úmidos ao sul da capital Natal (Araújo, Medeiros, 2019). A parcela oriental teve, em certa medida, primazia na questão ferroviária, tendo em vista que as primeiras linhas férreas do Rio Grande do Norte foram construídas partindo da capital Natal: a Estrada de Ferro de Natal a Nova Cruz e a Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte, primeiros trechos datados de 1881 e 1906, respectivamente (Araújo, Medeiros, 2019). Vale ainda mencionar a relevância nos planos e nas obras contra as secas, que de acordo com Ferreira, formou, junto aos açudes, o par de soluções presentes em praticamente todas as propostas e discussões sobre o assunto até o início da década de 1910 (Ferreira, 2018, p.105).

A estação ferroviária responsável por receber mercadorias e passageiros da EFCRN até 1917 foi a da Pedra Preta que, de acordo com Wagner Rodrigues (2011), ficava situada “na margem esquerda do rio Potengi”, local por onde era feita a travessia de embarcações até chegar em Natal, e essa realidade pôde mudar quando finalmente a ponte foi concluída, em 20 de abril de 1916, foi após a sua construção que, em 02 de junho de 1917, teve como inaugurar uma nova estação e oficinas localizadas próximas ao prédio da administração da EFCRN, no bairro das Rocas, permitindo a ligação entre o parque ferroviário e os trilhos da ferrovia.

Apesar desse feito, era ainda interessante fazer uma ligação entre a Estação Central e o Parque Ferroviário da Esplanada Silva Jardim, para que tivesse como garantir melhores condições de circulação e reduzir gastos. (Brasil, 1919, p. 101-102), partindo para a ideia de construir um muro de arrimo à beira do rio, o que não foi tão bem aceita num primeiro momento e, por isso, buscaram outras alternativas para sanar os problemas. Evidenciando que as obras nem sempre foram bem recebidas pelos poderes da localidade, conseqüentemente, o projeto não saiu de uma ideia, porque as decisões para fazer algo na cidade eram tomadas por aqueles que possuíam o poder. Assim como é visto na figura 10, o parque abaixo era da Great Western, que era compartilhado com a Central, evidenciando o projeto para implementar novos trilhos (representado em linha vermelha), para garantir uma melhor circulação de passageiros na plataforma.

Figura 8 - Sede Administrativa do DNOCS



Fonte: Mapoteca da REFESA, Recife (2011)

Nos anos subsequentes teve a paralisação das atividades ferroviárias no Rio Grande do Norte e, em especial, da Estrada de Ferro de Mossoró a Sousa (cujo último trem circulou em 1995), sendo marcadas pela deterioração do patrimônio edificado e do material rodante remanescente. Diante disso, nos anos 2000, a estação de Mossoró foi recuperada e objeto de

projeto de reuso, abrigando funções culturais, o que se seguiu em outras cidades que possuíam estações.

Figura 9 - Instalações da estação de Mossoró – Elizeu Ventania em 2021



Fonte: Levantamento fotográfico dos autores do grupo de pesquisa do HAUS (2021)

Essas imagens do estado atual da estação de Mossoró possibilitam perceber que as condições de preservação dizem respeito às características arquitetônicas originais do bem edificado; e conservação, relacionados às atividades de manutenção periódicas preventivas no bem, destacando algumas de suas principais características arquitetônicas. Devendo essa ser uma realidade de todas as edificações de valor histórico relevante, mas apesar disso, verifica-se na contemporaneidade ainda descaso com a situação de manutenção dessas edificações, assim como é percebido com a estação da sede administrativa do DNOCS.

De maneira análoga, foram realizadas visitas *in loco* em abril e maio de 2025 na estação onde funcionava a sede administrativa do DNOCS, cujo objetivo consistia na compilação dos inventários do estado de preservação e conservação (Apêndice A) e das plantas da edificação (Apêndice C).

Podendo notar que o arquitetônico da fachada é marcado por um elemento eclético com influência neoclássica, apresentando detalhes como frisos horizontais em baixo relevo, platibanda com balaustrada, torre com arco pleno no térreo e sacada com ferro fundido no andar superior, cimalha com friso e cornija marcando a divisão horizontal da fachada, arcos abatidos e vergas curvas no térreo e retas no pavimento superior com bandeiras de vidro.

Figura 10 - Parque ferroviário da esplanada Silva Jardim



Fonte: IBGE (2020)

Figura 11 - Sede Administrativa do DNOCS

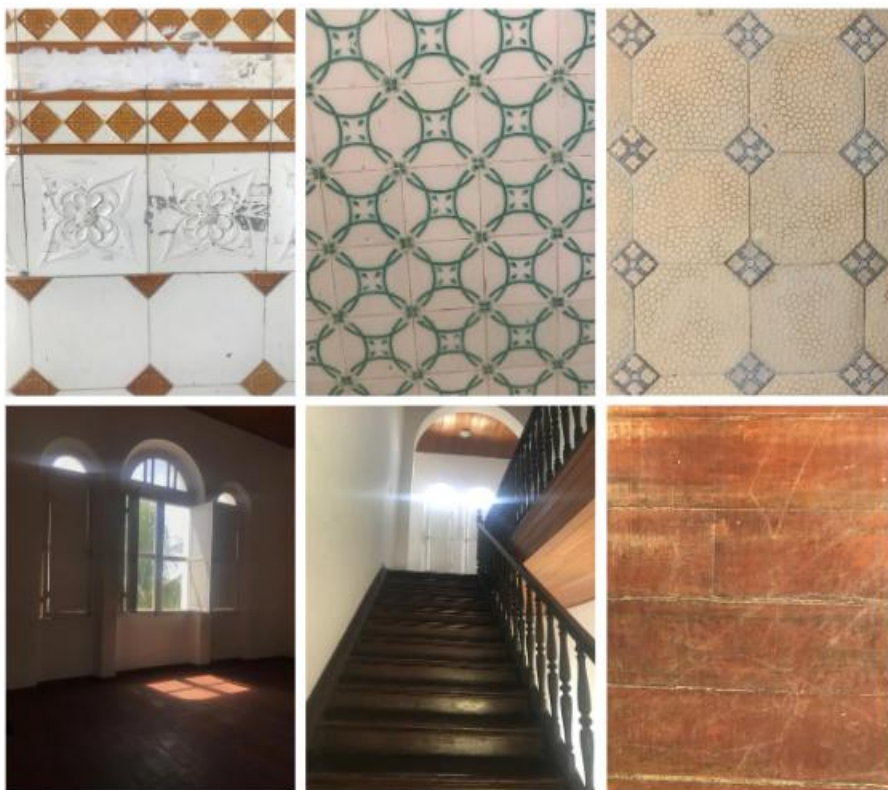


Fonte: Arquivo pessoal (2025)

Tal disposição do prédio faz perceber que depois de formadas, as estações ferroviárias podem passar a impressão de uma perfeita integração com o meio, através do uso da madeira, terra, pedra e outros materiais comuns na região, aplicando mais saberes físicos ao deixar as redes muito bem concatenadas, funcionando como um registro material e imaterial. Isso evidencia a importância na preservação da integridade de seus principais atributos “físicos e simbólicos contra fenômenos antrópicos e naturais potencialmente lesivos e – a um só tempo e de maneira sustentável – a destinação desses bens a finalidades que os permitam contribuir para o desenvolvimento social” (Tofani, 2018, p.08).

Existiram outros projetos para integrar o parque ferroviário da Esplanada Silva Jardim à cidade, mas sem haver sucesso, o que de certa forma preservou modificações que poderiam ter sido descaracterizadas, essa preservação notada foi muito em função tanto da sua localização mais afastada como também por ter se tornado sede administrativa do DNOCS, pois os cuidados realizados foram o que possibilitaram manter suas características originais, assim como pode ser notado tanto na fachada como também na parte interna, nas cerâmicas, no piso de taco e nas esquadrias.

Figura 12 - Mosaico de Azulejos importados, pisos de taco, esquadrias e escada atualmente

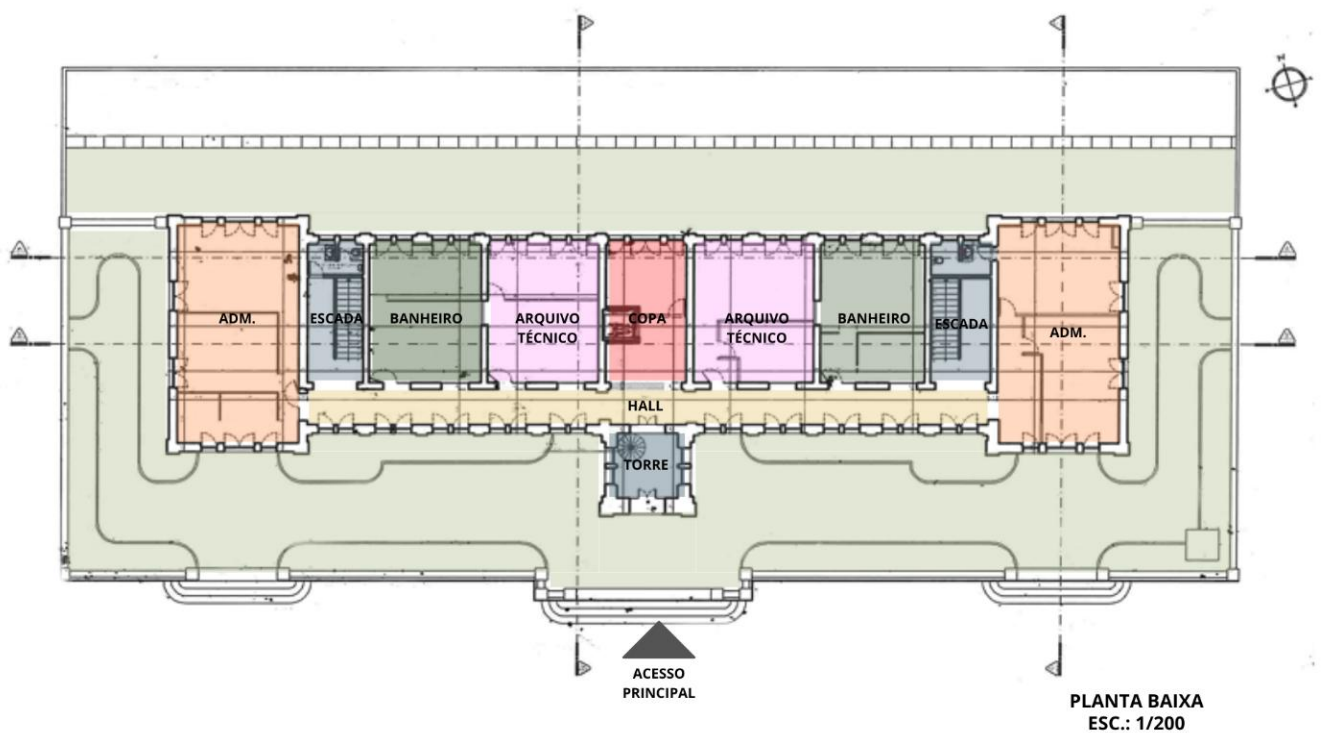


Fonte: Arquivo pessoal (2025)

Acontece que compreender a importância de um patrimônio específico só é possível se tiver sua história disseminada, de modo a propiciar que cada pessoa, transeunte ou nativo, tenha ciência de como tal construção influenciou na instauração da comunidade e na abertura de novas estradas.

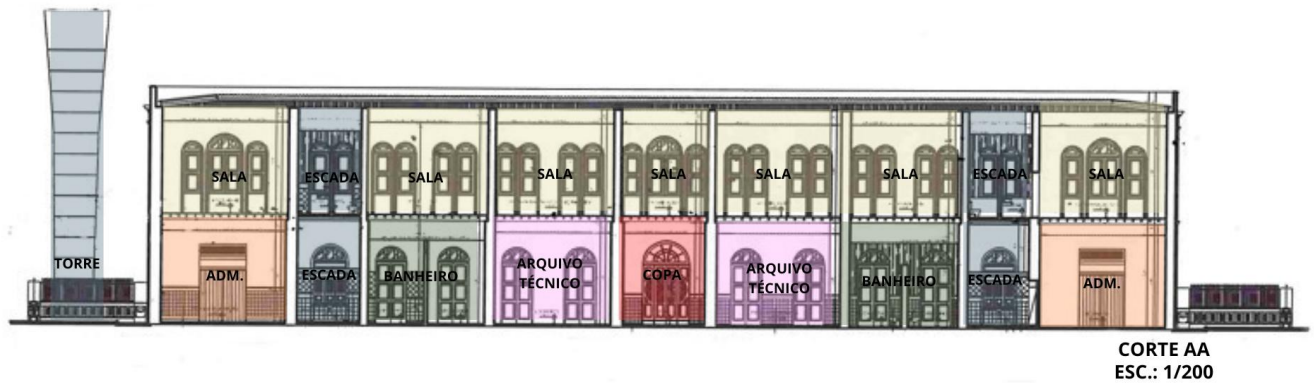
Uma vez que a cada época novos objetos e novas ações unem-se a outras ainda mais recentes, modificando o todo. Fazendo com que surjam outras formas, impedindo que princípios arquitetônicos e valores sociais perpassem gerações sendo relegados. Tais informações podem ser notadas no avançar do tempo e em como as estações foram sendo adequadas às necessidades das gerações, assim como pode ser visto no objeto de estudo (Figura 12 e 13).

