



**UNIVERSIDADE ESTADUAL DA PARAÍBA
CAMPUS I
CENTRO DE EDUCAÇÃO
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ESTUDOS DE HISTÓRIA LOCAL-
SOCIEDADE, EDUCAÇÃO E CULTURA**

JACIARA AZEVEDO RODRIGUES

**POR UMA CONSCIÊNCIA PATRIMONIAL LOCAL: A ESTAÇÃO FERROVIÁRIA
DE RERIUTABA COMO LUGAR DE MEMÓRIA (1957-1988)**

**CAMPINA GRANDE
2022**

JACIARA AZEVEDO RODRIGUES

**POR UMA CONSCIÊNCIA PATRIMONIAL LOCAL: A ESTAÇÃO
FERROVIÁRIA DE RERIUTABA COMO LUGAR DE MEMÓRIA (1957-1988)**

Trabalho de Conclusão de Curso (Artigo) apresentado a/ao Coordenação /Departamento do Curso de Especialização em Estudos de História Local da Universidade Estadual da Paraíba, como requisito parcial à obtenção do título de Especialista em História Local.

Área de concentração: Memória, cultura e diversidade no contexto do patrimônio cultural

Orientador: Professora Dra. Hilmária Xavier Silva

**CAMPINA GRANDE
2022**

É expressamente proibido a comercialização deste documento, tanto na forma impressa como eletrônica. Sua reprodução total ou parcial é permitida exclusivamente para fins acadêmicos e científicos, desde que na reprodução figure a identificação do autor, título, instituição e ano do trabalho.

R696p Rodrigues, Jaciara Azevedo.

Por uma consciência patrimonial local [manuscrito] : a estação ferroviária de Reriutaba como lugar de memória (1957-1988) / Jaciara Azevedo Rodrigues. - 2022.

31 p. : il. colorido.

Digitado.

Monografia (Especialização em Estudos de História Local, Sociedade, Educação e Cultura) - Universidade Estadual da Paraíba, Pró-Reitoria de Pós-Graduação e Pesquisa , 2022.

"Orientação : Profa. Dra. Hilmaria Xavier Ribeiro , Departamento de História - CEDUC."

1. Estação ferroviária. 2. Patrimônio ferroviário. 3. Memória. I. Título

21. ed. CDD 981.33

JACIARA AZEVEDO RODRIGUES

**POR UMA CONSCIÊNCIA PATRIMONIAL LOCAL: A ESTAÇÃO FERROVIÁRIA
DE RERIUTABA COMO LUGAR DE MEMÓRIA (1957-1988)**

Trabalho de Conclusão de Curso (Artigo) apresentado a/ao Coordenação /Departamento do Curso de Especialização em Estudos de História Local da Universidade Estadual da Paraíba, como requisito parcial à obtenção do título de Especialista em História Local.

Área de concentração: Memória, cultura e diversidade no contexto do patrimônio cultural

Aprovada em: 22 / 10 / 2022

BANCA EXAMINADORA



Profa. Dra. Hilmaria Xavier Ribeiro
Presidente/Orientador



Prof. Me. Glauber da Silva Paiva
Avaliador



Profa. Me. Raquel Silva Maciel
Avaliador Externo

LISTA DE ILUSTRAÇÃO

Figura 1 – Mapa de Reriutaba	13
Figura 2 – Quadro de José Teodoro.....	14
Figura 3 – Estação Ferroviária de Reriutaba	14
Figura 4 – Trem de passageiros	25
Figura 5 – Bilhetes de passagens	28
Figura 6 – Ponte ferroviária	30
Figura 7 – Página inicial de um site	33
Figura 8 – Fachada da Estação ferroviária de Reriutaba	34
Figura 9 – Vista interna da Estação Ferroviária de Reriutaba	35
Figura 10 – Vista Lateral da Estação Ferroviária de Reriutaba	35

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

DNIT	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
IPHAN	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
RFSA	Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima

SUMÁRIO

1	CONSIDERAÇÃO INICIAIS	7
2	(RE) CONHECENDO A ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE RERIUTABA..	8
2.1	Questões históricas sobre a chegada do trem: a História local e a Estação Ferroviária de Reriutaba.....	9
2.2	O patrimônio ferroviário em debate: desafios e perspectivas da patrimonialização das Estações Ferroviárias do Ceará.....	13
3	PARTIU QUEM TANTO PARTIA: MEMÓRIAS QUE O TEMPO NÃO APAGA.....	16
3.1	A estação ferroviária de Reriutaba como um lugar de memória.....	16
3.2	As narrativas orais como impulsionadoras de uma identidade ferroviária.	18
3.3	Descaso com o patrimônio ferroviário local: rumo a uma dita consciência patrimonial	24
4	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	28
	REFERÊNCIAS	29

POR UMA CONSCIÊNCIA PATRIMONIAL LOCAL: A ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE RERIUTABA COMO LUGAR DE MEMÓRIA (1957-1988)

Jaciara Azevedo Rodrigues¹

RESUMO

O presente trabalho tem como objetivo principal a análise da história do patrimônio ferroviário de Reriutaba, Ceará. Para tanto, faz-se fulcral o registro das histórias e memórias dos sujeitos que costumavam viajar de trem especificamente nas décadas em que a Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (Rffsa)² administrava a ferrovia cearense. Dessa forma, esse artigo visa fazer um paralelo do cenário sociocultural do tempo do trem de passageiros, e como hoje o reconhecimento envolve ou não o imaginário social, promovendo discussões acerca da consciência patrimonial ferroviária local. É notório que as estações ferroviárias eram palcos de agitação social, todavia, hoje se encontram deterioradas. Tendo em vista essa problemática, faz-se pertinente promover acepções através do conceito de lugar de memória de Pierre Nora. Foi feita análise crítica de fontes iconográficas, além da legislação que rege uma possível preservação do patrimônio ferroviário. Ademais, houve a análise do inventário de varredura da estação de Reriutaba disponibilizado pela Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan). Sem dúvidas, o cotejamento dessas fontes tornou a escrita mais solidificada.

Palavras-chave: Estação Ferroviária. Patrimônio Ferroviário. Memória.

ABSTRACT

The present article has as main objective the analysis of the history of the railway heritage from Reriutaba, Ceará. In this way, it is important to record the stories and memories of the subjects who used to travel by train specifically in the decades when the Federal Railway Network Corporation (Rffsa) administered the Ceará railroad. In this way, this article aims to compare the sociocultural scenario of the time of the passenger train with the scenario of today, realizing if this recognition involves or not the social imaginary of the place, promoting discussions about the local railway heritage awareness. It is clear that the railway stations were scenes of social unrest, and today they are deteriorated. Based on this problem, it is pertinent to understand, through Pierre Nora's concept of place of memory. Furthermore, a critical analysis of iconographic sources was made, in addition to the legislation that governs a possible preservation of the railway heritage. In addition, the analysis of the sweeping inventory of the Reriutaba station provided by the Brazilian National Artistic Historical Heritage Institute (Iphan) was carried out. Certainly, the grouping of these sources made the writing produced more solidified.

Keywords: Train Station. Railway Heritage. Memory.

¹ Graduada em História pela Universidade Estadual Vale do Acaraú (UVA) e pós-graduada em Estudos de História local – Sociedade, Educação e Cultura. E-mail: jaciaraazevedorodrigues951@gmail.com

²A Rffsa foi criada mediante autorização da Lei nº 3.115, de 16 de março de 1957, pela consolidação de 18 ferrovias regionais, promovendo o devido controle do transporte ferroviário no Brasil, inclusive o estado cearense se inseria nessa organização administrativa. No Ceará, essa rede atendia as malhas da linha norte e sul, hoje alguns trechos estão desativados e outros funcionam apenas com o trem de carga.

1 CONSIDERAÇÕES INICIAIS

O interesse em estudar a ferrovia está imbricado desde a minha infância, ao assistir o trem passar cortando o centro da cidade onde resido. Com isso, foi desenvolvida a curiosidade em saber onde era o “ponto final” daqueles trilhos. Esse questionamento foi perpassando os anos, e, durante minha graduação em História, tive a oportunidade de ser bolsista de Iniciação Científica cuja proposta de pesquisa era a análise do cotidiano dos ferroviários aposentados no Ceará.

Essa temática suscita interesse por parte de quem ler ou escuta algo relacionado. Podemos considerar um tema fértil, uma vez que gera um leque de possibilidades de estudo, bem como a análise da perspectiva econômica, das memórias das pessoas, como também pelo viés de patrimônio. No caso desse trabalho, tocará nas sensibilidades dos sujeitos que viveram na época do trem de passageiros em Reriutaba e como hoje o local (des) conhece o prédio dessa estação como lugar de memória.

Assim, através da metodologia de história oral, houve a escuta dos sujeitos dessa pesquisa, viajantes assíduos no trem. Estes, se reconhecem como simpatizantes da ferrovia, não necessariamente tiveram familiares que trabalharam nesse ramo, mas se sentem pertencidos a esse tempo devido às várias viagens realizadas. A escolha dessa metodologia perpassa meu desejo de sempre trazer contribuições para além do campo científico, adentrando na esfera social, e a História Oral é uma das metodologias que nos proporciona isso, toca em sensibilidades e subjetividades.