Figura 13 - Planta do pavimento térreo



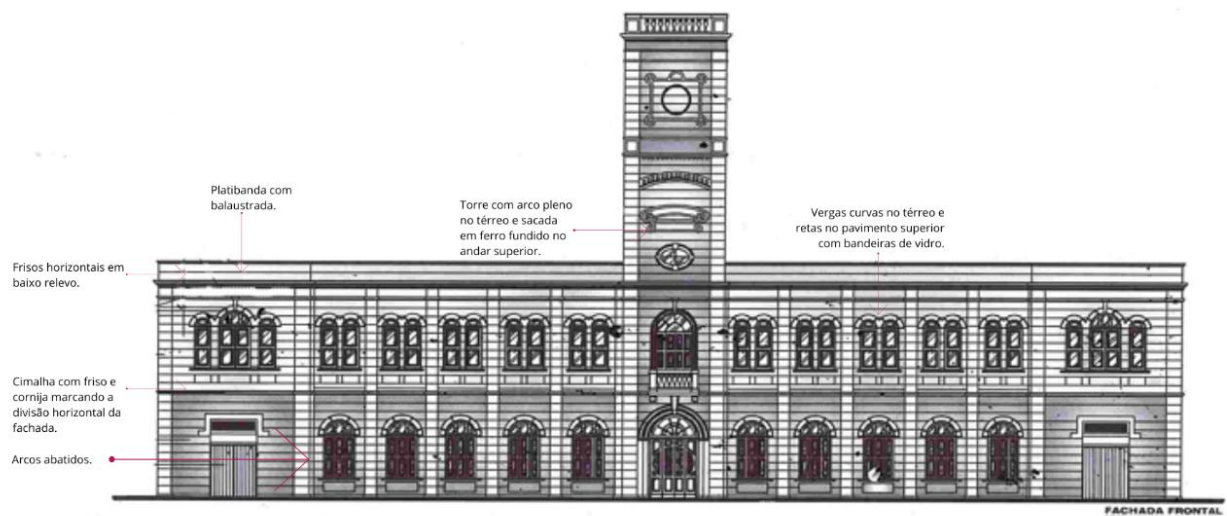
Fonte: Plantas cedidas pelo IPHAN e editada pela autora (2025)

Figura 14 - Corte AA



Fonte: Plantas cedidas pelo IPHAN e editada pela autora (2025)

Figura 15 - Fachada principal



Fonte: Plantas cedidas pelo IPHAN e editada pela autora (2025)

A divisão interna em planta da estação das Rocas é feita em módulos: o central em menor dimensão e dois periféricos em maior área. O pavimento térreo abrange parte significativa da área do terreno, enquanto o pavimento superior está no mesmo alinhamento do térreo com uma torre central. As funções do pavimento térreo estavam dispostas da seguinte maneira: tendo planta baixa retangular, com uma torre central que abriga o acesso principal, e salas laterais para compartimentos administrativos, o projeto seguiu o padrão de estações ferroviárias clássicas de Natal, ou seja, áreas administrativas e circulação facilitada para favorecer funcionários e visitantes.

3.3 Tombamento pelo IPHAN

Criado em 13 de janeiro de 1937, por meio da Lei nº378, no governo do então presidente Getúlio Vargas, tendo originalmente o nome de Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN), que ainda no início era uma autarquia federal vinculada ao Ministério da Cultura, teve desde sempre a responsabilidade de proteger, preservar e promover o patrimônio cultural brasileiro como forma de garantir que a memória, identidade e diversidade do país possam ser preservadas para então serem repassadas para as futuras gerações.

Com o tempo passou a ser chamado de Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), no entanto, continuou tendo o foco em ser “o principal responsável pela condução do processo de elaboração dos planos de salvaguarda” (IPHAN, 2022, p.17). Os conceitos que orientam a sua atuação têm evoluído, mas sempre mantendo relação com os marcos legais, assim como pode ser percebido no artigo 215 e 216 da Constituição brasileira de 1988, ao tratar das formas de expressão, o modo de viver e criar como sendo parte do patrimônio cultural.

Art. 215: O Estado garantirá a todos o pleno exercício dos direitos culturais e acesso às fontes da cultura nacional, e apoiará e incentivará a valorização e a difusão das manifestações culturais.

Art. 216: Constituem patrimônio cultural brasileiro os bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira. (Constituição Brasileira, 1988, p.130).

Sendo assim, o Patrimônio Cultural corresponde ao conjunto de bens que detêm valor histórico, artístico, científico e/ou simbólico, e que estão associados à identidade, à memória e às práticas sociais de determinados grupos. Tais bens, ao englobarem edificações, monumentos, documentos, objetos, saberes e celebrações, configuram como legados indispensáveis para a compreender as transformações sociais e culturais ao longo do tempo. De acordo com o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (BRASIL, 2023), esses bens constituem “referências à identidade, à ação e à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira” (art. 216 da Constituição Federal) que podem ser cuidados pelo IPHAN. Este apresenta uma estrutura organizacional que inclui 27 superintendências, sendo uma em cada unidade Federativa, cujo objetivo é coordenar e executar ações de preservação em nível estadual. Fora isso, o instituto também conta com 37 escritórios técnicos que ficam localizados

em cidades que são tidas como conjuntos urbanos tombados (cidades históricas) atuando de maneira direta na administração.

Vale ressaltar que ele também possui seis unidades especiais dedicadas única e exclusivamente a áreas do patrimônio cultural: das quais, quatro delas estão localizadas no Rio de Janeiro – Centro Lúcio Costa, Sítio Roberto Burle Marx, Paço Imperial e Centro Nacional do Folclore e Cultura Popular – e as outras duas em Brasília – Centro Nacional de Arqueologia e Centro de Documentação do Patrimônio.

Cada uma dessas unidades tem a função de desempenhar o cuidado com a preservação e promover o patrimônio da cultura brasileira, no entanto, elas têm foco em áreas específicas, por exemplo, arquitetura, paisagismo, folclore, arqueologia e documentação cultural. Além desses pontos destacados, também é atribuição do IPHAN a salvaguarda, a conservação, o monitoramento dos bens culturais brasileiros inscritos na lista do Patrimônio Mundial e na Lista do Patrimônio Cultural Imaterial da Humanidade, conforme recomendado pela Organização das Nações Unidas com foco na educação, ciência e cultura (Unesco).

No entanto, a preservação cultural vai além da conservação física de bens e estruturas históricas, abrangendo a salvaguarda de práticas, técnicas e manifestações que constituem o repertório cultural de uma comunidade. Conforme atentado por Pecinato (2020), “os bens culturais fazem parte da história de um povo, cultura e sociedade. Sua preservação [...] é importante para a construção da história de uma sociedade” (PECINATO, 2020, p. 01). Assim, mecanismos como inventários, registros e tombamentos, previstos na legislação brasileira e associados com estudos do entorno, desempenham papel estruturante ao assegurar que tais bens sejam protegidos de forma sistemática e contínua.

A cidade pode ser vista como o local dotado de elementos responsáveis por interações sociais, por contar histórias através de suas construções, como é o caso da antiga Estação Ferroviária Sampaio Correia – onde funcionou como sede administrativa do DNOCS, contribuindo na formação e desenvolvimento da região, sendo isso motivo para ser oficialmente tombada pela Fundação José Augusto em 24 de outubro de 1987, perpetuando gerações com seus marcos temporais, mas devendo ser preservada para poder ter os objetos físicos como registros e gerando motivos para manter viva a memória e identidade do lugar, afirmando o que foi dito por Tofani que:

Quanto maiores forem a compreensão e a vivência de um bem patrimonial, maiores serão seu valor social e a ação política por sua perpetuação. E mais, impõe-se, então, proporcionar acesso qualificado ao bem por parte de todos que possam contribuir, direta ou indiretamente, para sua conservação (Tofani, 2018, p.10).

Através da fala de Tofani é possível compreender que o plano de conservação tem o objetivo de fomentar o engajamento coletivo e reconhecer o patrimônio como elemento vivo, dinâmico e influenciador no comportamento, logo esse tipo de ação é reflexo de algo planejado, inclusivo e educativo. Sobre isso, pode ser notado a responsabilidade do IPHAN no patrimônio ferroviário, sendo observado no Art. 9º da Lei 11.483/2007 ao tratar das responsabilidades:

Caberá ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN, receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta RFFSA, bem como zelar pela sua guarda e manutenção. § 1º Caso o bem seja classificado como operacional, o IPHAN deverá garantir seu compartilhamento para uso ferroviário. § 2º A preservação e a difusão da Memória Ferroviária constituída pelo patrimônio artístico, cultural e histórico do setor ferroviário serão promovidas mediante: I - construção, formação, organização, manutenção, ampliação e equipamento de museus, bibliotecas, arquivos e outras organizações culturais, bem como de suas coleções e acervos; II - conservação e restauração de prédios, monumentos, logradouros, sítios e demais espaços oriundos da extinta RFFSA. (Neves, p.27).

O fato de se comportar como um processo colaborativo possibilita um comprometimento social mais amplo e a perpetuação da importância do bem valorado. Sendo interessante proporcionar acesso de qualidade por parte de todos que tenham condições de contribuir tanto de maneira direta quanto indireta para a sua conservação. Evidenciando os questionamentos necessários para os objetivos do plano de conservação: “O que precisa ser feito e o que podemos fazer para alcançar a sustentabilidade cultural do bem?”.

Podendo isso ser atingido através da educação, como instrumento para ensinar a transmissão do conhecimento, garantindo que as gerações posteriores possam compreender/valorizar a história local; arquivamento de documentação; eventos culturais e ainda políticas públicas, promovidas pelo governo ou por organizações internacionais, assim como a UNESCO, visando implementar medidas que visam a proteção do patrimônio.

A legislação patrimonial para o resgate e a manutenção das cidades é referente ao conjunto de normas e diretrizes responsáveis por regular a proteção do patrimônio cultural tanto material quanto imaterial urbano, onde o intuito é assegurar que os bens (edificações históricas, centros urbanos antigos, espaços públicos, práticas culturais) de uma cidade sejam preservados, valendo ressaltar que “cada bem cultural possuirá apenas um plano de salvaguarda em toda sua abrangência, seja ela local, estadual, regional ou nacional” (IPHAN, p.19). Buscando propiciar desde a integração das iniciativas de conservação, até promover a apropriação social sobre os

sentidos e a importância dos bens reconhecidos como Patrimônio Cultural. Favorecendo o comprometimento social mais amplo e consequentemente uma maior durabilidade.

O desenvolvimento do plano de conservação para tais bens pode ser balizado tanto por instituições municipais, estaduais, nacionais ou internacionais, quanto por órgãos, cujo objetivo é executar trabalhos para identificar, registrar, tomba, monitorar, restaurar patrimônios quando necessário, utilizando alguns meios norteadores, como:

- Decreto-Lei 25/1937 presente na Constituição Federal que instituiu a organização e proteção do patrimônio histórico e artístico nacional, isso depois de definir o que é tido como patrimônio, assim como disposto no Art. 1º, afirma que “Constituem o patrimônio histórico e artístico nacional o conjunto dos bens móveis e imóveis existentes no país e cuja conservação seja de interesse público, quer por sua vinculação a fatos memoráveis da história do Brasil, quer por seu excepcional valor arqueológico ou etnográfico, bibliográfico ou artístico”;

- Cartas patrimoniais utilizadas para fundamentar as ações de cuidado com os bens, assim como pode ser notado na – carta de Veneza: Tratando da noção dos monumentos históricos e de como “engloba a criação arquitetônica isolada, bem como o sítio, rural ou urbano, que constitua testemunho de uma civilização particular, de uma evolução significativa ou de um acontecimento histórico”. Podendo isso ser aplicado não só às grandes criações, mas também às obras modestas do passado que adquiriram um significado cultural.

- O Manifesto de Amsterdã: fazendo notar que a conservação do patrimônio arquitetônico depende de “sua integração no quadro da vida dos cidadãos e de sua valorização nos planejamentos físico-territorial e nos planos urbanos” (manifesto de Amsterdã, 1975);

- Carta de Burra (1980): este é um dos principais documentos utilizados como referência para buscar norteadores para a preservação, porque estabelece os princípios da conservação do patrimônio cultural;

- Carta de Quebec (12 de outubro de 1984): sendo um tratado com foco no “desenvolvimento das populações, refletindo os princípios motores da sua evolução” (Declaração de Quebec, p.01);

- Carta De Nara (1 a 6 de novembro de 1994): Abordando sobre a autenticidade do patrimônio cultural, sendo reforçada no ponto 9 ao tratar da importância do conhecimento, da compreensão e da interpretação das fontes que discorre informações referentes às características do patrimônio “são requisitos básicos para avaliar a autenticidade de uma obra, tanto nos seus aspectos formais, como físicos.” (Carta de Nara, p.02). Essas cartas contribuem para conhecer e elaborar o plano de conservação, pois requer entender que trata-se de um documento focado em

definir um conjunto de medidas para proteger, preservar e promover um bem com valor cultural relevante.

Ele costuma ser exigido em processos de reconhecimento por instituições como o IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional) no Brasil ou pela UNESCO, promovendo um conjunto de ações bem concatenadas para garantir a perpetuação de um bem cultural às futuras gerações.

Apesar de sua importância, esse instrumento legal foi proposto apenas em 1997, durante o Seminário internacional Patrimônio Imaterial que teve o objetivo de “recolher subsídios que permitissem a elaboração de diretrizes e a criação de instrumentos legais e administrativos” garantindo estratégias e formas de proteção influenciando na carta de Fortaleza. Estabelecendo uma nova relação entre os segmentos sociais e o Estado e, “com esse instrumento de gestão, pretende-se contribuir para a autonomia dos detentores na gestão de seu patrimônio, articulação interinstitucional em prol do Bem Registrado e a sustentabilidade cultural” (IPHAN).