Ademais, para concretização da abordagem da história patrimonial da estação, a pesquisa se apoia na análise de leis e portarias que dizem respeito à preservação da memória ferroviária, sobretudo dos prédios das estações. Nessa produção, temos a análise do manual técnico ferroviário e da lei de valoração de bens ferroviários. Outras fontes documentais a serem usadas é o termo de cessão do prédio da estação ferroviária e o inventário descritivo da referida estação. Ademais, através das fontes iconográficas, no tópico sobre descaso do patrimônio, iremos demonstrar como a referida estação atualmente não possui um reparo, realidade vigente em outras cidades do Ceará.

De forma teórica, será problematizado o conceito de lugar de memória de Pierre Nora, de modo a promover o questionamento do que falta para que essas estações sejam os lugares de memória que Nora (1993) tanto descreve. É notório que ainda falta por parte da população, toda uma mobilização no que diz respeito ao desenvolvimento da consciência patrimonial dos prédios das estações. Nessa perspectiva, um dos objetivos primordiais dessa produção é compreender como se desenvolve ou não essa consciência de que a estação de Reriutaba é um patrimônio histórico, social e cultural.

Assim, o presente trabalho perpassa pela história cultural e social, trazendo uma análise do trem inserida nessas duas dimensões. Ademais, irá ser perceptível como os moradores que vivenciaram estiveram com uma consciência preservacionista mais visível do que a geração de hoje. Dessa forma, gera uma discussão em torno da patrimonialização ou não dessa estação ferroviária, ou seja, para os mais velhos poderia haver, o que não está ainda despertado para os filhos e netos desses sujeitos.

Na forma como os prédios das estações ferroviárias impactaram a população da época do funcionamento do trem de passageiros, essas estações (des) afeta a geração de hoje que passa muitas vezes ao lado desses espaços sem compreenderem o valor significativo que aquele espaço já teve na cidade em um determinado tempo, de forma a não instigar a consciência patrimonial para fortalecimento da identidade dessa cidade cujo moradores não fazem dimensão da importância histórica dessa estação.

A partir da incumbência em escrever sobre essa temática, cabe-nos lembrarmos da trajetória histórica breve de como a ferrovia chegou no Ceará. A partir da construção dessa

primeira linha férrea³ e de todo seu sucesso, o governo da referida província percebe a necessidade da expansão ferroviária para outras regiões do território cearense. Isso possibilita o aumento do comércio interno, pois as distâncias das cidades se encurtaram, e o aumento da exportação para outras regiões do país e do mundo são difundidas em grande massa.

Embora, a priori, a ferrovia tenha sido instalada visando eminentemente o fortalecimento do transporte de cargas, foi levantada a probabilidade do trem transportar pessoas, sendo instaurado o trem de passageiros, que fez parte do imaginário social de uma época simbólica da modernidade chegando nos sertões cearenses.

Diante da desativação do funcionamento do trem de passageiros, faz-se imprescindível preservar o que foi vivido nessas estações, que durante décadas foram palcos de sociabilidades. Hoje, faz-se fulcral esses prédios serem protegidos por lei devido contar a história de um espaço, mas que também seja assim na prática - realidade que ainda não faz parte da maioria das estações cearenses. Com isso, podemos nos questionar acerca de quem deve instigar essa iniciativa de preservação, as prefeituras das cidades? A população que vivenciou tal época? Para qual setor da comunidade é atribuída essa responsabilidade histórica e social? Esses são algumas reflexões que farão sentido ao longo da leitura desse texto.

2 (RE) CONHECENDO A ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE RERIUTABA

Certa vez, durante uma entrevista de processo seletivo de mestrado cuja proposta de pesquisa possuía como objeto de estudo a Estação Ferroviária, fui questionada acerca de uma justificativa “convicente” da escolha de Reriutaba, ou seja, para além da conveniência no que diz respeito ser a cidade onde resido, qual outra razão mais puramente “extraordinária”, dentre várias estações ferroviárias no Ceará, sobretudo àquelas cidades de maior porte econômico. Nesse sentido, a banca avaliadora gostaria que eu argumentasse um motivo para além da minha sensibilidade enquanto moradora dessa cidade. Ora, não é à toa que estou inserida em um programa de pós-graduação em Estudos de História Local.

O local, independentemente do valor econômico, possui histórias para serem problematizadas, e não somente permanecerem na mera descrição, ou seja, traçar análises críticas. Ora, quando os historiadores elegem o local para refletir sobre diversos aspectos da vida social, eles reduzem a escala de observação com a intenção de produzir efeitos de conhecimento que visam, na forma narrativa, dizer algo sobre esses lugares particulares e únicos, conforme afirmação do historiador francês (REVEL, 1998).

Aqui eu afirmo que entrei nesse Programa de Pós-graduação instigada na crença de que fazer história local é um ato de Revolução, embora essa trajetória esteja repleta de desafios como a escassez de fontes. Pois bem, após eu ter sido questionada pela banca, fiquei refletindo nas razões da insuficiência que envolve afirmar que é por conta de contribuir com a história da cidade. Ter a estação ferroviária de Reriutaba como objeto de estudo, pode inspirar historiadores das cidades vizinhas ferroviárias a também escreverem sobre sua história ferroviária. Ademais, a partir dos procedimentos metodológicos de fazer pesquisa científica, um dos pressupostos básicos é ter paixão pelo tema de pesquisa, logo, de cara esse aspecto torna-se evidente na minha identidade como pesquisadora da ferrovia cearense.

Eu, enquanto cidadã, moradora dessa cidade vejo o desprestígio de como a história oficial da cidade trata da historiografia ferroviária, na verdade, nem tratam. Com esse estudo, mais um município do interior cearense tem sua história escrita, dessa vez, outros sujeitos podem

³ Os primeiros trilhos cearenses foram instalados em Baturité devido a importância econômica da serra e suas riquezas naturais. Assim, houve fatores que motivaram essa escola. Após várias tentativas, a resolução da assembleia providencial legislativa nº 1.132 datada de 1 de outubro de 1870, aprovou o contrato de construção.

ser inseridos na história, outras abordagens para além da história econômica podem virem à tona, como as memórias dos sujeitos e a consciência patrimonial do prédio em si. Para a história de um lugar ser escrita, não necessariamente esse lugar não foi centro de riqueza econômica. As histórias também podem vir de baixo, daqueles lugares e sujeitos que nunca foram protagonistas na historiografia tradicional.

Como dito anteriormente, a abordagem desse trabalho pretende adentrar no campo patrimonial, analisando a relação do prédio ferroviário com a cidade cujas simbologias, representações, sensibilidades e subjetividades fazem parte da história de uma geração. Conforme Oliveira (2010, p. 145) “Na França, a Comissão dos Monumentos Históricos, em 1837, estabelece categorias de monumentos históricos. No Brasil, o esforço massivo de identificação de um patrimônio nacional inicia-se na década de 1930.” Ao longo da trajetória dos estudos que envolvem patrimônio, houve vários momentos, inicialmente havia a preocupação apenas com grandes monumentos, já na contemporaneidade, os estudos foram avançando, e se começou a pensar patrimônio para a sociedade no geral.

Tornando-se possível pensarmos os patrimônios materiais para além de monumentos, são os “bens culturais” atuam no papel de preservar a “identidade cultural” de grupos sociais. Logo, podemos afirmar com veemência que as estações ferroviárias são bens materiais culturais que envolvem aspectos sensíveis de toda uma cidade em uma determinada época.

2.1 Questões históricas sobre a chegada do trem: a História local e a Estação Ferroviária de Reriutaba

O desenvolvimento da referida pesquisa se faz importante para construção da historiografia ferroviária local, ampliando as discussões sobre história social, patrimonial e cultural, visto que o trem se constitui como uma figura predominante na cultura da sociedade, ou seja, em décadas atrás fez parte da dinâmica social. Nesse sentido, faz-se necessário reconstruir uma história por meio do desenvolvimento da consciência histórica.

Guimarães (2011) nos fala do lado errôneo de considerar essa micro-história como uma entidade distinta e separada, fenômeno único, como um conjunto cultural com periodização própria. Desse modo, é válido fazer significativas contextualizações ao se tratar de história local, para assim, compreendermos o nosso espaço dentro do mais amplo. Isso é evidenciado na hora de falarmos sobre uma cidade ferroviária, uma vez que essa mesma cidade se manteve em diálogo com as demais cidades da região sendo ligadas para além dos trilhos.

O local é mais que o recorte de uma unidade. Ele é um lugar de sociabilidade onde o conjunto de experiências dos sujeitos individuais e coletivos se desenvolvem em relação de complementaridade, favorecendo o diálogo entre o passado, presente e futuro (GONÇALVES, 2007).