Sua elaboração é através de uma etapa prévia de 22 planejamentos levando em consideração tanto as características específicas do bem, a comunidade de detentores e quanto tem disponível de recursos humanos e orçamentários para através disso obter um resultado mais consistente/plausível. Valendo ressaltar que a sua elaboração é realizada por uma equipe temporária formada por todos os participantes do processo, “técnicos do Iphan, detentores e parceiros, ainda que nem todos possam estar presentes em todas as etapas de elaboração do plano” (p.21).

Definido o que deve resistir à passagem do tempo, é chegado o momento de planejar as ações, apresentar as justificativas, compor os responsáveis com prazos para sua execução, mas sem deixar de prever os recursos necessários para colocar em prática e de atentar/definir a ordem de prioridade para praticar a conservação.

O tombamento, regulamentado pelo IPHAN e previsto no artigo 216 da Constituição Federal de 1988, constitui um dos principais instrumentos jurídicos de proteção do patrimônio cultural, conferindo aos bens nele inscritos um regime especial de preservação. Esse mecanismo impede alterações que descaracterizem os elementos reconhecidos, garantindo sua integridade física e simbólica (BRASIL, 2023). Sendo assim, a preservação cultural, é configurada como responsabilidade compartilhada entre o poder público e a sociedade civil, assegurando que as heranças culturais perpassem às gerações futuras, cujo foco é preservar a continuidade e a relevância histórica desses bens.

Entretanto, deve ser atrelado a participação da população, assim como afirmado pela carta de Nairobi, primeiro documento internacional que afirma que a participação da população local é fundamental para a preservação, assim como a manutenção da sua composição social. Este documento trata especificamente da salvaguarda de conjuntos urbanos, abordando em “termos conceituais, jurídicos, administrativos e sociais, propondo-se um regime especial de proteção articulado às políticas urbanas, em especial a de habitação, bem como ao planejamento territorial” (p.09).

4. CAMINHOS PARA O PLANO DE CONSERVAÇÃO DA ESTAÇÃO DAS ROCAS

O presente capítulo será focado no estudo da área referente a Natal e sua trajetória histórica, tendo início com o surgimento da cidade seguido da análise feita após os registros fotográficos da edificação estudada juntamente de suas imediações. O objetivo desses estudos é permitir melhor conhecimento sobre o bem edificado, de forma a propor de meios mais assertivos, planos de salvaguarda para o local que um dia funcionou como sede administrativa do DNOCS.

Criada no contexto em que o Brasil buscava um sistema ferroviário mais organizado, a Rede Ferroviária Federal S.A (RFFESA) foi uma empresa inicialmente pública vinculada ao Ministério dos Transportes, formada em 1957 pela Lei de número 3.115, cujo foco era na malha ferroviária do país, integrando as várias linhas existentes, buscando administrar e expandir a malha pertencente à União, reunindo 18 ferrovias regionais, por exemplo a Estrada de Ferro Central do Brasil, a rede Mineira e a Estrada de Ferro Leopoldina. Ligando estados, facilitando a mobilidade de pessoas, mercadorias, permitindo a padronização e uma maior eficiência operacional.

Afirmando o que foi dito posteriormente por Henri Lefebvre, “o transporte e a mobilidade são componentes essenciais na organização do espaço urbano e na integração social e econômica”. A ferrovia, nesse contexto, ajudou a conectar áreas distantes, mas sua desvalorização e substituição pelo transporte rodoviário alteraram a dinâmica da urbanização no Brasil.

Com o processo de privatização iniciado em 1984, com a transferência da responsabilidade pelo transporte ferroviário urbano da RFFESA para a Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), criada por meio do Decreto-Lei de nº 89.396 assumindo os sistemas de trens urbanos em São Paulo, Rio de Janeiro, Salvador, Maceió, Recife, João Pessoa, Fortaleza, não demorou até chegar o momento de a RFFESA entrar no Programa Nacional de Desestatização, em 1992 ela foi inserida com o intuito de transferir os serviços de transporte ferroviário de carga para o setor privado. Anos mais tarde, entre 1996 e 1998, o sistema foi repartido em seis malhas regionais e concedido à iniciativa privada através de licitações.

No entanto, foi em 2007 que teve a sua dissolução formalizada por meio de decretos que garantiam a extinção da empresa, assim como teve a transferência da sua responsabilidade para outras entidades governamentais.

4.1 Natal e a estação na sua contemporaneidade

A cidade do Natal, capital do Rio Grande do Norte, fundada em 1599, localizada na região Nordeste do Brasil, às margens do rio Potengi, divide a porção norte do restante do município. De acordo com dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) até 2022 contava com uma população de 751.300 pessoas espalhadas e tendo uma densidade de 4.488,03 habitantes por quilômetro quadrado distribuídos numa área de 167km². Assim como pode ser notado o seu território na imagem seguinte com vista aérea, captada pelo *Google Earth*, tendo demarcação de algumas construções da estação ferroviária relevantes para a história do lugar, como forma de compreender suas localizações.

Figura 16 - Vista panorâmica do bairro das Rocas – Natal/RN



Fonte: Google Earth, adaptado pela autora (2025)

De acordo com Cascudo, em seu livro *História do Rio Grande do Norte*, “os primeiros anos da Capitania do Rio Grande do Norte, construído o Forte e fundada a cidade do Natal são semidesconhecidos” (Cascudo, p.1984), mas com a certeza que a história teve início com a

tentativa de colonização. É no século XVI que a história já é bem marcada/conhecida com a nova expedição portuguesa comandada pelos portugueses Mascarenhas Homem e Gerônimo de Albuquerque, que organizaram a construção do Forte dos Reis Magos que fora projetado pelo então arquiteto Gaspar de Samperes, o mesmo que, segundo a prefeitura do Natal, projetou a Igreja de Nossa Senhora da Apresentação. Num primeiro momento, essa igreja foi denominada de Capela Mor, passando por modificações e sendo concluída em 1862. Sendo a partir do final do século XIX que enfrentou alterações na arquitetura até adquirir elementos neoclássicos e em 1995 teve uma restauração com foco em devolver as feições coloniais, assim como pode ser notado na imagem.

Figura 17 - Capela mor



Fonte: Acervo do Memorial Câmara Cascudo

Figura 18 - Igreja Nossa Senhora da Apresentação



Fonte: Acervo do Memorial Câmara Cascudo

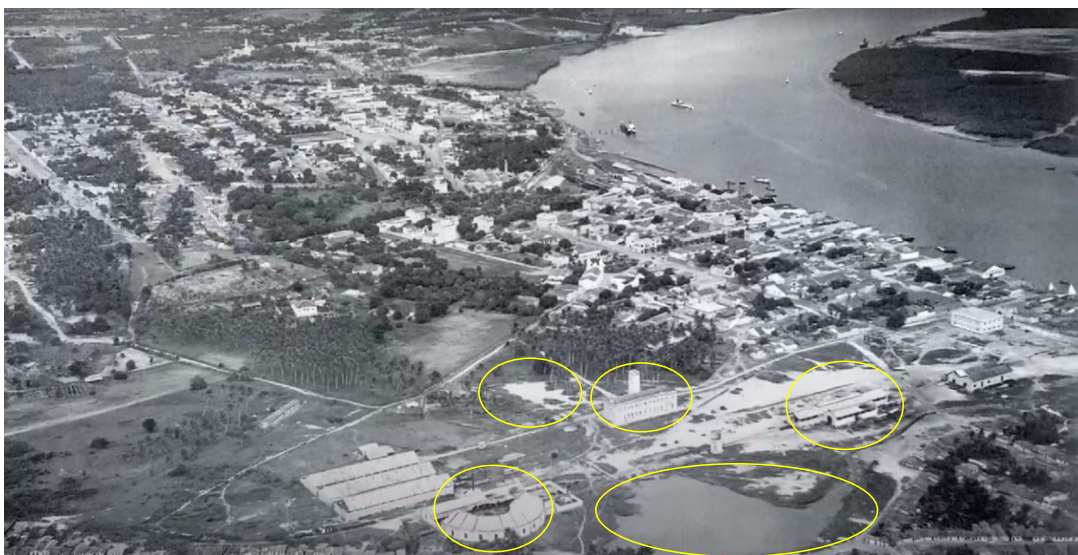
Tal restauração possibilitou encontrar pinturas do século XVII que estavam encobertas por 17 camadas de tinta. Diante disso, e de tantas outras histórias, Cascudo (1984) faz um apanhado sobre diversas épocas e situações vividas em Natal como forma de possibilitar a compreensão do desenvolvimento. Assim como quando recapitula a situação do local até 1601, pois:

De trinta e sete chãos para construir casas no sítio da cidade, apenas doze casinhas surgiram. Os senhores da terra, dominadores de centos de braças, com alagados, currais de gado, pescarias, negros da Guiné, viviam na labuta, vindo raramente à cidade (Cascudo, p.53).

Existindo um longo desenrolar da história até que pudesse chegar no bairro das Rocas, localizado na parte baixa da cidade, dificultando o saneamento do ponto que era destinado ao grande comércio, ao ancoradouro e também a sede de duas estradas de ferro. Essa dificuldade estava atrelada ao fato de ser uma região suscetível a inundações pela maré, o que provocava isolamento por horas do restante da cidade, assim como é notado com as demarcações na estação Esplanada Silva Jardim, Rotunda, nas oficinas e nas partes alagadas da figura seguinte.

Foi somente no início do século XX que existiu um projeto de urbanização para tentar sanar tal problema, assim como dito por Lima: “Construir galerias de águas pluviais, canalizar córregos, drenar áreas alagadiças e aterrar lagoas” (Lima, p.63). Esse ponto foi dado por Januário Cicco ao tratar da necessidade de transformar o desenho da cidade com o melhoramento da topografia dela.

Figura 19 - Região alagadiça da Estação Ferroviária - Rocas



Fonte: DNOCS, adaptado pela autora (2025)

Tais transformações elevaram a cidade ao nível moderno e republicano, época correspondente às primeiras décadas do século XX e conhecida como a “Belle Époque” natalense. No ano de 1911, são iniciados os trabalhos de construção do complexo ferroviário da Central na Esplanada Silva Jardim, o que incentivou no povoamento do bairro, pois a nova realidade gerou empregos.

Foi na década de 1950, através da sugestão do engenheiro João Galvão de Medeiros, então diretor da estrada de ferro Sampaio Correia que Café Filho, empossado como presidente do Brasil após o suicídio de Getúlio Vargas, mandou construir a vila ferroviária com 113 casas nas Rocas e a praça Mestre Francisco Valentim. Foi essa construção que pôs um ponto final nas inundações do rio Potengi nos meses de inverno.

Possibilitando desenvolver a região e ter construções relevantes para o seu crescimento, ao ponto de existir uma área tombada com algumas edificações também tombadas pelo IPHAN e pela Fundação José Augusto (FJA)⁵, como notado no mapa seguinte. Vale salientar que algumas das edificações, apesar do tombo, encontram-se em estado de ruína, assim como será visto nas imagens seguintes e com comparativo.

⁵ Instituição criada no governo de Aluísio Alves, em 08 de abril de 1863 pelo Decreto-lei de nº 2.885 (Fundação José Augusto).

Mapa 2 - Área e edificações tombadas em Natal



Fonte: BRASIL-IPHAN, 2010 e Google Earth, adaptado pela autora (2025)

Cada uma dessas tiveram sua contribuição não apenas para o crescimento do bairro das Rocas, mas também da cidade e do estado do RN. No entanto, a falta de cuidado e manutenção está entre os fatores que levam à situação notada.

- Armazém de Carpintaria:

O armazém da carpintaria que fica próximo ao prédio administrativo do DNOCS, com coordenadas de 5°46'30"S e 35°12'05"W, foi construído no início do século XX, entre os anos de 1909 e 1920, com localização estratégica, pois o funcionamento era com foco na produção

e manutenção das peças de madeira que por vezes foram utilizadas tanto na construção quanto no reparo dos vagões, das locomotivas e de cada uma das estruturas.

Imagem 20 - Fachada principal das oficinas de carpintaria em 2006



Fonte: <https://Ipatrimonio.com> (2025)

- Oficina Metálica:

A oficina metálica da RFFSA que fez parte do conjunto ferroviário funciona como um exemplo da arquitetura industrial do início do século XX, pois na sua arquitetura está presente a estrutura metálica e um *design* funcional, sendo características típicas da época.

Imagem 21 - Almoxarifado das oficinas em 2006 e dias atuais



Fonte: Ipatrimonio (2022)

Imagem 22 - Almoxarifado das oficinas nos dias atuais



Fonte: google earth (2025)

- Rotunda:

Localizada no bairro das Rocas, a rotunda da RFFSA foi projetada para a manutenção e armazenamento de locomotivas. Em visita ao local é possível notar que sua estrutura permanece existindo, e embora faça parte de um conjunto essencial para contar a história do lugar, ela teve um tempo que apresentou sinais bem aparentes de deterioração, como notado na imagem de 2006, mas atualmente ela encontra-se bem conservada e mantida, fazendo parte da infraestrutura do atual IF.

Imagem 23 - Rotunda em 2006



Fonte: <https://Ipatrimonio.com>

Imagem 24 – Rotunda nos dias atuais



Fonte: Arquivo pessoal (2025)

- Caixa D'água:

A caixa d'água era utilizada para resfriar as locomotivas que chegavam muito quentes por causa da combustão das caldeiras, ela apresenta um estilo em Art Nouveau que combina alvenaria com os elementos metálicos. A parte do reservatório é formada por uma cúpula de ferro que encontra-se em processo de corrosão.