Reriutaba se localiza na microrregião de Ipu, mesorregião do Noroeste Cearense e na região norte do estado do Ceará. O nome Reriutaba é em alusão aos índios Reriús, antigos habitantes da região. O município possui um clima tropical com estação seca. A cidade fica aproximadamente 300 quilômetros da capital de Fortaleza. Ademais, esse espaço se destaca na região por conta da instalação da ferrovia, como também suas carnaubeiras que além de formar a paisagem do local, trata-se da matéria-prima da principal atividade econômica no cenário atual. As atividades comerciais também possuem um desenvolvimento significativo. Apesar disso, a cidade não está classificada como de maior porte econômico da região. Segue abaixo o mapa do Ceará com destaque à extensão territorial de Reriutaba. Esse mapa demonstra a grande dimensão do território da referida cidade que é cortada pelos trilhos.



Fonte: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Reriutaba>

Tratando-se um pouco do contexto histórico sobre a chegada do trem no local, é importante destacar a figura de José Teodoro Soares como protagonista desse processo. O mesmo considerado fundador da cidade, como também o primeiro prefeito. Ademais, trabalhou como apontador geral na construção da estrada de ferro que abrange algumas cidades da região norte do Ceará, incluindo Reriutaba.

Levando em consideração que José Teodoro Soares foi impulsionador de um desenvolvimento no que se tornaria Reriutaba mais tarde, segundo Frota (1989) a estação foi construída mais cedo que a própria igreja matriz. Ou seja, a estação foi inaugurada a 1 de dezembro de 1893 e a licença para a edificação do templo religioso data de 5 de setembro de 1910. Com isso, percebemos o quanto a construção da estação ferroviária influenciou em sua historiografia.

Figura 2 - Quadro pintado de José Teodoro Soares, primeiro prefeito da cidade de Reriutaba, Ceará



Fonte: arquivo pessoal de Dona Conceição Memória, 1893.

Como já mencionado, por volta de 1893, a povoação de Santa Cruz (atual Reriutaba) passou a conhecer maior progresso, a partir da construção da Estrada de Ferro de Sobral a Ipu. Vale lembrar que no ano em que a ferrovia foi instalada em Reriutaba, era apenas um povoado, chamado de Santa Cruz, e pouco tempo após ser instaurada, tornou-se cidade, impulsionada com a movimentação econômica que o trem trazia para aquele lugar.

Figura 3 - Estação Ferroviária de Reriutaba-Ceará



Fonte: arquivo público do museu da Ferrovia Cearense, 1893.

Desde sua fundação, a estação cada vez mais servia para atender as demandas da sociedade, levando passageiros por um custo de passagem acessível para época. Dessa forma, tanto os mais pobres quanto mais ricos tinham vez, embora que quando fosse na hora de comprar o bilhete havia a separação nos vagões entre primeira e segunda classe. Como percebemos na fotografia acima, há as carnaubeiras ao redor da estação que atualmente ocupam alguns prédios e casas do centro. Já as sacas de cargas para serem transportadas, representam um movimento na economia desse espaço. Não podemos deixar de falar nos trabalhadores, enquanto sujeitos protagonistas tanto da construção e se estendendo ao tempo de funcionamento da ferrovia.

Antes da instalação dos trilhos nesse espaço, existia uma vasta vegetação (mata alta) e tinha que ser escolhido um espaço para que fosse levantadas as instalações, e outro para os trabalhadores acamparem. Para a escolha do local, resolveu-se que preferencialmente iria ser mais viável onde houvesse água em abundância. Após a construção da linha férrea, começou-se a procura de um terreno mais plano onde pudesse ser construída a estação ferroviária para embarque e desembarque de mercadorias e passageiros. De acordo com moradores da época, abrigou-se tendas junto aos trabalhadores, que eram em torno de mais de cinquenta homens. Com o passar do funcionamento da referida linha férrea, o povoado que agora tinha “entrado nos trilhos”, se torna cidade.

Sabe-se que é um grande desafio pensar a história local como campo de produção de uma consciência histórica, pois envolve o reconhecimento do sujeito dentro de um imaginário social, no caso aqui envolvendo o “tempo do trem” de passageiros, ou seja, entender o espaço como dimensão relacional dos sujeitos e suas ações ao longo do tempo.

Para uma análise efetiva dessa memória, leva-se em conta os contextos sociais, colocando em pauta os acontecimentos e circunstâncias que moviam aquele determinado grupo e nos convidando a pensar a memória não somente atrelada ao indivíduo, mas também refletir sobre a posição desse sujeito enquanto pertencente a uma dimensão social caracterizada pelas relações e sociabilidades dentro do ambiente de trabalho. Como Halbwachs (1990) afirma que a memória individual é respaldada pela memória coletiva.

Bosi (1987) já alertava para uma valorização da história e memória dos sujeitos mais velhos, adquirindo sensibilidade para analisar o que suas lembranças que são respaldadas por uma memória coletiva, têm a contribuir para a historiografia. Sendo assim, a autora justifica com argumentações convincentes a importância de que o ato de lembrar pode ser pensando para além de lembrar por lembrar. Dessa forma, sobre a memória de velhos,

Nelas é possível verificar uma história social bem desenvolvida: elas já atravessaram um determinado tipo de sociedade, com características bem marcadas e conhecidas; elas já viveram quadros de referência familiar e cultural igualmente reconhecíveis: enfim, sua memória atual pode ser desenhada sobre um pano de fundo mais definido do que a memória de uma pessoa jovem, ou mesmo adulta, que, de algum modo, ainda está absorvida nas lutas e contradições de um presente que a solicita muito mais intensamente do que a uma pessoa de idade. (BOSI, 1987, p. 23)

Por ter feito parte da memória coletiva, as estações ferroviárias poderiam ser pensadas na abordagem da patrimonialização. O que se busca aqui dizer é que todo esse grupo participou de algum modo do funcionamento dos trens de passageiros no espaço pesquisado. Nessa perspectiva, vários funcionários envolvidos na construção da ferrovia vieram com suas famílias visando povoar as cidades que eram contempladas com o assentamento dos trilhos, embora esses trabalhadores por vezes fossem deslocados para trabalharem nas imediações em cidades circunvizinhas.

É notório que atualmente a ferrovia em sua grande parte foi desativada juntamente aos prédios de antigas estações, ou seja, algumas cidades tiveram seus trilhos arrancados devido a alegação do governo de que o trem era considerado uma tecnologia ultrapassada, abrindo espaço para a indústria automobilística. Todavia, onde está a geração que vivenciou esse tempo do trem transportando pessoas? Onde é possível encontrar suas memórias?

Os idosos aqui entrevistados, possuem “um dizer” que antigamente as autoridades de uma localidade eram prefeito, o padre e o agente de estação. Levando essa ideia em análise, pode-se observar a figura emblemática de líder que a estação tinha, colocando em evidência a mesma equidade dos cargos que um prefeito ou até mesmo um líder religioso exercia, tendo em vista a importância social que esse agente desempenhava nas cidades ferroviárias em relação aos demais trabalhadores. O apito inconfundível do trem, por algum tempo, foi considerado tão importante quanto o sino da igreja.

Faz-se fundamental pensar que esse saudosismo pode ser refletido até mesmo dentro de suas casas, sobretudo naquele antigo álbum de família que há tempo não foi aberto. Santos (2017, p. 13) nos fala que “essa nostalgia, com um misto de saudade, de raiva dos políticos e dos técnicos do governo que preferiram outro tipo de transporte na época, de um sentimento de impotência em não poder ter mais o trem [...]” começou após a extinção do trem de passageiros pelas cidades interioranas.

Dessa forma, verifica-se a dimensão da aspiração em ter alguém para contar suas histórias, escutando-os e demonstrando interesse no registro de suas narrativas. O perfil dessa constatação pode ser notado através do entusiasmo que envolve esses sujeitos entrevistados ao ver pesquisadores(ras) explorando seu tempo de vivências com a ferrovia, na tentativa de ir em busca de impulsionar uma consciência patrimonial das estações enquanto instituições de memórias.

2.2 O patrimônio ferroviário em debate: desafios e perspectivas da patrimonialização das Estações Ferroviárias do Ceará

Oliveira (2010)⁴ em uma de suas vastas produções acerca do patrimônio ferroviário, considera que as referências patrimoniais são os objetos constitutivos da memória da formação, formas de trabalho e vida passadas ou atuais. De todo modo, o patrimônio se apresenta como a materialização de um discurso sobre o passado. Tal como nos fala Pelegrini (2007, p. 87) que considera patrimônio cultural como “*locus* privilegiado onde as memórias e as identidades adquirem materialidade.” a autora também nos diz que o direito à memória e à preservação do patrimônio cultural constitui um exercício de cidadania.

Apoiada nessas leituras, podemos inferir que as estações ferroviárias são patrimônios, que, revestidos de valores sociais e culturais, dependem do reconhecimento de uma comunidade em massa para ganhar a devida notoriedade, e são esses mesmos grupos sociais que estão inseridos no tempo do trem de passageiros e assim, atribuem significações às estações.

Falar de patrimônio é tratar de memória, nesse sentido, a memória seleciona o que um determinado grupo social considera como passível de preservação. Pois, o patrimônio não nasce com a sociedade, a sua essência é construída ao longo do tempo pelos grupos, tornando-se resultado das vivências oriundas de determinado tempo. Sendo assim, é possível que essa tradição de preservar tal bem passe de geração em geração, e as estações ferroviárias incorporam efetivamente essa percepção. Partindo da premissa de que a geração de hoje não se reconhece e não se sente pertencida, é possível promovermos uma reflexão crítica.