Imagem 25 - Caixa d'água em 2006



Fonte: Ipatrimonio (2011) e acervo pessoal (2025)

Imagem 26 - Caixa d'água nos dias atuais



Fonte: Ipatrimonio (2011) e acervo pessoal (2025)

A construção de cada uma dessas edificações foi realizada por volta do mesmo período, início do século XX, entre os anos de 1909 e 1920, tendo foco em atender as necessidades da estação ferroviária, mas cada uma delas com o cuidado e prudência que esses bens necessitam, pois estes teve o reconhecimento merecido dado pelo IPHAN através do decreto-lei nº 11.483/07 tendo como portaria 407/2010.

4.2 Análise da morfologia das Rocas com uso de imagens e mapas

A região das Rocas, em Natal/RN, abriga um dos mais relevantes conjuntos patrimoniais da ferrovia potiguar, cuja história está vinculada ao desenvolvimento urbano da capital. No entanto, parte desse acervo encontra-se em estado calamitoso de conservação, além disso, nas suas imediações predomina um tecido urbano marcado por vulnerabilidade social, degradação ambiental e desarticulação funcional com a cidade.

Sendo isso o motivo para justificar a necessidade da realização de um estudo para compreender não apenas o valor histórico do Complexo Ferroviário das Rocas, mas também sua inserção e relação com o espaço urbano que o cerca. Essa análise urbana da área foi fundamental para subsidiar a elaboração de propostas de salvaguarda e requalificação, levando em consideração os condicionantes físicos, sociais e funcionais do território.

Imagem 27 - Imediações da Sede



Fonte: Acervo pessoal (2025)

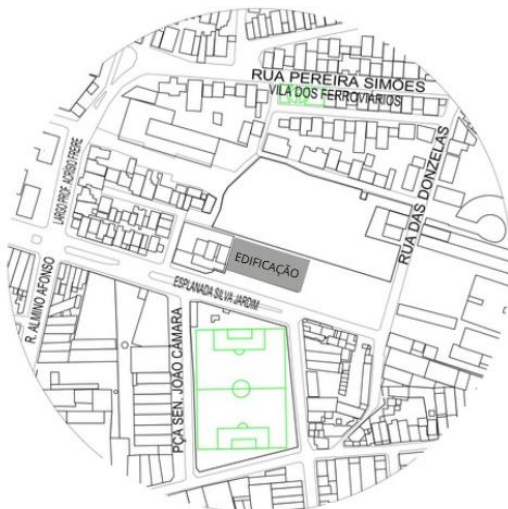
Tal abordagem permitiu identificar tipos de uso, pontos de carências, atrativos culturais mais potenciais e formas de reintegração do patrimônio à vida urbana. Portanto, a compreensão da malha urbana é justificada por sua relevância técnica, social e cultural, pois propõe uma leitura integrada do patrimônio ferroviário e seu entorno, com foco em construir um plano de salvaguarda fundamentado nos critérios capaz de contribuir para o desenvolvimento sustentável e a valorização da memória urbana da cidade de Natal.

- Mapa de Perfil Fundiário

No mapa de perfil fundiário é visto o ordenamento espacial e identificação dos lotes existentes. Podendo notar como se deu a organização da cidade e como ela influencia na forma que a população transita na área urbana. Assim como ocorre em Natal, pois é através desse instrumento que a prefeitura aprova os loteamentos e planeja a forma mais adequada de ter um crescimento urbano sustentável e organizado.

Diante disso, percebe-se que o entorno próximo ao prédio administrativo do DNOCS, possui um perfil fundiário desorganizado ou mais orgânico, com prevalência do lote tipo gaveta, típico do período colonial. Com exceção dos terrenos da vila ferroviária. A testada dos lotes segue o alinhamento da via Esplanada Silva Jardim, com diferentes tipos de afastamentos, causando um desalinhamento entre estes, ficando com abertura na rua ora larga ora estreita.

Mapa 3 - Parcelamento do Solo



Parcelamento do Solo



Fonte: Google Earth, adaptado pela autora (2025)

- Mapa de Cheios e Vazios

Em estudos do mapa Nolli, é possível compreender o quanto a área é adensada. O bairro das Rocas se expande de acordo com a avenida Duque de Caxias, onde é possível observar as construções se estenderem diante da via. O bairro não tem sua área totalmente adensável e bem definida, já que foi constituído em um aglomerado urbano com crescimento desordenado. Sendo assim, os cheios encontrados em sua grande maioria são de prédios comerciais, institucionais e residenciais, onde a falta de espaços com incentivo ao lazer, cultura e outros não favorecem o desenvolvimento do bairro, e essa falta de opções repercute na qualidade de vida, na forma de integração social e no desenvolvimento contínuo deste, pois dificulta que ele se torne mais atrativo para a população, e sem esta, as Rocas permanece com o estigma de área de risco.

Mapa 4 - Cheios e Vazios



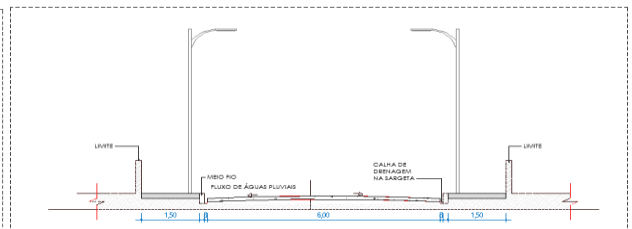
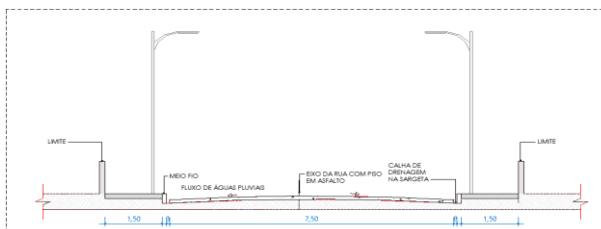
Cheios e Vazios

Fonte: Google Earth, adaptado pela autora (2025)

- Mapa de Caracterização das Vias

Sobre as vias, é percebido as características viárias do tipo arterial, coletora e local. A extensão da Esplanada Silva Jardim é considerada como coletora, visto que é a de principal acesso do bairro e é circundada por vias locais. Na parte esquerda do mapa mostrado abaixo, tem-se a via arterial do bairro, seguindo o traçado urbano percebe-se que a hierarquia das vias é bem definida, mas com aberturas que não são uniformes.

Mapa 5 - Caracterização das Vias



Caracterização das Vias coletora e local 

Fonte: Google Earth, adaptado pela autora (2025)

- Mapa de Gabarito

A parcela da cidade analisada caracteriza-se por edificações térreas, de um, dois ou mais pavimentos, sendo de uso para serviço, comercial, residencial ou misto e também prédios históricos, alguns em uso e outros em estado de abandono. Essa mescla evidencia a valorização de algumas regiões por sua localidade estratégica e a busca pela conciliação entre comércio, serviço e habitação por meio da verticalização.

Mapa 7 - Gabaritos



Gabaritos 

Fonte: Google Earth, adaptado pela autora (2025)

- Mapa de Equipamento de Uso Coletivo

O mapa referente a equipamento coletivo no bairro das Rocas relaciona-se à quantidade de edifícios e praças existentes no local, fazendo notar que quantidade é significativa com relação a isso. Existem duas praças com espaços recreativos, instituições públicas, educativas e de saúde, além de rádio e área de saúde.

Mapa 8 - Equipamentos de Uso Coletivo



Equipamentos de Uso Coletivo

Fonte: Google Earth, adaptado pela autora (2025)

- Mapa das construções tombadas

Nas imediações do prédio existem outras edificações tombadas, que juntas, integram o complexo ferroviário. O antigo armazém da carpintaria, a Oficina metálica, a rotunda e a caixa d'água, que foram selecionados para proteção e preservação. O mapa abaixo (Mapa 9) trata da implantação dos imóveis tombados. Atualmente, a sede administrativa do DNCS está para ser usada como prédio da Polícia Militar e a rotunda tem recebido visitação, pois fica localizada no prédio do IFRN. As demais construções tombadas estão em estado calamitoso devido ao total descaso.

Mapa 9 - Construções Tombadas



Construções Tombadas 

Fonte: Google Earth, adaptado pela autora (2025)

- Iluminação Pública

Tendo em vista o levantamento do mapa de iluminação pública das Rocas, pode-se destacar que o bairro de certa forma ainda é deficitário. Tem ruas que os espaços dos postes têm uma distância consideravelmente longa e acaba deixando os ambientes bastante precários por apresentar pouca visibilidade. Onde pode comprometer a integridade do espaço, reduzindo a segurança dos moradores, os usos dos espaços a noite e impossibilitando qualquer tarefa a ser realizada, inclusive caminhar. A via conta com a iluminação apenas de um lado onde é outro ponto que vem comprometer e contribuir para a deficiência da iluminação pública do espaço.

Podemos destacar que em várias partes faz necessário reforçar o uso da iluminação, para que a via principal em si venha se tornar menos escura e os espaços possam ser utilizados pelos moradores, como em certas horas da tarde que a população costuma sair do trabalho e ter a experiência de trocar vivências com o meio.

- Saneamento Básico:

É de suma relevância reforçar a importância da implantação do sistema de saneamento básico das Rocas, pois, embora o bairro não passe mais pelos mesmos problemas de outrora, tais como os constatados por Cicco:

Agravando o estado sanitário da Ribeira, há em todas as habitações o sistema de fossas inestáveis, abertas, servindo em sua maioria para o despejo da matéria excretada, e à medida que terminam a sua tarefa lhes sucedem tantas quanto permitir a área do terreno, chegando-se a construir fossas nas ruas e avenidas (Lima, p.39).

Existem avanços positivos que são resultados do Plano Municipal de Saneamento Básico da Lei nº 6.880/2019 e o órgão regulador ARSBAN ao definirem as diretrizes e previsões para a melhoria na questão de acesso ao saneamento.

4.4 Questionário

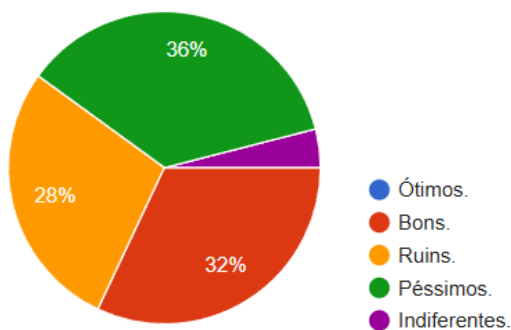
O item do questionário, que teve como foco compreender a percepção da população sobre a edificação onde funcionou a sede administrativa do DNOCS e as imediações, contou com a participação de 25 respondentes, cada um deles aceitou contribuir com a pesquisa de forma voluntária. Eles se encontram na faixa etária de 20 a 60 ou mais, alguns são natural da cidade de Natal, não apresentam nenhum tipo de mobilidade reduzida, mas houveram outros

que apresentam necessidade de espaços com rampas, bem sinalizados e tendo desníveis condizentes com a NBR-9050 para garantir a segurança na acessibilidade, no entanto, independente da diferença de idade, origem e se morador da imediações ou não, ambos entrevistados mostraram um certo alinhamento nas respostas.

Quanto à percepção dos espaços públicos da cidade, a maior parte dos integrantes os classificou como ruins ou péssimos, revelando uma insatisfação significativa com a qualidade dos ambientes urbanos. No que diz respeito à frequência de circulação nas imediações da edificação do DNOCS, muitos afirmaram passar pela área regularmente — entre 4 a 6 vezes por semana ou até diariamente, demonstrando que o local faz parte da rotina urbana de uma parcela da população.

Gráfico 01 - Classificação dos Espaços públicos

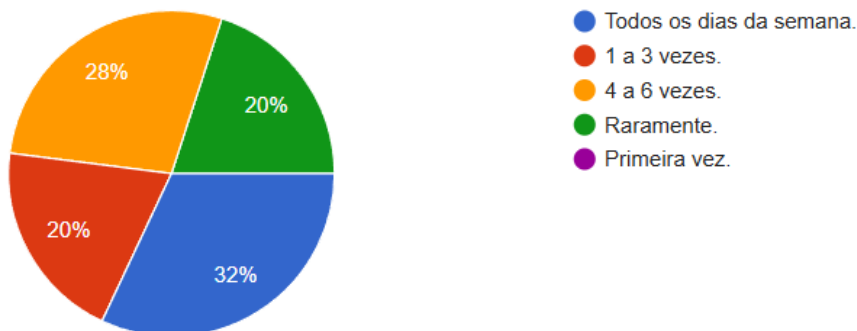
Classifique os espaços públicos de Natal.



Fonte: Autoria própria (2025)

Gráfico 02 - Frequência nas imediações

Qual sua frequência na semana nas imediações da edificação do DBOCS?

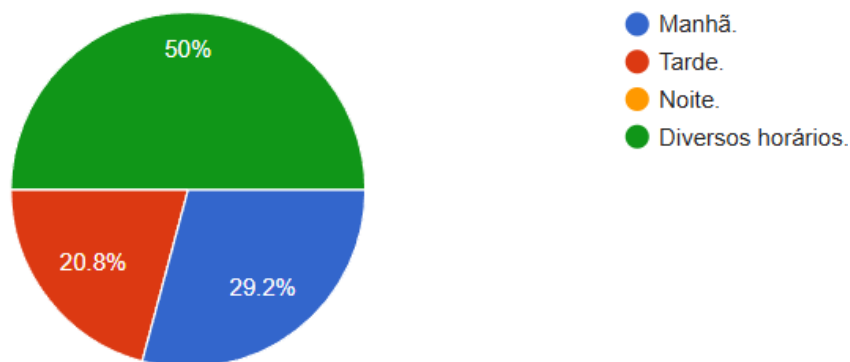


Fonte: Autoria própria (2025)

O horário de circulação mais mencionado foi o período da tarde por motivos de trabalho, visita familiar ou estar buscando neto na escola. A sensação de segurança no local é dividida: parte dos entrevistados afirma sentir-se pouco seguro usando como argumento a presença de moradores de rua nas redondezas e a baixa iluminação, o excesso de lixo nas calçadas, o que sinaliza a necessidade de melhorias na infraestrutura, limpeza e vigilância urbana da área, enquanto outra parte se declara muito segura ou relativamente confortável ao transitar pelo entorno, reclamado apenas da falta de manutenção do arruamento. Valendo ressaltar que essa refere-se aqueles que são moradores do local.

Gráfico 03 - Horário de Circulação

Em qual horário do dia você costuma passar pela rua Esplanada Silva Jardim?

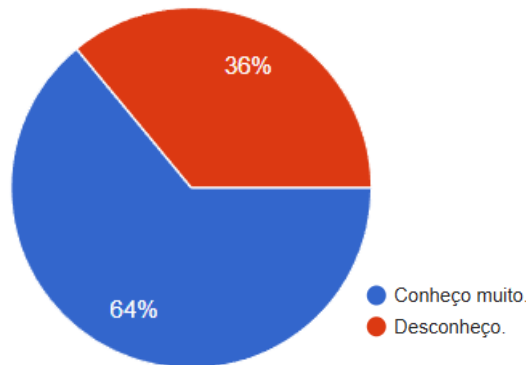


Fonte: Autoria própria (2025)

Até então, as respostas foram satisfatórias e coerentes com a realidade do bairro, sendo que houve mudança quando o pergunta foi sobre o conhecimento que cada um tinha sobre a (s) edificações tombadas, as respostas foram diversas: enquanto alguns demonstram acreditar ter conhecimento aprofundado, outros alegaram de imediato desconhecer totalmente esses bens patrimoniais. Quando questionados sobre o impacto que a ausência das edificações tombadas teria sobre a percepção do bairro, muitas pessoas afirmaram que isso não influenciaria em nada, embora uma parte relevante tenha admitido que a perda dos edifícios alteraria, sim, sua visão sobre o local.

Gráfico 04 - Conhecimento dos prédios tombados

Sobre os prédios tombados, você tem conhecimento deles?

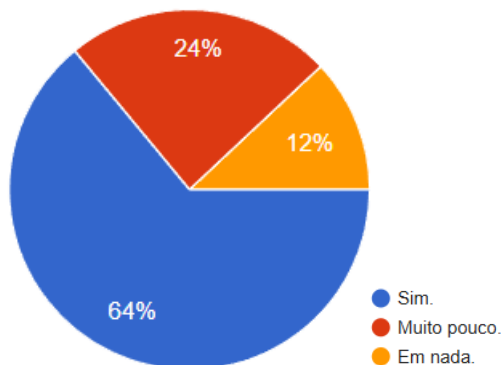


Fonte: Autoria própria (2025)

Referente aos elementos do antigo prédio do DNOCS que os participantes consideram relevantes e que deveriam preservar, há maior destaque para a **arquitetura**, a **iluminação**, a **vegetação**, a **segurança** e aos **espaços de passeio**, sendo elementos valorizados por sua importância histórica, estética e funcional. Quando se trata da relação entre o prédio e as construções do entorno, a maioria acredita que há uma certa dissonância, classificando-a como “destoante”, embora uma minoria considere que a edificação combina com as construções vizinhas.

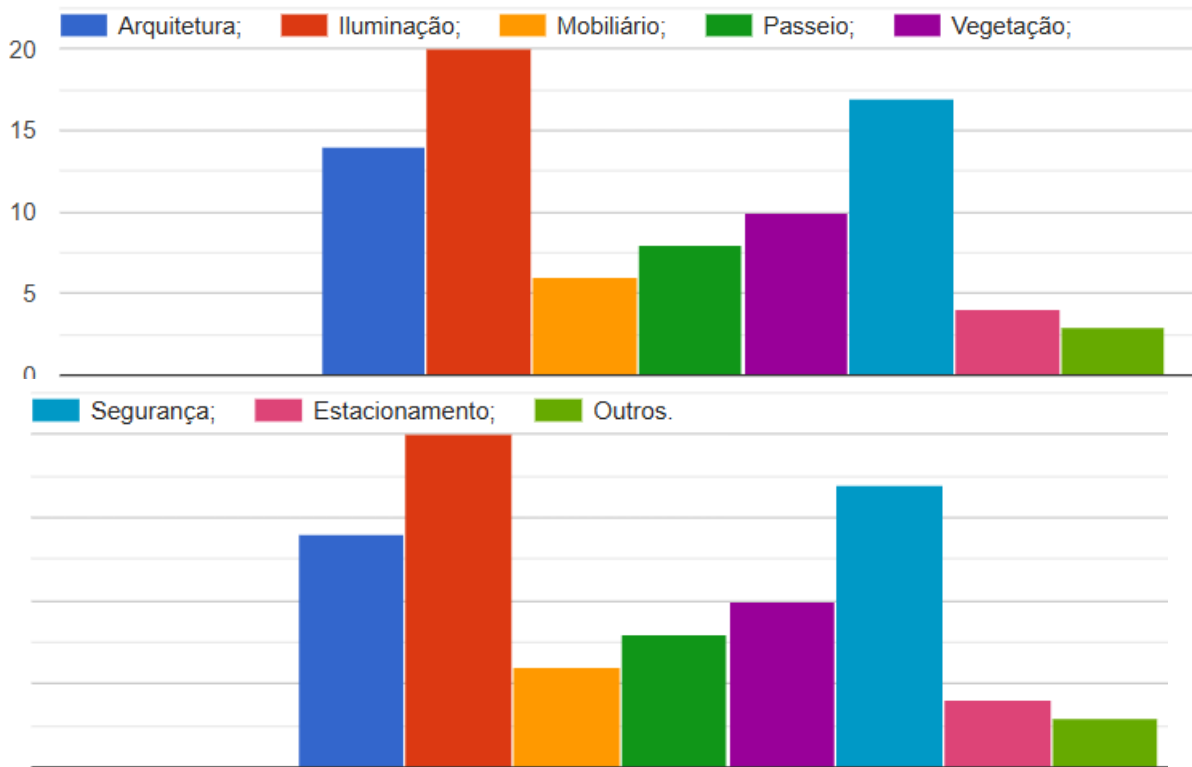
Gráfico 05 - Percepção dos espaços

Influenciaria em algo na sua percepção do espaço se as edificações tombadas deixassem de existir no bairro?



Fonte: Autoria própria (2025)

Gráfico 06 - Pontos relevantes para preservar

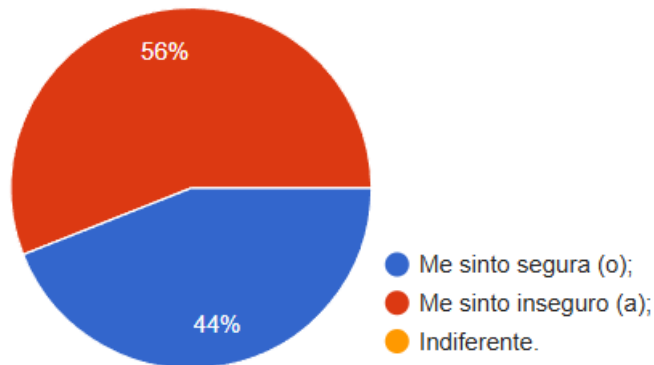


Fonte: Autoria própria (2025)

Em relação à experiência de caminhar pelo entorno, os entrevistados que são moradores do bairro afirmam sentir-se seguros, mas há quem relate o sentimento de insegurança ao transitar pelo local, pois tem o medo de sofrer algum assalto. Dentre as sugestões oferecidas pelos entrevistados para preservar a memória e valorizar o espaço, estão: maior investimento em segurança e iluminação da edificação e do entorno, conservação da fachada, criação de projetos culturais para passar o conhecimento de forma mais dinâmica, promoção da limpeza urbana e instalação de pontos de coleta de lixo, deixar a edificação esteticamente agradável através de pintura e manutenção adequada no prédio. Foram mencionadas ainda ideias voltadas para o atendimento da população local, reforçando o papel social do edifício e seu potencial de requalificação como espaço público ativo.

Gráfico 07 - Entorno

Com relação ao entorno, você sente que pode transitar tranquilamente/de maneira segura?



Fonte: Autoria própria (2025)

Por fim, quando questionados se já vivenciaram ou conhecem pessoas que tenham presenciado o prédio em um estado mais preservado e/ou em funcionamento, parte dos entrevistados respondeu afirmativamente. Alguns mencionaram seus pais ou familiares mais distantes que acompanharam épocas que funcionava como escola, enquanto outros afirmaram não ter essa experiência. Esse dado reforça a importância do resgate da memória oral e coletiva para valorizar a história local.

4.5 Paralelo temporal: caracterização do bairro das Rocas

O bairro das Rocas situado na zona leste da cidade de Natal, no estado do Rio Grande do Norte, é configurado como um dos núcleos urbanos mais antigos e também emblemáticos da cidade, recebeu inicialmente os nomes de “Ilha de Montenegro” e “Limpa”, posteriormente passou a ser chamado de “Atol das Rocas”, cuja inspiração era a área de pesca que tinha o mesmo nome. De acordo com Cascudo, nas suas imediações, até março de 1838 as principais, ou talvez únicas, ruas eram a do Aterro (Junqueira Aires), rua da Campina (Duque de Caxias, antiga Sachet), rua da Praia (Silva Jardim), rua da Alfandega (Chile) e Canto, esquina da Silva Jardim com a Chile.

Imagem 28 - Limpa



Fonte: <https://www.nataldasantigas>

Com o tempo, teve uma formação ligada ao processo de expansão urbana impulsionado pela implantação do porto e pelo o desenvolvimento da malha ferroviária, elementos de função central no crescimento econômico e demográfico da cidade entre os séculos XIX e XX. Nesse período, o bairro foi consolidado como estratégico, tendo uma presença mais forte de trabalhadores ligados às atividades portuárias, ferroviária e comercial (Casculo, p.153, 1999).

A instalação da Comissão de Obras do Porto em 1892, especialmente a partir de 1902, com o engenheiro Antônio Pedro Simões, deu desmesurado impulso ao povoamento da zona norte e leste da Ribeira, Rocas, Areal, Montagem. (Casculo, p.154).

Sendo a partir das primeiras décadas do século XX, que o bairro pôde enfrentar as transformações urbanas, como a drenagem das áreas inundáveis que isolavam as Rocas da Ribeira, além disso, a chegada dos operários ajudou na configuração de uma paisagem de modernização típica da Belle Époque, e em 1911, com a inauguração da Estação da Estrada de Ferro Central do Brasil na Esplanada Silva Jardim, ligando a capital a regiões como Ceara-Mirim, Angicos e Nova Cruz. Com isso veio a influência de surgir nas redondezas armazéns, oficinas e a famosa feira das Rocas.

Assim, em 1920, a Ribeira que se prolonga no bairro das Rocas já tinha uma população de 4.385 habitantes, e desses, 2.390 estavam situados nas 597 edificações precárias, de taipa e com piso de chão batido (Lima, p.37, 2003). Apesar do seu porte, foi apenas em 1947 que as Rocas foi oficialmente reconhecida como bairro, podendo assumir identidade autônoma a partir de então.

Imagem 29 - Ribeira/Rocas, início do século XX



Fonte: Pedro de Lima (2003)

Com o avançar dos anos, a configuração do bairro teve mudança, apresentando ruas estreitas e um conjunto de edificações que ainda preservam aspectos arquitetônicos de significativa relevância tanto histórica quanto na cultura. Dando destaque para os armazéns, as residências térreas, os grandes hotéis, as casas comerciais, os armazinhos, alfaiates, farmácias, clubes de danças, o primeiro cinematografo da cidade, a centenária igreja da Sagrada Família (1925/1927), terreiros de Umbanda como o Redentor Aritã (1944) e as construções que guardam vínculos diretos com o passado ferroviário e industrial. Além disso, há presença de uma produção cultural, manifestadas por carnaval de rua, a capoeira, o escolas de samba – Balanço do Morro e Malandros do Samba – ajudando a montar a identidade cultural do bairro como berço do samba.

Apesar de todo o seu valor histórico e cultural, o bairro passa por desafios de ordem urbana e social, por exemplo a precarização da infraestrutura, processos de degradação física do patrimônio edificado e especulação imobiliária.

4.6 Dados da Sede Administrativa do DNOCS

- Situação espacial

A sede administrativa, dentre as edificações do complexo ferroviário, é a que ainda está em bom estado de conservação, ficando bem próxima de residências, escolas, pontos comerciais, espaços públicos e privados, com seu acesso dado pela Esplanada Silva Jardim.

Imagem 30 - Localização da Sede Administrativa do DNOCS



Fonte: Adaptado do Google Earth (2025)

Sabendo da localização, foi utilizado o site *projetee* e *sunearthtools* para avaliar como é dado o comportamento da insolação e ventilação em cada uma das fachadas. Para posteriormente avaliar a situação bioclimática no empreendimento que é notado da seguinte maneira:

Imagem 31- Localização da Sede Administrativa do DNOCS



Fonte: Adaptado de Sunearthtools (2025)

Em que a linha amarela indica o trajeto solar ao longo do dia do nascente (à direita) ao poente (à esquerda). Isso implica dizer que as fachadas norte e sul são as menos impactadas pela incidência solar direta, pois estão mais protegidas. Enquanto isso, as fachadas leste e oeste são as de maior incidência solar, em que o lado direito recebe o sol mais suave da manhã e o lado esquerdo o da tarde, de maior intensidade, comprometendo o conforto térmico da edificação.