A história da ferrovia brasileira é marcada por administrações distintas, desde empresas estatais, até mesmo estrangeiras. Tomando como base o período em que a Rede Ferroviária Federal esteve administrando a ferrovia, em 1997 ocorreu o processo de privatização. Após a privatização da Rffsa,

As estações, em sua maioria, foram fechadas por não serem necessárias à operação ferroviária do transporte de cargas. Esse fato gerou um processo de deterioração dos prédios, que, abandonados, passaram a ser depredados e pilhados, o que representa uma séria e constante ameaça ao desaparecimento de importantes exemplares do patrimônio ferroviário. (CAVALCANTI NETO; CARNEIRO; GIANNECCHINI, 2012, p. 03)

A partir do ano em que a Rffsa foi completamente extinta- 2007, foi instituída a Lei nº 11.483⁵ na qual informava que o Instituto Histórico Artístico Nacional (Iphan) passou a ter atribuições específicas para preservação da memória ferroviária. A referida Lei dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário e estabelece em seu artigo 9º: “Caberá ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional 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.”

⁴ Eduardo Romero de Oliveira atualmente é Professor Assistente da Universidade Estadual Júlio Mesquita Filho, onde nos últimos anos tem se dedicado ao estudo do patrimônio, da história e da cultura dos transportes, especialmente do ferroviário. Nesse sentido, um grande referencial nos estudos que abordam acerca do patrimônio ferroviário.

⁵ A [Lei 11.483, de 31 de maio de 2007](http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/127), atribuiu ao Iphan a responsabilidade de 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. Desde então o Instituto avalia, dentre todo o espólio oriundo da extinta Rffsa, quais são os bens detentores de valor histórico, artístico e cultural. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/127>

Com isso, conforme o Manual Técnico do Patrimônio Ferroviário, desde 2007, o Iphan tem realizado um amplo inventário de conhecimento do patrimônio cultural ferroviário, já tendo sido catalogados mais de seis mil edifícios. Os estados de conservação são os mais diversos, sendo que muitos estão abandonados e em condições precárias de preservação, como é o caso da estação aqui analisada.

Nesse sentido, atrelada à lei 11.483/2007, o Iphan publicou a Portaria nº 407/2010 instituindo a Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário como um novo instrumento de preservação, onde serão inscritos todos os bens declarados como detentores de valor artístico, histórico e cultural, na qual atribuímos a nomenclatura de bens valorados. É importante mencionar que esse procedimento aplica-se, exclusivamente, aos bens oriundos do espólio da extinta Rffsa. Ademais, a portaria instituiu a Comissão de Avaliação do Patrimônio Cultural Ferroviário, responsável pela atribuição do valor, a partir dos diferentes enfoques de atuação do Departamento de Patrimônio.

Para ser efetivada a inscrição na referida lista, os bens são avaliados por uma equipe técnica da Superintendência do Estado onde estão localizados e, posteriormente, passam por apreciação do departamento de patrimônio material e fiscalização, cuja decisão é homologada pela Presidência do Iphan. Desse modo, essa lista recebe atualizações constantemente de bens imóveis, sendo, a mais recente versão atualizada datada de 29 de abril de 2022.

Como já mencionado, essa mesma portaria dispõe sobre os critérios de valoração e o procedimento de inscrição de bens na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, visando à proteção da memória ferroviária. Em seu Art. 2º menciona quem pode, de forma legítima, provocar a instauração do processo de valoração. Sendo assim, conforme o documento, esse pedido pode partir de uma pessoa física ou jurídica, de direito público ou privado. Após o interesse, o art. 6º dispõe sobre o que deve constar em um pedido de valoração:

Identificação do proponente (nome, endereço, nº RG, nº CPF ou CNPJ, telefone, e-mail); II - denominação, endereço completo e localização georreferenciada do bem proposto para valoração, quando possível; III - nome do proprietário ou do responsável pelo bem móvel ou imóvel e dados de contato, quando possível; IV - descrição do bem; V - justificativa do pedido apontando o potencial valor para compor o patrimônio cultural brasileiro; e VI - foto atual que permita a identificação do bem.

Ainda de acordo com a portaria que trata sobre os procedimentos para efetivar o processo de valoração, para a proposta ser recebida de forma positiva, há que se considerar a consistência da justificativa em relação ao interesse nacional na preservação do bem. Para fins de consulta, vale ressaltar que a Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário será apresentada em meio digital e impresso, estando disponível para consulta por qualquer interessado no endereço eletrônico do Iphan.

Ainda sobre esse documento que rege a legislação do patrimônio ferroviário, o capítulo V trata dos efeitos da valoração, e especificamente no Art. 22 é afirmado que os bens inseridos na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário gozam de proteção, com vistas a evitar seu perecimento ou sua degradação, apoiar sua conservação, divulgar sua existência e fornecer suporte a ações administrativas e legais de competência do poder público.

Esses decretos e leis que foram e são criados em torno da preservação do patrimônio ferroviário e são essenciais no prevalecimento das memórias desses lugares. Essas leis que determinam um certo cuidado e preservação desses bens “Trata-se na verdade de uma ‘nova’ etapa marcada também por instabilidades, e sujeita a reinterpretções e reclassificações.” (REIS, 2014, p. 02). Infelizmente, a estação ferroviária de Rerituba não está tombada, muito menos, registrada na lista de valoração. Isso gera indignação por parte de quem compreende o valor social, cultural e histórico dessa estação.

Assim, por exemplo, seria possível compreender o reconhecimento do objeto patrimonial e de suas formas de proteção legal, tanto na perspectiva dos agentes sociais envolvidos, quanto pela formulação de valores que fundamentam pareceres técnicos, bem como ações de preservação e de defesa dos objetos e edifícios. (OLIVEIRA, 2012, p. 100).

A partir dessa perspectiva, torna-se evidente que apesar de todo aparato nas leis, há muito que ser trabalhado na consciência patrimonial dos cidadãos, que não se sentem envolvidos em preservar seu passado. Dessa forma, o tempo do trem foi tido como moderno de uma época e que hoje se traduz em antigo e ultrapasado de modo que podemos visualizar cenários distintos no estado das estações a depender de cada município, onde, através do poder público, é promovido alguma revitalização, e outras estações passíveis de deterioramento ao passar dos anos, décadas e séculos.

Nesse sentido, devemos problematizar as razões que a Estação de Reriutaba, assim como outras do interior não estão tombadas, ou até mesmo valoradas, apesar de cidades com desenvolvimento mais lento e gradual em vista da capital do estado, houve mudanças no urbano. Pensando nisso, podemos avaliar quais são os interesses de quem deseja atribuir sentido cultural para esses prédios, se está sendo instigada pelo objetivo sócio-histórico.

De acordo com o Diário oficial da união, houve uma publicação em 02/12/2015 em sua seção 3 que trata da publicação do termo de cessão⁶ da Estação Ferroviária de Reriutaba cedida pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT).

Cessão de direito real de uso gratuito de bem imóvel. PROCESSO: 50600.008299/2015-44, CEDENTE: DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES – DNIT, inscrito no CNPJ/MF sob o nº 04.892.707/0001-00, representado neste ato pelo seu Diretor de Infraestrutura Ferroviária, MÁRIO DIRANI, CESSIONÁRIA: MUNICÍPIO DE RERIUTABA/CE, inscrita no CNPJ/MF sob o nº. 07.598667/0001-87, representada pelo seu Prefeito Municipal, o Sr. GALENO TAUMATURGO LOPES. ESPÉCIE: Termo de Cessão de Uso Gratuito de Bem Imóvel nº 117/2015/DIF/DNIT. OBJETO: Por este instrumento, o cedente outorga o direito real de uso gratuito do imóvel denominado Estação Ferroviária de Reriutaba/CE. O prazo de vigência deste contrato é de 20 (vinte) anos, desde que mantido o objeto deste Termo.

Com isso, podemos perceber que há alguns anos, o prédio da estação foi cedido ao município para promover alguma revitalização de forma a preservar a sua fachada. Porém, nada aconteceu, a troca de gestões acabou por não dar continuidade a esse projeto que muito poderia servir à população. Dessa forma, embora o município possua a cessão sobre o prédio da estação, não houve continuidade, pois o Iphan exige a entrega do projeto do que se pretende construir.

Dessarte, o Manual Técnico Ferroviário complementa acerca do termo de cessão mencionado anteriormente, quando esclarece o questionamento de quais são os critérios e aspectos a serem observados na cessão de imóveis ao Iphan. De acordo com o referido manual, um dos critérios básicos a serem observados na avaliação dos pedidos de cessão é a apresentação de um projeto para utilização do imóvel. Entretanto, como já mencionado, a prefeitura da cidade de Reriutaba não deu andamento ao referido processo de concretizar o sonho de algumas pessoas que seria ver agitação social novamente naquela estação.