- Situação Tectônica

A edificação que apresenta influência do ecletismo pela mistura de diferentes estilos como neoclássico e renascentista, apresenta paredes externas mais largas enquanto que as internas são com 35cm de espessura. Há revestimento hidráulico original, sendo diversos, que dependendo do ambiente, é possível encontrar azul, verde, vermelho, cada um deles com detalhes da época e a parte da alvenaria é pintada em amarelo. No tocante ao piso, é comum em muitos dos ambientes o uso de taco e em outros o de revestimento cimentício. No entanto, com os atos de vandalismo foram feitos alguns danos na alvenaria, piso, esquadria e forro. Além disso, tem também a ação de intempéries formando patologias notadas ainda na fachada, mas essas são mais simples.

A seguir, será apresentado o diagnóstico das principais manifestações patológicas e danos identificados na edificação, cujo foco é subsidiar a proposta do plano de conservação dividido em partes para que possa seguir uma organização exequível, garantindo a viabilidade e efetividade das intervenções propostas.

ANÁLISE DOS DANOS – FACHADA

. Patologia: Sujidade superficial e biológica

Foi notada a presença de fungos que se desenvolveram nas partes úmidas da fachada, causando problema na estética da estação pela **sujidade superficial e biológica**.

	MANIFESTAÇÕES	Aparecem como manchas escuras sobre a superfície e áreas com acúmulo de poeira ou fuligem nas partes inferiores e nas bases das colunas.
	ORIGEM	Umidade é o principal fator.
	AGENTES	Causado por agentes biológicos.
	COMO TRATAR	Será preciso descascar todo o revestimento degradado, limpando com alvejante. refazer o revestimento com aplicação prévia de produtos impermeabilizantes misturados à massa e pintura acrílica para cada área em questão.

. Patologia: Eflorescência

Entre as várias patologias presentes na estação, teve ainda a **eflorescência** que se manifesta como um depósito branco ou esbranquiçado que aparece devido à migração de sais solúveis presentes na água, ocorrendo quando ao passar por materiais porosos, dissolve esses sais e, ao atingir a superfície, a evaporação da água deixa para trás os cristais de sais, formando essas manchas características.

	MANIFESTAÇÕES	Aparecem como manchas brancas sobre a superfície.
	ORIGEM	Resultante na migração e posterior evaporação de soluções aquosas salinizadas.
	AGENTES	
	COMO TRATAR	É possível remover a eflorescência fazendo uma limpeza com ácido acético e com uma impermeabilização sobre a superfície debilitada.

ANÁLISE DOS DANOS – FACHADA

. Patologia: Vegetação Invasiva

A **vegetação** como patologia da construção ocorre quando há o crescimento de plantas, musgos, fungos ou raízes que, de alguma forma, se desenvolvem dentro ou nas proximidades da edificação, comprometendo a estrutura, os acabamentos e até a durabilidade dos materiais, e na estação foi percebida tanto na parte interna quanto externa. Esse tipo pode levar a danos tanto estéticos quanto estrutural.

	MANIFESTAÇÕES	Aparecimento de vegetação saindo no canteiro da edificação e de frestas da parte inferior da fachada.
	ORIGEM	Falta de manutenção de junta ou drenagem.
	AGENTES	Umidade, pássaros, água pluvial e ventos.
	COMO TRATAR	Por meio de inspeção e mapeamento para realização a remoção controlada da vegetação.

. Patologia: Deteriorização Metálica

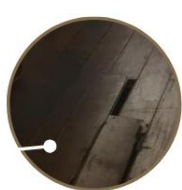
Entre as várias patologias presentes na estação, a **deterioração metálica** manifesta-se pela oxidação do metal em contato com a umidade, ar e poluentes causando o comprometimento da durabilidade dos elementos danificados.

	MANIFESTAÇÕES	Aparecimento de manchas de ferrugem e empolamento na pintura de partes da fachada com elementos metálicos que estão sofrendo degradação.
	ORIGEM	Podendo ser eletroquímica (corrosão) e/ou erro construtivo ou de projeto.
	AGENTES	Naturais (resultante do clima, solo e água) ou antrópicos (causado por ações humana).
	COMO TRATAR	Através do diagnóstico para poder remover a deterioração existente.

ANÁLISE DOS DANOS – INTERNOS

. Patologia: Piso/pintura

A patologia no piso é algo que compromete não apenas a estética do local, mas a segurança e o desempenho funcional da edificação. Enquanto que na **pintura**, ela é das manifestações mais visíveis.



MANIFESTAÇÕES	Remoção do piso. Manchas e desbotamento.
ORIGEM	Falta de manutenção atrelado ao ato de vandalismo. / Umidade nas paredes, qualidade inferior da tinta utilizada e/ou preparação inadequada das superfícies.
AGENTES	Antrópico./Umidade.
COMO TRATAR	Substituir tábuas existentes. / Reaplicação com tinta respirável.

FOTOS: AUTORA, 2025

. Patologia: Deslocamento do reboco e emboço

Em partes da estação foi percebido o **deslocamento do reboco e emboço** assim como a ausência de alguns pisos, e isso pode estar associado tanto a problema estrutural, de execução quanto a falta de manutenção adequada.



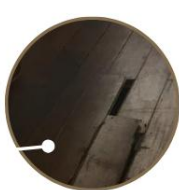
MANIFESTAÇÕES	Degradação reboco e emboço, que perde adesividade, deixando parte da alvenaria à mostra.
ORIGEM	Falta de manutenção, variações térmicas do sol e chuva ou ato de vandalismo.
AGENTES	Ação antrópica, causada pela falta de sensibilidade com a edificação patrimonial.
COMO TRATAR	Novo reboco com técnicas adequadas.

FOTOS: AUTORA, 2025

ANÁLISE DOS DANOS – INTERNOS

. Patologia: Piso/pintura

A patologia no piso é algo que compromete não apenas a estética do local, mas a segurança e o desempenho funcional da edificação. Enquanto que na pintura, ela é das manifestações mais visíveis.



FOTOS: AUTORA, 2025

MANIFESTAÇÕES	Remoção do piso. Manchas e desbotamento.
ORIGEM	Falta de manutenção atrelado ao ato de vandalismo. / Umidade nas paredes, qualidade inferior da tinta utilizada e/ou preparação inadequada das superfícies.
AGENTES	Antrópico./Umidade.
COMO TRATAR	Substituir tábuas existentes. / Reaplicação com tinta respirável.

. Patologia: Deslocamento do reboco e emboço

Em partes da estação foi percebido o deslocamento do reboco e emboço assim como a ausência de alguns pisos, e isso pode estar associado tanto a problema estrutural, de execução quanto a falta de manutenção adequada.



FOTOS: AUTORA, 2025



MANIFESTAÇÕES	Degradação reboco e emboço, que perde adesividade, deixando parte da alvenaria à mostra.
ORIGEM	Falta de manutenção, variações térmicas do sol e chuva ou ato de vandalismo.
AGENTES	A ação de chuvas, umidades, falta de boa aderência do emboço ou antrópico.
COMO TRATAR	Novo reboco com técnicas adequadas.

A identificação das patologias como sujidade, eflorescência, vegetação invasiva, deterioração metálica, em piso/pintura, deslocamento do reboco e emboço, perda de brilho/lascamento nos ladrilhos, fissura, trinca permite uma análise mais acurada tanto da fachada quanto da parte interna. Isso auxilia na tomada de decisões para um tratamento adequado, o que é indispensável para manter a integridade da edificação de valor histórico.

Tais informações possibilitam organizar por onde iniciar e quais que são mais urgentes para serem sanadas, assim, terá condições até mesmo de estipular o tempo cabível para realizar o plano de conservação.

5. PLANO DE CONSERVAÇÃO - ESTAÇÃO FERROVIÁRIA CENTRAL DO RN

Diante do pesquisado, é possível pensar em medidas de conservação para o patrimônio edificado que é a sede administrativa do DNOCS com foco no **restauro, requalificação com ações emergenciais**, tendo em vista a situação atual de cada uma das construções tombadas (APÊNDICE A), e paralelo a isso, **medidas educativas**, centradas em conscientizar a população da importância daquele bem para preservar a identidade do lugar. Sendo isso justificado pelo fato de que as estações são importantes tanto como símbolo da memória individual quanto coletiva. Mas, como mencionado no artigo Patrimônio Ferroviário: Em busca dos seus lugares centrais: “sozinhas não expressam a importância histórica e cultural do transporte ferroviário, como agente indutor do desenvolvimento científico, tecnológico, social, cultural e urbano de um país.” (Freire e Lacerda).

Isso requer um trabalho em conjunto, ou seja, ter a participação ativa de órgãos públicos, para promover políticas públicas essenciais, juntamente da população que poderá usufruir dos espaços no bairro das Rocas, que como visto até aqui, há muito enfrentou problemas com inundações, mas o projeto de urbanização possibilitou a inserção do complexo ferroviário que auxiliou na modernização da cidade e ainda construiu edificações capazes de contar a história do lugar que hoje é desconhecida por tantos.

Diante de toda a sua importância, a prefeitura de Natal buscou traçar a poligonal no anexo II do Plano Diretor indicando que o bairro pertence a uma zona especial de interesse histórico (Mapa 11), para assim reconhecer e poder cuidar dos bens ali presentes. Atentando para isso, juntamente com cartas patrimoniais norteadoras (Atenas – 1931, Veneza – 1964, Declaração de Amsterdã – 1975 e Burra - 1979) e o que é fornecido pelo IPHAN para dessa forma desenvolver uma conservação mais assertiva para o lugar.

Sendo assim, o plano será estruturado em ações de curto, médio e longo prazo. Essa divisão é adotada como estratégia metodológica para organizar as etapas de execução de acordo o grau de urgência, complexidade e disponibilidade de recursos. As ações de curto prazo contemplam medidas emergenciais voltadas à contenção de danos e à segurança da edificação; as de médio prazo focam na restauração de elementos comprometidos e na reabilitação funcional do espaço; e as de longo prazo visam à manutenção contínua, monitoramento e promoção do patrimônio como parte ativa da vida urbana e cultural da comunidade, cujo tempo é de 1 a 3 meses, 3 a 24 meses e 24 a 36 meses, respectivamente. Essa sequência na abordagem permite que o plano seja executado de forma progressiva, realista e sustentável.

- Plano de curto prazo (3 meses)

O plano de curto prazo será com foco em ser concluído em até 3 meses, tendo como ações o mapeamento detalhado das patologias com registros fotográficos, a limpeza técnica dos pisos e azulejos, o tratamento de eflorescência e umidade, o isolamento e proteção de áreas com peças soltas e danificadas, a substituição pontual de peças danificadas, a capacitação da equipe de limpeza e manutenção e a inspeção e vedação preventiva de pontos com infiltração. Tudo isso sendo realizado por uma equipe que se enquadra em cada um desses pontos.

No entanto, cada uma dessas medidas de conservação será atentando para a reversibilidade e mínima intervenção e para esses, a manutenção segue o princípio de conservação preventiva com baixo impacto.

- Plano de médio prazo (3 a 24 meses)

Alcançado o plano de curto prazo, será seguido para o de médio, atentando para problemas que demandam um pouco mais de tempo, tais como restauro especializado dos pisos cerâmicos e hidráulicos, recuperação do revestimento com pintura histórica tanto na fachada quanto na parte interior da edificação, tratar as patologias estruturais mapeadas (fissuras e infiltrações), intervir contra a vegetação invasiva, corrigir as partes metálicas enferrujadas, tratamento do caso de sujidade biológica, organizar um manual de manutenção do prédio para ser consultado sempre que necessário, instalar um sistema de monitoramento das condições ambientais e garantir a capacitação continuada da equipe de limpeza e manutenção. Tudo isso para priorizar a conservação do material original e evitar a necessidade de substituição.

- Plano de longo prazo (24 a 36 meses)

Alcançado os de curto e médio prazo, é possível seguir para o plano que demanda um tempo ainda mais longo, como pode ser notado para as ações para elaborar e executar o Plano de Conservação e Gestão (PCG), o restauro completo das fachadas e coberturas, a instalação do centro de interpretação ou espaço cultural, implantação do programa de educação patrimonial na comunidade, readequação de usos compatíveis com a edificação, captação de recursos e parcerias institucionais, implementar sinalização interpretativa e acessibilidade e criar um calendário de manutenção preventiva contínua.

Buscando com todos esses itens, garantir a sustentabilidade financeira e institucional do imóvel a longo prazo, integrar a preservação ao planejamento urbano juntamente de políticas públicas locais e estimular o sentimento de pertencimento da comunidade através da participação.

Quadro 2 - Ideias para plano de ação para conservação de curto prazo

PLANOS DE AÇÕES PARA CONSERVAÇÃO				
PLANO DE CURTO PRAZO				
ITEM	AÇÃO	OBJETIVO	EQUIPE	PRAZO
Piso / Azulejo	Limpeza técnica dos pisos e azulejos.	Retirar sujidade, eflorescência e mascas superficiais.	Especializada	1 mês
Revestimento	Tratar da eflorescência e umidade.	Evitar degradação acelerada e manchas.	Técnico em restauro	Até 2 meses
Peças soltas	Isolamento e proteção de áreas com peças soltas e/ou danificadas.	Garantir segurança e evitar perder material.	Obra	Imediato
Documentar	Basear as decisões futuras em documentação técnica.	Mapear as patologias.	Arquiteto / Técnico	1 mês
Pisos / Ladrilhos	Substituir peças muito danificadas.	Restaurar a estética e funcionalidade do piso/parede.	Equipe técnica	Até 3 meses
Pisos / Ladrilhos	Aplicar camada protetora nos pisos.	Reduzir abrasão e desgaste diário.	Técnico em conservação	1 mês
Capacitação	Capacitar a equipe de manutenção e de limpeza.	Evitar danos por uso inadequado de produtos.	Gestor do prédio	1 mês
Hidráulica	Inspecionar e vedar os pontos de infiltração.	Conter as fontes de umidade.	Eng. civil / Manutenção	Até 2 meses

Fonte: Autoria própria (2025)

Quadro 3 - Ideias para plano de ação para conservação de médio prazo

PLANOS DE AÇÕES PARA CONSERVAÇÃO				
PLANO DE MÉDIO PRAZO				
ITEM	AÇÃO	OBJETIVO	EQUIPE	PRAZO
Piso cerâmico/hidráulico	Restauo especializado dos pisos danificados.	Corrigir peças deterioradas através de técnicas compatíveis.	Restaurador / Arquiteto	Até 6 meses
Pintura	Recuperar o revestimento com pintura histórica compatível.	Preservar a identidade original.	Técnico em restauro	6 meses
Fissuras	Tratar das fissuras e infiltrações.	Evitar agravamento e risco à estabilidade.	Eng. civil / Restauro	Até 8 meses
Vegetação	Intervir contra a vegetação invasiva.	Proteger alvenarias e evitar infiltrações.	Equipe de manutenção	A cada 5 meses
Metal	Consolidação das partes metálicas corroídas e enferrujadas.	Evitar perder os elementos construtivos.	Restaurador	6 meses
Pintura	Tratamento preventivo da sujidade biológica.	Reduzir presença de fungos, bactérias e algas.	Conservador especializado	3 meses
Manual	Criar o manual de manutenção preventiva da edificação.	Estabelecer uma rotina de consulta.	Engenheiro de manutenção	3 meses
Clima	Instalar um sistema de monitoramento das condições ambientais.	Ter controle da umidade, temperatura e ventilação na edificação.	Engenheiro de manutenção	6 meses
Clima	Instalar um sistema de monitoramento das condições ambientais.	Ter controle da umidade, temperatura e ventilação na edificação.	Engenheiro de manutenção	6 meses

Fonte: Autoria própria (2025)

Quadro 4 - Ideias para plano de ação para conservação de longo prazo

PLANOS DE AÇÕES PARA CONSERVAÇÃO				
PLANO DE LONGO PRAZO				
ITEM	AÇÃO	OBJETIVO	EQUIPE	PRAZO
PCG	Elaborar e executar o Plano de Conservação e Gestão.	Elemento técnico e jurídico para assegurar a conservação.	Técnicos e IPHAN / Prefeitura	Até 18 meses
Fachada / Cobertura	Restaurar completo das fachadas e da cobertura.	Recuperar o valor arquitetônico e estrutural.	Multidisciplinar	24 meses
Cultura	Instalar espaço cultural.	Valorizar o local como bem educativo.	Gestores culturais e arquitetos	12 meses
Educação	Implementar um programa de educação patrimonial na comunidade.	Engajar a população para preservar.	Secretaria da educação e ONG's	Contínuo
Usos	Readequar os usos.	Dar função a edificação para não ser destoante.	Gestores com arquitetos e urbanistas	18 meses
Recursos	Captar recursos e parcerias institucionais.	Garantir renda para as ações futuras.	Coordenação	Permanente
Acessibilidade	Implementar sinalização interpretativa e acessibilidade.	Garantir um acesso mais democrático.	Equipe técnica	12 meses
Calendário	Criar um calendário de manutenção preventiva continuada.	Evitar novas patologias e degradações.	Administração	12 meses

Fonte: Autoria própria (2025)

Tal plano foi pensado ao levar em consideração as respostas dos entrevistados - pois houve uma certa constância nas respostas que demonstravam insatisfação com o prédio que parece destoar com o entorno mais humilde, o que funcionou como um dos motivos para o ato de vandalismo -, a visita *in loco* para identificar o estado de conservação atual, o Plano Diretor como forma de nortear nas tomadas de decisões, o IPHAN para reforçar nas escolhas mais coerentes, as cartas patrimoniais para ter um maior embasamento e em autores específicos da área para reforçar o embasamento.

Após o alinhamento de todos esses elementos é que foi possível construir o plano que fizesse sentido, cujo foco é estabelecer diretrizes e procedimentos cabíveis para a conservação preventiva, corretiva e sistemática da sede administrativa do DNOCS com foco em assegurar a sua integridade física e valor histórico.

Sendo assim, a presente conservação teve o foco em preservar a conexão dos espaços, a relação das edificações com o entorno, a estrutura, fachada, pintura, esquadrias, pisos, os valores quanto a identidade do lugar, o que foi alcançado pela cidade através dessas construções, ou seja, tanto os bens materiais quanto imateriais. E para alcançar esse feito, foi buscado medidas mitigadoras que atendessem cada um dos pontos mencionados. Dessa forma segue as ações cabais para a preservação e manutenção do patrimônio com diagnóstico e levantamento, manutenção, restauro, requalificação das edificações tombadas e que estão presentes nas imediações do objeto de estudo, educação patrimonial, e finalizando com as ações de urgência. Assim como notado:

- Diagnóstico e levantamento: para realizar vistorias técnicas, laudos técnico, sendo ele estrutural, elétrico e hidráulico, criação do *as built*⁶ e registros fotográficos.
- Manutenção das edificações tombadas: Identificação das patologias para determinar quais medidas devem ser seguidas para sanar cada uma delas.
- Restauro das edificações tombadas: Propondo algumas diretrizes de uso sustentável seguindo o que é orientado pelo IPHAN para elaborar um Plano de Conservação e Gestão (PCG)⁷ assim como buscar usos compatíveis com o objeto tombado.
- Requalificação das edificações tombadas: Educação patrimonial para sensibilizar a comunidade: estimulando o reconhecimento e apropriação através de visitas mediadas ao patrimônio ferroviário, criação de material impresso e oficinas expositivas.

Ações de urgência: Visando mitigar as ações aceleradas de desgaste de elementos como estrutura, alvenaria, esquadrias, podendo ser através de reforço estrutural, limpeza, intervenções com materiais compatíveis, proteção contra infiltração, incêndio e vandalismo.

⁶ As built refere-se a atualização do projeto da edificação conforme o que foi construído.

⁷ Refere-se a um instrumento de planejamento que estabelece políticas para o uso da edificação de maneira adequada tratando também da manutenção periódica do empreendimento.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este trabalho consistiu em propor o plano de conservação para a Estação Ferroviária das Rocas, mas primeiro mostrando o seu valor enquanto elemento fundamental para a construção da memória urbana e do processo de desenvolvimento da cidade do Natal. A pesquisa permitiu mostrar que a estação não é apenas um marco físico, mas um símbolo da modernização do estado, da interiorização das políticas públicas no início do século XX e da valoração de uma identidade coletiva ligada à ferrovia.

Sendo através da análise histórica, urbana e social realizada que teve condições de evidenciar o estado de vulnerabilidade, marcado pela descaracterização e pela desarticulação com a dinâmica urbana atual. Ao mesmo tempo, o estudo revelou a importância do patrimônio ferroviário como instrumento para a requalificação urbana, educação patrimonial e fortalecimento do sentimento de pertencimento por parte da comunidade.

O presente plano de conservação não é limitado à questão física do edifício, ele busca inserir o bem em uma lógica de uso socialmente relevante, dialogando com as demandas contemporâneas do bairro das Rocas e da cidade como um todo. Para isso, foram considerados critérios técnicos, diretrizes do IPHAN, cartas patrimoniais condizentes com o proposto e, sobretudo, as contribuições oriundas da população local, evidenciadas por meio de instrumentos de escuta, como o questionário aplicado.

Conclui-se, portanto, que a preservação da Estação Ferroviária das Rocas trata-se de um ato de resistência cultural, de afirmação da memória coletiva e de promoção de um modelo de cidade mais inclusivo e sustentável. Espera-se que esta pesquisa possa contribuir para a compreensão da valorização do patrimônio ferroviário em Natal.

REFERÊNCIAS

- ALMEIDA, Fernando Agra de. **Patrimônio ferroviário: preservação e reaproveitamento**. 2009. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2009.
- ANDRADE, L. de A.; OLIVEIRA, M. C. F. de. **Manual de inspeção de pontes rodoviárias de concreto**. Rio de Janeiro: Instituto Militar de Engenharia, 2010.
- BARBOSA, Diana Paula Soares. **Reuso do patrimônio ferroviário: Uma proposta de uso misto para as antigas oficinas da Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte**. In: Revista Caatinga, Natal, RN, 2020. Disponível em: https://periodicos.ufersa.edu.br/revistas/index.php/sistema/article/view/3444/pdf_137. Acesso em: 03 Dez. 2024.
- BATISTA, J. et al. Estrada de ferro central do rio grande do norte em taipu-rn transformações espaciais e memória. [s.l: s.n.]. Disponível em: <https://memoria.ifrn.edu.br/bitstream/handle/1044/951/Estrada%20de%20Ferro%20Central%20%E2%80%93%20Ebook.pdf?sequence=1>. Acesso em: 5 jun. 2025.
- BRASIL. **Constituição (1988)**. Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília, DF: Senado Federal, 1988.
- BRASIL. **Decreto nº 7.619**, de 21 de outubro de 1909. Cria a Inspetoria de Obras Contra as Secas. Disponível em: <https://www.gov.br/dnocs/pt-br>. Acesso em: 5 jun. 2025.
- BRASIL. **Decreto-Lei nº 9.760**, de 5 de setembro de 1946. Dispõe sobre os bens imóveis da União. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br>. Acesso em: 8 jul. 2025.
- BRASIL. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Patrimônio Cultural. Brasília: IPHAN, 2023. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/218>. Acesso em: 01 ago. 2025.
- BOSI, Ecléa. **Memória e sociedade: Lembranças de Velhos**, 12º Ed. Rio de Janeiro: Companhia das Letras, 2018.
- CARVALHO, Luiz César de Queiroz. **Patrimônio industrial: conceitos, memória e intervenção**. São Paulo: Annablume, 2011.
- CÂMARA, Amphilóquio. **Scenários Norte-Riograndenses**. Rio de Janeiro: O Norte, 2016.
- CAMELO FILHO, José Vieira. **A Implantação e Consolidação das estradas de ferro no nordeste brasileiro**. Dissertação (Mestrado em economia) - Universidade Estadual de Campinas (Unicamp), Campinas, 2000. Disponível em: <https://repositorio.unicamp.br/acervo/detalhe/200362>. Acesso em: 13 dez. 2024.
- CAMPOS, Angélica. Guia de Pacobaíba – a primeira estação ferroviária do Brasil. (Texto e imagens). Rio Fora do Foco (blog). Publicado em 24 ago. 2015. Disponível em:

<<https://rioforadofoco.blogspot.com/2015/08/guia-de-pacobaiba-primeira-estacao.html>>. Acesso em: 19 ago. 2025.

CASCUDO, Luis Câmara. **História do Rio Grande do Norte**. Rio de Janeiro: Fundação José Augusto, 1984. CHOAY, Françoise. A alegoria do patrimônio. São Paulo: Ed. da Unesp, 2017.

CUNHA, Marisa Varanda da. **História e preservação do patrimônio industrial no Brasil**. 2008. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade de São Paulo, São Carlos, 2008.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE OBRAS CONTRA AS SECAS (DNOCS). Estação de Ferro Sampaio Correia, no Rio Grande do Norte, abriga sede do DNOCS e carrega consigo história singular. Publicação de 28 jul. 2022. Fotografia/banner digital. Disponível em: <<https://www.gov.br/dnocs/pt-br/assuntos/nossas-historias/estacao-de-ferro-sampaio-correia-no-rio-grande-do-norte-abriga-sede-do-dnocs-e-carrega-consigo-historia-singular>>. Acesso em: 19 ago. 2025.

Estação de Ferro Sampaio Correia, no Rio Grande do Norte, abriga sede do DNOCS e carrega consigo história singular. Disponível em: <<https://www.gov.br/dnocs/pt-br/assuntos/nossas-historias/estacao-de-ferro-sampaio-correia-no-rio-grande-do-norte-abriga-sede-do-dnocs-e-carrega-consigo-historia-singular>>. Acesso em: 5 jun. 2025.

FERREIRA, Angela Lúcia; DANTAS, George Alexandre Ferreira; SIMONINI, Yuri. **Contra as Secas: Técnica, Natureza e Território**. - Rio de Janeiro: Letra Capital: INCT/Observatório das Metrópoles, 2018.

GEHL, Jan. **Cidade para pessoas**. São Paulo: Perspectiva, 2015.

GIL, Antonio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 6. ed. São Paulo: Atlas, 2010.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL (Brasil). **Patrimônio ferroviário: inventário nacional**. Brasília: IPHAN, 2015.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL (Brasil). **Cartas patrimoniais**. Brasília: IPHAN, 2016.

LEMONS, Carlos A. C. **O que é patrimônio histórico**. 4. ed. São Paulo: Brasiliense, 2006.

LIMA, Renato da Silva. **Preservação e restauro de edificações históricas**. Rio de Janeiro: LTC, 2012.