⁶ O presente contrato fundamenta-se no Artigo 8º, inciso I à IV, da Lei nº. 11.483, de 31/05/2007, com as alterações promovidas pela Lei nº. 11.772, 17/09/2008, no art. 82, inciso XVII, da Lei nº 10.233, de 05/06/2001, consoante aprovação pela Diretoria Colegiada do DNIT.

Candau (2016) afirma que “querem patrimonializar a França toda”, isso significa que embora trate de uma realidade global, mas há nesse país preocupação em salvaguardar o que foi vivido, já se tratando do nosso recorte ser a cidade, podemos dizer que o local, por ser micro não há tanta preocupação, tratando assim com banalidade um processo de revitalização que poderia ter acontecido há algum tempo. Devemos tomar como base que o autor não está falando para todo lugar do mundo. Sobretudo na França, houve movimentos de organização dos lugares de memória, ou seja, lugares para lembrar, que reúne arquivos. Nesse sentido, intitular estações ferroviárias como lugares de memória seria problemático. Porque não houve no Brasil e nem há a mesma relação acontecendo.

Nora está analisando uma sociedade que está tentando lembrar de tudo, mas não consegue, isso demonstra uma forte relação com o passado, dotado de consciência histórica. Não há uma preocupação da sociedade em preservar esses lugares. É mais um grupo social em específico que não deixa de ser a minoria. Diante dessa problemática, podemos refletir acerca do que podemos fazer para tornar essas estações como lugares de memórias, não somente para os que vivenciaram aquela época, mas instigar uma consciência de preservação na geração de hoje.

Nesse sentido, ao analisarmos o exemplo da história do patrimônio no Brasil, será se é de igual cenário francês? Em nosso país, toda a sociedade se mostra interessada em transformar essa estação em um lugar de memória? Ou será se essa iniciativa parte somente de alguns, que é a minoria? Com isso, podemos ao longo do próximo tópico refletir mais sobre esses questionamentos à medida que formos lendo. Ao final da leitura ficará claro se realmente a sociedade se sente engajada e envolvida nessa história em prol da patrimonialização das estações ferroviárias.

3 PARTIU QUEM TANTO PARTIA: MEMÓRIAS QUE O TEMPO NÃO APAGA

Nesse tópico dedicaremos às nostalgias que são colocadas à tona ao dialogar com algum sujeito que vivenciou o tempo do trem de passageiros, dessa forma, presenciando a agitação das estações ferroviárias pelo Ceará. Com isso, também pretendemos promover um diálogo da memória e da consciência patrimonial da estação que se trata esse trabalho.

Faz-se primordial conhecer os principais elementos que envolvem o estudo da história cotidiana. Conforme Matos (2002) reflete que essa visão de novas perspectivas para a história ampliou o leque de estudos interdisciplinares. Os estudos que abordam o cotidiano têm se mostrado um campo multidisciplinar, com uma pluralidade de influências, na tentativa de reconstruir experiências, outrora vistas de baixo. Dessa forma, esse trabalho vem trazendo a memória ferroviária local como instrumento para preservar a história da cidade.

3.1 A estação ferroviária de Reriutaba como um lugar de memória

Certeau (2008) desenvolve estudos em torno dos conceitos de lugar e espaço, afirmando que para um lugar, a priori, sem muita vida, tornar-se espaço, há necessidade de ocupação por parte dos sujeitos históricos, o que conseqüentemente denomina como *lugar de ocupação*. Com isso, esse lugar acaba incorporando o que Certeau (2008) chama de *espaço*, onde será repleto de vivências e experiências históricas. Todo esse modo de viver trará memórias, assim, o indivíduo é dotado de pertencimento com determinado local adquirindo uma identidade própria.

Na abordagem que envolve as experiências pessoais quanto sociais praticadas nesses espaços, Certeau (1992, p. 202) afirma: “essa experiência é relação com o mundo; no sonho e na percepção”. Tendo em vista essas concepções, um espaço pode se constituir como lugar

de memória, conceito trazido pelo historiador francês Pierre Nora, a partir do momento que recebe (res) significações por parte dos habitantes que passarão a interagir nesses locais.

Nora (1993) introduziu o termo *lugar de memória*, fazendo ligações diretas aos espaços repletos de práticas na França. Trazendo essa teoria para as devidas contribuições as quais memorialistas cearenses trazem para a historiografia ferroviária, podemos refletir se é possível considerar cada estação cearense um lugar de memória, levando em conta que Nora (1993) toma nota da importância da população envolvida e interessada para que esse lugar venha se tornar de memórias.

Infelizmente, a população em sua totalidade não está preocupada em transformar essa estação em patrimônio. Será se essa iniciativa parte de grupos políticos? Infelizmente, na maioria dos municípios cearenses, os prédios das antigas estações encontram-se desgastados, logo, necessitando de um reparo e uma possível revitalização, preservando os aspectos históricos da fachada, por exemplo. Essa situação vem se agravando com o passar dos anos.

Em consonância a isso, podemos afirmar que a memória auxilia na formação da identidade de grupos sociais, pois é um elemento vivo na consciência de cada um, pautada na continuidade, sendo passível de mutações, uma vez que vai ganhando diferentes contornos na medida em que é transmitida. Logo, a memória tem muito a ver com o despertar da consciência patrimonial, pois na tentativa de rememorar o que foi vivido nas estações que será possível o sujeito histórico adquirir alguma sensibilidade diante desse espaço, uma vez que fez parte do cotidiano em algum momento de sua vida.

Os lugares de memória são tidos como como lugares simultaneamente materiais, simbólicos e funcionais, demonstrando que há uma coexistência entre essas três fatores que constitui necessariamente um lugar de memória (NORA, 1993). Entretanto, nem que toda parcela da sociedade reconheça, e tenha essa consciência de preservar (como foi a realidade da França) as estações ferroviárias podem ser pensadas através da perspectiva de serem materiais, prédios físicos construídos com uma arquitetura europeia e que ocupa um grande espaço no imaginário social. Mas ao atribuirmos estas como lugares de memórias pode ser problemático, sobretudo quando trazido para a realidade brasileira. Não é suficiente as estações serem materiais, simbólicas e funcionais, é preciso haver o impulsionamento da população em prol da preservação desses bens em cada local.

Para Nora (1993) através da perda da sociedade francesa atual, há uma obsessão em fazer história de forma exaustiva, querendo transformar tudo em patrimônio. De igual maneira, Candau (2016) vai dialogar com essa mesma ideia quando nos afirma que

A sociedade francesa contemporânea manifesta um imenso desejo de memória que se traduz em um gigantesco esforço de inventário, salvaguarda, conservação e valorização dos supostos indícios de seu próprio passado, a ponto de fazer do país inteiro um imenso museu. (CANDAU, 2016, p. 158)

Podemos notar que o pensamento de Nora (1993) e de Candau (2016) se convergem na medida em que ressaltam o senso da França pelo despertar da consciência patrimonial. Com isso, podemos refletir acerca da nossa realidade brasileira que muito se distancia dos ideais franceses no que diz respeito à valorização da sua história. Dessa forma, podemos refletir sobre a constituição da história, será que se dá pela dissolução crítica da memória? mas também podemos afirmar que a história demanda, explica e mantém os lugares que comportam as memórias.

Nora (1993) fala da importância da história para os lugares de memória. Se não fosse a história intervindo, não passaria de uma simples guarda memorial. Estes, são passíveis de transformações, pois estão vivos na memória de cada um. O lugar de memória diz muito sobre

nossa relação com aquele espaço em um determinado passado. O autor complementa que “mesmo um lugar de aparência puramente material, como um depósito de arquivos, só é lugar de memória se a imaginação o investe de uma aura simbólica.” (NORA, 1993, p. 21) mas aqui, complementando esse simbolismo que o autor está tratando, pode ser pensando e sentido de forma coletiva. O que infelizmente aparenta não ser uma prioridade da geração de hoje, que não possui dimensão da importância desses lugares.

Embora a ideia de patrimônio antes se restringisse apenas aos grandes monumentos históricos, hoje em dia podemos visualizar a democratização desses lugares, podendo ser atribuído valor patrimonial aos prédios que não necessariamente pertenceram às elites e famílias mais tradicionais. Nora (1993) afirma que os lugares de memória nascem e vivem do sentimento de que não há memória espontânea, que é preciso criar esses espaços e instituir como repleto de memórias, ou seja, ter em mente que é preciso manter aniversários, organizar celebrações e ter sempre uma agenda que ressalte o valor daquele determinado bem.

Como acontece o processo para considerar um lugar de memória? Há pré-requisitos? Como vimos no pensamento de Nora (1993) um lugar não nasce um lugar de memória e sim, torna-se. Ao se construir a estação, não foi diretamente com a função de que seria um espaço de memórias, ou tampouco que poderia ser útil para tornar-se museu. Pensou-se que seu funcionamento poderia ser duradouro e que não iria cessar, já que servia muito bem à sociedade. Passado algum tempo, após o fechamento da estação, foi colocada à tona algumas reflexões sobre as possibilidades e desafios para que esse objeto se tornasse um lugar de memória.