LIMA, Pedro de. **Saneamento e modernização em Natal**: Januário Cicco, 1920. Natal – Sebo Vermelho, 125 f, 2003.

MEDEIROS. Gabriel Leopoldino Paulo de. **As cidades e os trilhos: Resgate histórico da implantação das ferrovias no Rio Grande do Norte e inventário de suas estações**. 2007. 180 f.

Trabalho Final de Graduação (Bacharelado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2007.

MEMORIAL CÂMARA CASCUDO. **Igreja de Santo Antônio (Igreja do Galo), Natal/RN:** vistas antiga e atual [fotografia]. Natal: Acervo Memorial Câmara Cascudo/UFRN, [s.d.]. Disponível em: <http://www.memorialcamara.ufrn.br/>. Acesso em: 19 ago. 2025.

MINISTÉRIO DO TURISMO (Brasil). **Programa Revive Brasil.** Disponível em: <https://www.gov.br/turismo/pt-br>. Acesso em: 7 jul. 2024.

MONTEIRO, Thiago. **A preservação do patrimônio ferroviário no Brasil:** desafios e perspectivas. Revista CPC, n. 17, p. 87-109, 2014.

Natal das Antigas. Disponível em: <<https://www.nataldasantigas.com.br/blog/a-historia-das-rocas-genealogia-dos-bairros>>. Acesso em: 20 mar. 2025.

NOBRE, Eduardo. **Patrimônio e cidade:** preservação e desenvolvimento urbano. São Paulo: Annablume, 2010.

OLIVEIRA, Raquel Diniz. **Revitalização Patrimonial.** São Paulo: Revista Patrimônio, 2008. Revista. Disponível em: <https://www.unisantos.br/pos/revistapatrimonio/images/artigos/Ensaio1>. Acesso em: 10 dez. 2024.

PECINATO, Beatriz. **Preservação de bens culturais é importante para a construção da história de uma sociedade.** *Jornal da USP*, São Paulo, 9 set. 2020. Disponível em: <https://jornal.usp.br/radio-usp/preservacao-de-bens-culturais-e-importante-para-a-construcao-da-historia-de-uma-sociedade/>. Acesso em: 10 ago. 2025.

RODRIGUES, Wagner do Nascimento. **Tensões e conflitos na instalação de um Pátio Ferroviário na Esplanada Silva Jardim, Natal/RN (1909-1920).** URBANA, São Paulo, ano 3, n. 3, 2011. Dossiê: Patrimônio Industrial. Disponível em: <https://www.ipatrimonio.org/wp-content/uploads/2020/04/ipatrimonio_Natal-Conjunto-Ferroviário-RFFSA_fonte-Wagner-do-Nascimento-Rodrigues.pdf>. Acesso em: 10 ago. 2025.

SANTOS, João Batista dos; MELO, Dra Evaneide Maria de. **ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO RIO GRANDE DO NORTE EM TAIPU-RN: TRANSFORMAÇÕES ESPACIAIS E MEMÓRIA.** Natal: Editora do IFRN, 2016. Disponível em: <https://memoria.ifrn.edu.br/bitstream/handle>. Acesso em: 20 abr. 2025.

SENNA, Eustáquio; MOREIRA, João Carlos. **Geografia Geral e do Brasil:** Espaço Geográfico e Globalização. – São Paulo: Scipione, 1998.

SEI - Pesquisa Processual. Disponível em: <https://sei.iphan.gov.br/sei/modulos/pesquisa/md_pesq_processo>. Acesso em: 5 jun. 2025.

SILVA, Aline Beatriz Miranda da; KLEIN, Rafael Belô; MORAIS, Sara Santos. **Manual de Elaboração de Planos de Salvaguarda**. Brasília: IPHAN, 2022. Disponível em: <https://Manual de elaboração de Planos de Salvaguarda>. Acesso em: 20 jan. 2025. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rn/natal/panorama>. Acesso em: 28 de abril.

UNITED NATIONS EDUCATIONAL, SCIENTIFIC AND CULTURAL ORGANIZATION. Convention concerning the protection of the world cultural and natural heritage. Paris: UNESCO, 1972.

VARGAS, Milton. **História da técnica e da tecnologia no Brasil**. São Paulo: UNESP, 1994.

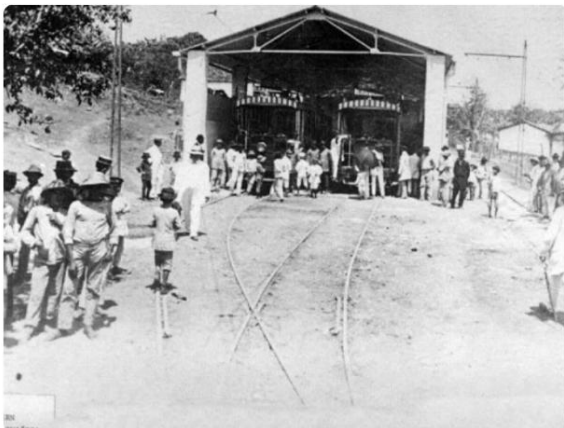


APÊNDICE A – ANTES E DEPOIS DAS EDIFICAÇÕES FERROVIÁRIAS TOMBADAS NAS ROCAS

COMPARATIVOS DAS EDIFICAÇÕES TOMBADAS NAS ROCAS - NATAL/RN

ED. 1: Armazém da Carpintaria	TIPOLOGIA: Institucional Comercial	Residencial Coletivo	SITUAÇÃO: Ocupada Desocupada
ESTADO DE PRESERVAÇÃO: Preservada, modificada, em ruínas.			
			
Fonte: https://Tokdehistoria.com.br		Fonte: Acervo próprio	
			
Fonte: Acervo próprio		Fonte: Acervo próprio	
OBSERVAÇÕES: Na edificação do Armazém da Carpintaria há traços do ecletismo técnico em sua arquitetura, o que era comum de encontrar nas instalações ferroviárias do Brasil, entre o final do século XIX e início do XX. Sendo possível perceber a estrutura em alvenaria de tijolo rebocado, tendo paredes espessas, elementos decorativos discretos, uma cobertura em duas águas, o pé-direito elevado, o que permitia uma maior circulação de equipamentos e maior ventilação. Na primeira imagem é notado que o telhado era simples em duas águas, mas com o tempo ele foi removido e as paredes receberam algumas pichações.			

COMPARATIVOS DAS EDIFICAÇÕES TOMBADAS NAS ROCAS - NATAL/RN

ED. 2: Oficina metálica	TIPOLOGIA: Institucional Comercial Residencial Coletivo	SITUAÇÃO: Ocupada Desocupada
ESTADO DE PRESERVAÇÃO: Preservada, modificada, em ruínas.		
		
		
Fonte: https://Tokdehistoria.com.br	Fonte: Google Earth	
OBSERVAÇÕES: Tendo uma arquitetura com influência no Art Nouveau industrial, é percebido simetria e ritmo na fachada, o mínimo de elementos ornamentais, mas harmoniosos e repetição de módulos conferindo racionalidade à construção.		

COMPARATIVOS DAS EDIFICAÇÕES TOMBADAS NAS ROCAS - NATAL/RN

ED. 3 : Rotunda	TIPOLOGIA: Institucional Comercial	Residencial Coletivo	SITUAÇÃO: Ocupada Desocupada
ESTADO DE PRESERVAÇÃO: Preservada, modificada, em ruínas.			
			
Fonte: https://Tokdehistoria.com.br	Fonte: Acervo próprio		
OBSERVAÇÕES: Com planta semicircular e um gira-discos (técnica que permitia rotacionar a locomotiva para diferentes trilhos) no centro de sua construção, a rotunda apresenta uma cobertura com telhado em duas águas sustentada por pilares de ferro fundido, suas paredes são em alvenaria de tijolo maciço e as aberturas em arcos e vergas de ferro. Sua construção foi projetada para possibilitar a manutenção e inversão das locomotivas a vapor. Na fachada é notado os arcos regulares, garantindo ritmo e leveza estática ao volume industrial histórico. Ela foi restaurada entre 2012 e 2016 para abrigar o campus do IFRN Cidade Alta.			

COMPARATIVOS DAS EDIFICAÇÕES TOMBADAS NAS ROCAS - NATAL/RN

ED. 4 : Caixa d'água	TIPOLOGIA: Institucional Comercial Residencial Coletivo	SITUAÇÃO: Ocupada Desocupada
ESTADO DE PRESERVAÇÃO: Preservada, modificada, em ruínas, condição precária de preservação.		
		
Fonte: https://tribunadonorte.com.br	Fonte: Acervo próprio	
OBSERVAÇÕES: Caixa d'água das Rocas, construída no século XIX, era elemento essencial para abastecer as locomotivas a vapor e servir a vila dos ferroviários. Localizada na parte de trás da antiga estação ferroviária da EFCRN em Natal RN. Por ter arquitetônico art nouveau, ela foi tombada em 11 de agosto de 2007 pela fundação José Augusto. A pesar disso, ela permanece desativada desde 1980, apresentando oxidação das partes metálicas, ausência de projetos para restauro e com muitos entulhos na parte interna. Enquanto que externamente é observado que o reservatório metálico superior apresenta oxidação e corrosão e a base da construção está com uma vegetação desordenada, contribuindo para a infiltração e sujidade biológica.		

COMPARATIVOS DAS EDIFICAÇÕES TOMBADAS NAS ROCAS - NATAL/RN

ED. 5 : Sede adm. do DNOCS	TIPOLOGIA: Institucional Comercial	Residencial Coletivo	SITUAÇÃO: Ocupada Desocupada
ESTADO DE PRESERVAÇÃO: Preservada, modificada, em ruínas.			
			
Fonte: https://tribunadonorte.com.br		Fonte: Acervo próprio	
OBSERVAÇÕES: A sede administrativa do DNOCS apresenta uma arquitetura pertencente ao estilo ecletismo institucional com elementos neoclássicos, característicos das construções públicas e ferroviárias do início do século XX. Ele teve uma transição de uso - de estação para escola e depois para órgão público federal - servindo como exemplo de uma trajetória de adaptação funcional.			



UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DO SEMI-ÁRIDO
PRÓ-REITORIA DE GRADUAÇÃO
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS E HUMANAS
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO

APÊNDICE B - APLICAÇÃO DE FORMULÁRIO

Questões destinadas ao plano de salvaguarda para a estação ferroviária das Rocas – Natal/RN. Em cada uma dos seguintes questionamentos você estará sendo convidada (o) a contribuir na construção da pesquisa, cujo tema é “ ”, tendo como intuito adquirir informações balizadoras para poder buscar iniciativas cabais para a melhoria da área de estudo pensados com foco no trabalho de conclusão de Curso (TCC) em arquitetura e urbanismo da discente Jassira Rodrigues Pereira na Universidade Federal Rural do Semi-Árido, valendo ressaltar que cada uma das informações fornecidas serão mantidas em sigilo e sem identificação da pessoa entrevistada. Caso ainda exista alguma dúvida, será possível entrar em contato por meio do whatsapp (84) 996322038 ou no e-mail jassiarqurb.rodrigues@gmail.com.

1. Você aceita participar da pesquisa?
☐ Sim, aceito.
☐ Não aceito.
2. Qual sua faixa de idade?
☐ 20 a 30 anos.
☐ 31 a 40 anos.
☐ 41 a 50 anos.
☐ 51 a 60 anos.
☐ 61 anos ou mais.
3. Tem algum tipo de mobilidade reduzida?
☐ Sim.
☐ Não.
4. É natural de Natal?
☐ Sim.

- ☐ Não.
5. Classifique os espaços públicos de Natal.
- ☐ Ótimos.
- ☐ Bons.
- ☐ Ruins.
- ☐ Péssimos.
- ☐ Indiferente.
6. Qual sua frequência na semana nas imediações da edificação do DNOCS.
- ☐ Todos os dias da semana.
- ☐ 1 a 3 vezes.
- ☐ 4 a 6 vezes.
- ☐ Raramente.
- ☐ Primeira vez.
7. Em qual horário do dia você costuma passar pela rua Esplanada Silva Jardim?
- ☐ Manhã.
- ☐ Tarde.
- ☐ Noite.
- ☐ Em diversos horários.
8. Sente-se segura (o) ao passar pelas imediações?
- ☐ Pouco segura (o).
- ☐ Muito segura (o).
9. Sobre os prédios tombados, você tem conhecimento deles?
- ☐ Conheço muito.
- ☐ Desconheço.
10. Influenciaria em algo na sua percepção do espaço se as edificações tombadas deixassem de existir no bairro?
- ☐ Sim.
- ☐ Muito pouco.
- ☐ Em nada.
11. Enquanto o prédio funcionava como sede administrativa do DNOCS, existiu algo relevante que você gostaria que pudesse ser mantido? Marcação livre.
- ☐ Arquitetura;
- ☐ Iluminação;
- ☐ Mobiliário;

- ☐ Passeio;
- ☐ Vegetação;
- ☐ Segurança;
- ☐ Estacionamento;
- ☐ Outro (s):

12. O que você acha da relação do prédio com as construções do entorno?

- ☐ Combina
- ☐ É destoante
- ☐ Sou indiferente.

13. Com relação ao entorno, você sente que pode transitar tranquilamente/de maneira segura?

- ☐ Me sinto segura (o)
- ☐ Me sinto inseguro (a)
- ☐ Indiferente.

14. O que você sente que deveria ser feito para preservar a memória do lugar e valorizar o local? (Resposta livre).

15. Você já vivenciou ou conhece alguém que tenha presenciado momentos em que o prédio e as outras construções estavam em melhor estado de conservação? (Resposta livre).