Podemos nos questionar se será os lugares de memória, espaços onde a memória se refugia e se cristaliza? na verdade, nos lugares de memórias permanecem vivas as memórias do que foi vivenciado, sendo passível de transformações e flutuações a depender de quem esteja recordando, as lembranças vivas na consciência de cada um. Como dito anteriormente, as estações ferroviárias, sejam no eixo Sul ou Norte do Ceará, possuem em si um repositório de sensibilidades, memórias e nostalgias.

Dessa forma, temos outro autor que constrói sua ideia de patrimônio cultural alicerçada no conceito teórico de Nora (1993) afirmando que esses lugares de memória que são atribuídos dentro de uma respectiva de demanda social “fazem parte da memória coletiva de determinado grupo, a memória de um passado comum e de uma identidade social que faz com que o grupo se sinta parte daquele lugar, do espaço que traz a lume a história de todos.” (TOMAZ, 2010, p. 02).

Tomaz (2010, p. 2) ainda afirma que “Cada edificação, portanto, carrega em si não apenas o material de que é composto, mas toda uma gama de significados e vivências ali experimentados.” É perceptível como o autor chama a atenção para a importância de se ter lugares de memórias.

Pelegriani destaca que uma das demandas tangenciadas para apreensão das questões de patrimonialização é que os bens culturais, em particular, aqueles identificados por alguns segmentos sociais como patrimônio, nem sempre são reconhecidos por outros grupos. Assim, como é o caso das próprias estações ferroviárias. O jovem que nunca viajou de trem, poderá sentir o mesmo afeto do seu avô que tanto viajava? Ora, os mais idosos que são mais induzidos a desenvolver uma sensibilidade mais sólida referente ao prédio da estação do seu local. Pelegriani (2006, p. 89) “Essa lógica da pertença lhes assegura uma identidade cultural, que constitui um suporte precioso para formação do cidadão.” Sendo assim, nosso olhar é mais voltado ao despertar de uma consciência patrimonial perante esses ambientes.

3.2 As narrativas orais como impulsionadoras de uma identidade ferroviária

A chegada da estrada de ferro ao interior do Brasil representou um marco histórico e cultural para a historiografia ferroviária, tendo em vista que cada estação ferroviária existente nos municípios brasileiros, são consideradas marcas simbólicas desse tempo de ferrovia no local. Tendo isso em base, afirma Mont’Alverne (2015, p. 55) “As estações de trens eram as portas da cidade moderna. Proporcionavam a primeira e a última impressão aos viajantes; revelavam a prosperidade do país, incentivando a iniciativa de seus cidadãos”. Um espaço de chegadas e partidas que proporcionava a esses sujeitos (re) conhecer a chegada de diferentes culturas no espaço pertencente, assim (des) construindo histórias.

Abaixo, há um registro da intensidade de quando o trem parava na estação com os sujeitos pertencentes daquele cotidiano. Assim, como historiadores, assumimos compromisso de trazer o registro dessas memórias. Nesse sentido, Portelli (2016) nos diz que os sujeitos, comumente excluídos pela história dita oficial, embora têm voz, precisam de alguém que os escutem de forma a promover o protagonismo de suas histórias e memórias.

Figura 4 - Trem de passageiros da Rffsa chamado popularmente “Sonho Azul”



Fonte: Arquivo pessoal de Dona Margarida, 1975.

A espera do trem que existia há algum tempo nas cidades interioranas, distingue-se do modo no qual hoje se moldura nas estações de metrô. Cada sujeito vive apressado, a sociedade globalizada cada vez mais exige isso do ser humano; uma viagem breve de uma estação para outra, muitas vezes nem olhares podem ser trocados. A multidão se envolta dentro de uma bolha de afazeres sociais em que cada um assume suas devidas responsabilidades teclando os seus aparelhos tecnológicos, esquecendo-se de curtir, sentir a viagem” e deixando de apreciar a paisagem pela janela.

O trem de passageiros da extinta Rffsa cumpria esse papel bucólico na vida das pessoas que se propunham fazer determinada viagem, observando aquele verde da natureza e sentindo a vibração natural. Alguns entrevistados lembram desses detalhes, utilizando-se de um intenso saudosismo que de acordo com alguns, insiste em não ir embora. Segue abaixo uma passagem que deu origem à obra: *Memórias de um menino beradeiro*, tendo como autoria um memorialista cearense, sobretudo natural da cidade de Reriutaba que se declara amante do trem.

Olhando para essa estação, passa um filme de longa duração. Filme este, onde podemos sentir o cheiro do mato verde pela janela do trem quando vínhamos passar um feriado na terrinha. Por ela podemos ouvir o tilintar do abridor de garrafas ao passar um funcionário da Rffsa pelo corredor do trem oferecendo refrigerantes. Por ela podemos ouvir o trec-trec do perfurador de passagens pelo chefe do trem. Por ela podemos ouvir o seu Saldanha tocando o sino da estação após telegrafar e confirmar a saída. (FILHO, 2017, p. 127).

Muitos sujeitos inseridos e instigados pela saudade do seu tempo que realizavam as longas viagens no trem, escreveram grandes livros registrando suas experiências singulares e que não deixam de fazer parte de um contexto social, colocando em evidência toda uma saudade. Dona Margarida⁷, uma das nossas entrevistadas, também se alia a esse sentimento bucólico de Filho (2017). Sobre a primeira vez de sua viagem de trem, a mesma relembra com muita precisão: “Eu tava ansiosa, eu lembro que eu dizia muito: aah, eu quero ir do lado da janela porque a gente vai vendo as plantas as árvores”. Há quem diga que a janela do trem era a televisão dos pobres, ou seja, era um divertimento para quem, por exemplo não tinha televisão em casa.

É notório que os memorialistas tiveram a oportunidade de registrar suas lembranças com o trem, entretanto, é preciso destacar alguns sujeitos⁸ como Dona Margarida, já mencionada no início desse tópico, Dona Conceição⁹ e Dona Bernabete¹⁰, cujas memórias permeiam apenas no seu imaginário e que pode ser possível transpor pro papel, para assim se perpetuar com mais força.

Antes de ter acontecido propriamente a entrevista com essas pessoas, foi feito um contato inicial de forma a repassar segurança para os participantes explicando a importância de suas experiências para a história aqui produzida. Alberti (2005) no seu clássico *Manual de História Oral*, demonstra a relevância de ter esse primeiro contato, ressaltando que deve constituir um primeiro momento de avaliação recíproca, base na qual se desenvolverá a relação de entrevista.

Ademais, ainda conforme a autora, esse contato pode ser feito por telefone, carta ou outro meio de comunicação. Contudo, o meu modo de primeiro contato, foi visual, sentir o calor humano presencialmente de forma a tornar mais solidificada o compromisso que ali estava sendo firmado. Nesse sentido, Alberti (2005) possui um tópico descrevendo as etapas de como deve acontecer esse primeiro contato.

Portelli é outra referência mais utilizada para quem trabalha com a metodologia de História Oral. Utilizando-se de uma linguagem acessível, o autor trata essa metodologia como uma ferramenta capaz de conectar experiências. O autor então nos fala que as fontes orais, ao contrário da maioria dos documentos históricos, não são encontradas, mas cocriadas pelo historiador. “Elas não existiriam sob a forma que existem sem a presença, o estímulo e o papel ativo do historiador na entrevista feita em campo. Fontes orais são geradas em uma troca dialógica, a entrevista: literalmente uma troca de olhares” (p. 10, 2018).

⁷ Entrevista concedida no dia 02 de Agosto de 2022, pela senhora Margarida Maria Pereira, 65 anos de Idade.

⁸ A escolha por Dona Conceição, deu-se por conta de ser bem popular quando se fala em lembrar de muitos aspectos da história da cidade. Dona Conceição tem parentesco próximo com o fundador da cidade, logo pertencente à família tradicional da cidade. Já, Dona Margarida e dona Bernabete são pessoas que não haviam tido essa importância notória nos pesquisadores perceberem seu potencial de lembrar ainda de forma tão viva. Ambas de origem humilde. Assim quis trazer essa variação de condições sociais para mostrar que o trem conseguia de certa forma atingir aos menos favorecidos na época de funcionamento.

⁹ Entrevista concedida no dia 05 de Julho de 2022, pela senhora Maria da Conceição Memória, 78 anos de Idade.

¹⁰ Entrevista concedida no dia 02 de Junho de 2022, pela senhora Bernadete Melo da Silva, 62 anos de Idade.

Essa troca de olhares costuma dar espaço aos sujeitos que ao longo da história foram silenciados, fazendo com que não ocupassem tanto espaço nos escritos. Desse modo, Portelli então nos diz que a questão norteadora dessa discussão não é que esses seres são sem voz, possuem voz sim, se não a tivessem, não teríamos nada a gravar e, conseqüentemente nada a escutar. Além disso, para essas pessoas que não foram escutadas ao longo da história, Portelli nomeia-os de sem-poder, levantando a premissa que esses sim têm voz, porém não há ninguém que os escute. Essa voz está incluída em um espaço limitado. O que faz o pesquisador é recolher esses discursos, amplificá-los e levá-los ao espaço público. Desse modo, podemos afirmar que se trata do direito de falar e ser ouvido, de ter uma função no discurso.

De forma que Pollak (1989) nos diz que essas lembranças que são despertadas por meio da história oral durante tanto tempo foram confinadas ao silêncio e transmitidas de uma geração a outra oralmente, e por meio de documentos escritos, permanecem sempre na memória. O longo silêncio sobre o passado desses grupos minoritários, longe de conduzir ao esquecimento, é a resistência que uma sociedade civil impotente opõe ao excesso de discursos oficiais. Dona Margarida, apresenta abaixo como relembra do trem de passageiros que tanto fez uso:

O trem de passageiros tinha duas classes, a primeira e a segunda classe. A primeira classe era para aquelas pessoas que podia mais, a passagem era mais cara né e na segunda classe a passagem era mais barato. Então eu ia na segunda classe mesmo, porque se da primeira classe chega com ele, eu chego igual. A diferença maior são as poltronas era acolchoada, né? aí na segunda classe era nos banquinhos duros mesmo.

Dona Bernabete, ao falar sobre esse aspecto da estrutura do trem de passageiros, corrobora com Dona Margarida, quando nos diz que “quem era mais ou menos, ia na primeira classe”. Logo, a cor do bilhete da primeira classe era diferente do segundo. Abaixo, o local onde está exposto uma boa parte dos bilhetes de passagens, atualmente localizado no Museu Ferroviário do Ceará. Perceberemos então, a troca nas cores dos bilhetes, simbolizando as classes do prestígio social de quem as comprava.

Figura 5 - Exposição de bilhetes de passagens da Rffsa



Fonte: Arquivo pessoal da autora, 2022.

Como não havia tanto entretenimento na época, as referidas entrevistadas alegam usar o trem de passageiros eminentemente para passear. Havia também pessoas que se arrumavam com o objetivo de conseguir pretendentes naquela parada de trem, e, assim o arranjavam. Dona Bernabete relembra que “embora o trem demorasse pouco, mas a alegria era imensa. [...] hoje em dia, as pessoas nem ligam mais de ver o trem passando, o trem pode é passar...” é perceptível o quão tensa esse trecho de sua fala, pois demonstra o pouco interesse que há em algo que antes chamava muita atenção.

Dona Conceição complementa esse trecho da fala de Dona Bernabete, nos falando daquela época em que “Cada apito do trem, gerava o questionamento: quem foi embora hoje? Ou seja, a chega e partida do trem não passava de forma despercebida naquele tempo. Sobre a importância do trem na vida de seus passageiros, dona Bernabete relembra com muita força “Eu lembro que para me mudar de cidade, eu viajei de trem. Então o trem marcou uma nova fase na minha vida.”

Dona Conceição e Dona Margarida utilizavam o trem eminentemente para passear, apreciando as cidades que os trilhos perpassavam. Contudo, não era somente pra diversão, havia outros casos que o trem se mostrava como um meio de transporte que muito servia. Conforme Dona Margarida descreve um momento que não foi por diversão que usou o trem “Eu já levei pessoas, assim doentes, inclusive minha própria mãe. Levei muitas vezes para consultar no trem Azul, meia noite. Ora, cansei de levar ela no sonho azul, aí o trem parava lá na estação de Sobral, eu descia lá porque era perto do hospital”.

Com esse trecho de fala, percebemos a função do trem para além da economia, “ajudou muita gente a vender suas coisinhas, trazendo da capital”, assim como Dona Conceição nos fala. Entretanto, atendia a uma demanda social, como era o caso de Dona Margarida, que, como outras famílias de classe mais baixa da época, não possuía seu transporte particular para levar seu familiar para o hospital no caso de emergência. Logo, o trem aparecia como um meio de transporte que conseguia concretizar esse objetivo muito bem.

Devido o horário do trem ser tão pontual na maioria das vezes, que era chamado popularmente “de horário” justamente para diferenciar das cargas. Então, muita gente dizia:” eu vou no trem de horário”. Essa frase fica marcante nas memórias dos passageiros da época que lembram com muita precisão até dos horários da chega e saída do trem na cidade durante o dia. Tinha um dos trens de passageiros que chamavam de corujão, devido ser sempre a noite. Assim também como tinha Asa Branca na Paraíba, tinha o sonho Azul no Ceará. O sonho azul já foi um dos últimos vagões que transportavam passageiros e que ganhou espaço nas memórias, devido ser uma máquina surgida nas últimas décadas do funcionamento do trem de passageiros com propostas de melhorias na confortabilidade.

Dona Margarida resume o tempo do trem de passageiros como “melhor tempo da minha vida” Contudo, devemos lembrar que não foi um período restritivamente de boas lembranças, é preciso lembrar do próprio trabalho árduo dos ferroviários no sol para manter a linha em funcionamento, como também os acidentes não somente ligados ao trabalho ferroviário, mas também do perigo que era para seus passageiros. Por exemplo, durante alguns trechos das viagens, havia pontes ferroviárias gradeadas. O trem ia passando e tinha gente com a cabeça de fora e com os braços de fora e tinham seus membros decapitados. Dona Margarida confirma para nós: “Quando acontecia esses tipos de acidentes, era sangue pra todo canto do trem. Nesses lugares com essas pontes morreu gente.”

Figura 6 - Ponte Ferroviária localizada a 5 km após a cidade de Reriutaba, Ceará.



Fonte: Arquivo do Iphan, 1980.

Além dos acidentes, outra problemática permeou no cotidiano do trem, quando foi se passando os últimos anos do funcionamento do trem de passageiros, a preocupação tomou de conta daquelas pessoas que não iriam ter condições suficientes para viajar em outros transportes que não seja o trem. A força para que o trem voltasse era intensa, que até se chegou a cogitar numa possível volta. “Surgiu até uma época, que falavam que o trem iria voltar, e quem sabe um dia não volte?” Percebemos nesse trecho de fala, a força do saudosismo na identidade ferroviária de dona Bernadete enquanto uma pessoa que soube utilizar e usufruir da melhor maneira o trem de passageiros. Sobre a desativação do trem de passageiros, Dona Margarida, relembra:

O pessoal já tinha medo dessa desativação, aí quando apareceu os ônibus nas estradas, aparecendo as pistas nas estradas, corre a notícia dessa última viagem, então a gente ficava naquele apereio: Será se ia acabar de acabar esse trem? aí foi devagarzinho, devagarzinho para ninguém notar, até que acabou tudo, o trem não trouxe mais passageiros, aí ficou só o cargueiro. Aí quando eu tinha um ônibus, todo mundo ficava animado para viajar de ônibus, todo mundo atrás das novidades, aí foram atrás da novidade mais nova que o trem.

O surgimento da ferrovia e de suas estações ferroviárias foi dado com base na visão lucrativa econômica, ou seja, produções que precisavam ser escoadas. O interessante é que tanto o surgimento quanto o desmanche foram projetos ambiciosos capitalistas que priorizavam o lucro. Com isso, observamos o seio no qual envolvia a ferrovia, como a mesma se atrela eminentemente ao projeto de expansão capitalista. E o que tem a ver inserir história patrimonial nesses projetos, que na visão dos grandes empresários não foram criados com esse intuito de fazer prevalecer suas memórias?

Dona Conceição relembra ao mencionar sobre esse tempo pra ela: “Dava pra escutar o barulho do trem porque não tinha barulho demais no mundo”. Essa passagem de dona Conceição nos revela o quanto hoje em dia está tudo transformado, não há a mesma sensibilidade para o trem como havia em décadas passadas quando o trem adentrava a cidade. Hoje, ao passar o trem de cargas, não há toda locomoção como havia naquela época, em que

as pessoas saíam de suas casas somente para ter como entretenimento a vista do trem. Hoje, há outros barulhos, outros meios de transportes mais modernos aos olhos humanos, fazendo com que o trem, ora o principal meio de transporte do local, se tornasse apenas um ornamento na cidade.

Como que “esse ornamento” poderá vir a se tornar um patrimônio? Precisamos defender essa causa. Candau (2016) vai dizer que história do patrimônio, é história da construção da identidade. Quando guardamos uma memória, estamos também conservando a identidade. Logo, a preservação do que restou hoje daquele tempo, merecia ser um museu ou em algum ponto cultural da cidade, todavia, o que estamos vendo é a história do patrimônio ferroviário ser vista em segundo plano face a uma política governamental dos municípios.

3.3 Descaso com o patrimônio ferroviário local: rumo a uma dita consciência patrimonial

Nesse tópico, analisaremos como os cidadãos compreendem a estação como patrimônio cultural da cidade. Será se esses moradores possuem consciência das estações ferroviárias enquanto patrimônios? como as instituições governamentais visualizam uma possível revitalização dessas estações e como os moradores que viajavam veem a estação? Esses questionamentos permeiam algumas discussões feitas até aqui.

Dona Margarida falou um pouco acerca de sua concepção de patrimônio cultural nos dizendo “Eu acho que é aquelas coisas abandonadas”. Diante desse cenário de desprestígio das estações no Ceará, esse trabalho tem como intuito denunciar todo o descaso que há com esses patrimônios, que, como dona Margarida conceitua, está sim abandonado. Com isso, vale o questionamento: a essência de um patrimônio é de ser abandonado? Não, um patrimônio precisa ser preservado e salvaguardado por sua população.

Dona Margarida diz que “já que os trens não voltam, mas as estações podem ser revitalizadas sim.” A esperança nas falas dos participantes da pesquisa é nítida para que haja um melhor olhar do poder governamental para esses prédios em suas cidades. A mesma também nos respondeu acerca das razões de ser importante preservar a estação. “Por que é importante preservar as estações ferroviárias?” houve choros e uma voz mais melancólica soou pelo ambiente, não permitindo que a pergunta fosse totalmente completa “[...] se não vai ser possível trazer trem de volta, né?” e logo, complementa: “ai pronto... Dá uma tristeza a estação desse jeito, a gente fica satisfeito se fosse ‘ajeitada’? Sim, porque evita de cair. Mas e aí? aonde que vão arrumar os trens pra trazer de novo?”

Thomaz (2010, p. 4) nos diz que “a tendência natural do homem moderno é olhar com desprezo as construções antigas, vendo-as como bens ultrapassados e desatualizados, os quais devem ser demolidos e ceder lugar a edificações mais modernas e arrojadas, mais úteis ao desenvolvimento da cidade.” Na descrição sumária do edifício que consta no inventário de varredura, que foi produzido no ano de 2008, a estação ainda preserva muito do seu aspecto original.

Conforme o sumário de varredura, é um edifício com cobertura de duas águas, ou seja, duas direções, um pro lado outra pro outro. Originalmente com lambrequins, ou seja, um detalhamento feito de madeira. Com telha cerâmica tipo capa e canal que se projetam sobre mãos francesas de madeira para resguardar a plataforma de embarque e desembarque e o passeio posterior (uma área de circulação, uma calçada), suas fenestraçãoes, ou seja, as janelas, são de vergas retas adornadas por molduras e possui como elementos compositivos de fachada os cunhais, o embasamento em destaque. Com essas informações técnicas que forma o inventário de cada estação ferroviária no Ceará, é possível nos aprofundar nos detalhes da arquitetura dessa estação analisando sua estrutura atual.

Ainda de acordo com o inventário, o uso atual da referida estação, está indicado como sem uso. O que corrobora com isso, é a descrição localizada no *site* “estações ferroviárias brasileiras”. A imagem abaixo, mostra um print do *site* “Estações Ferroviárias do Brasil”, na busca pela estação de Reriutaba, percebe-se que no quesito: Uso atual, que há total desconhecimento, ou seja, não há efetivamente um uso para essa estação nos dias de hoje. Infelizmente, esse status é a realidade de outras cidades localizadas no interior norte cearense.

Figura 7- PrintScreen da página inicial do site estações ferroviárias do Brasil



ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS
do Brasil

[Home](#)

Estações - S. Paulo

A B C D E
F G H I JK
L M N O P
Q R S T U
VXY [Mojiana em MG](#)

Siga a linha:
[Índice de estações](#)
...
[Amanaiara](#)
[Reriutaba](#)
[Pires Ferreira](#)
...

E. F. de Sobral (1893-1909)
Rede de Viação Cearense (1909-1975)
RFFSA (1975-1997)

RERIUTABA
(antiga SANTA CRUZ e SANTA CRUZ DO NORTE)
Município de Reriutaba, CE

Linha Norte - km 294,174 (1960) CE-3467
Altitude: 147 m **Inauguração: 01.12.1893**
Uso atual: desconhecido com trilhos
Data de construção do prédio atual: n/d

Fonte - Arquivo da autora, 2022.

Se formos pesquisar outras estações, sobretudo do sul do Ceará, o estado atual seria “em ruínas”. Isso é bem lamentável. “Ruínas” é uma palavra tão pequena, mas que abarca um grande significado, e além disso transmite um forte impacto, pois é nesse estado “em ruínas” que se encontra as estações de Amanaju no município de Senador Pompeu e Água Verde em Guaiuba.

Segundo o inventário de varredura, a estação Ferroviária de Reriutaba não faz parte do conjunto ferroviário preservado. Sobre o estado de conservação, em 2008, ano do inventário, o técnico responsável marcou com o estado “regular”, dentre as opções bom, regular, precário e em ruínas. Porém passados mais de uma década depois do atestamento dessa condição, podemos afirmar que o atual estado já passa para precário. Já na parte do questionamento se existe interesse local na utilização do bem, foi marcado que não havia interesse. Com isso, podemos notar que não houve mobilização da população enquanto a preservação desse bem material.

Nesse sentido, seguem as próximas imagens que muito bem demonstram o quanto o prédio da estação está deteriorado, necessitando de reparos, e de um uso por parte da população. Para que assim, o lugar se torne vivo, na consciência de cada um. Imaginemos infinitas possibilidades que há, em um prédio abandonado no centro da cidade, o quão pode ter serventia para a população, preservando seus aspectos históricos, é possível atribuir algum uso de cunho educacional e até mesmo cultural.

Figura 8 - Fachada da Estação Ferroviária de Reriutaba, Ceará



Fonte - Arquivo pessoal da autora, 2022.

Figura 9 - Compartimento interno que constitui a Estação Ferroviária de Reriutaba, Ceará



Fonte: Arquivo pessoal da autora, 2022.

Chegamos a ser redundantes no ponto que achamos lamentável o estado que se encontra essa estação. A realidade desses prédios é passível de reflexão crítica, convidando-nos a promover o questionamento de como algo tão promissor no início da instalação, nos tempos atuais vai cada vez mais se deteriorando? Acerca de questionamentos sobre o atual estado da referida estação e sua política de preservação, dona Conceição nos diz “morro de pena em ver aquele prédio daquele dia”.

A mesma também foi questionada sobre a compreensão do valor de patrimônio e nos fala “patrimônio é uma coisa que não tem um único dono, que não pode ser de uso próprio, que se transforma em alguma coisa boa que a sociedade se beneficie.” Tomando esse trecho da fala de dona Conceição em análise, a mesma demonstra o entendimento real do que seria patrimônio e de como a estação pertence a todos e a todos, sendo necessário que toda sociedade consiga ter um reconhecimento da dimensão para além de histórica do prédio, como foi social, econômica e cultural.

Voltando para a análise estrutural da fachada da Estação, podemos perceber que algumas de suas portas e janelas foram recobertas por paredes de cimento, ainda não consegui apurar o motivo de tal ação. Talvez para não haver invasão internamente, já que as portas já estão sem segurança alguma. Segue então, a vista lateral da estação:

Figura 10 - Vista lateral da Estação Ferroviária de Reriutaba, Ceará



Fonte: Arquivo pessoal da autora, 2022.

Atualmente, devido ao deterioramento da estação, pode ser possível traçarmos cenários distintos daquele tempo com a realidade que permeia hoje na cidade. Dona Conceição ressalta muito bem “quem não ia até a estação ver o movimento, ficava na sua janela espiando o trem passar. Hoje em dia nos dá medo de passar pela calçada, pois o lugar é deserto.” No “Bem dizer” da dona Margarida, a estação está abandonada, a mesma lamenta afirmando “olha a estação que tanto parei. Meu Deus será se algum dia vai voltar passar trens nessas estações?” percebemos nessa fala a essência do saudosismo que acaba por mexer com

as sensibilidades desses sujeitos. Dona Conceição reitera “muito desgosto de ninguém cuidar, e ninguém ter direito de tomar conta, podiam me dar para eu cuidar dela.”

Percebemos então como os cidadãos que vivenciaram tal época trata com afetividade, aquela no seu sentido mais literal, de afetar em sua vida. Pois assim como Pelegrini (2006, p. 89) nos retrata que “O direito à memória e à preservação do patrimônio cultural de distintos grupos constitui um exercício de cidadania importante para fundamentar as bases das transformações sociais necessárias para a coletividade”. Assim, o patrimônio ferroviário, tal como as memórias desses sujeitos merecem uma atenção por parte de nós, pesquisadores que buscamos no nosso ofício ir para além dos muros acadêmicos, na tentativa de promover contribuições na esfera social de forma significativa, como é o caso desse trabalho.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente artigo buscou traçar uma análise histórica e crítica acerca do atual estado da maioria das estações ferroviárias locais no Ceará, sobretudo Reriutaba, denunciando o descaso que há com esses prédios na maioria das cidades ferroviárias. A necessidade de escrever sobre essa problemática, originou-se por conta da atual conjuntura na qual estamos atravessando, em que cada vez mais esses patrimônios públicos estão se tornando banalizados, não somente pelo poder governamental, mas também pelas comunidades locais, que, não se sentem pertencidas com o tempo do trem de passageiros nessas cidades.

Vale ressaltar que o trem não só transportava passageiros, levava informação, jornais, encomendas, alegrias e cartas. Não podemos esquecer do quanto esse meio de transporte ajudou a população em sua época de auge, pois o valor das passagens era mais acessível para aquele tempo. A política que destituiu o trem de passageiros não pensou naquelas pessoas que eram dependentes desse transporte, pois não possuíam condições de adquirir seu transporte particular, nem mesmo viajar de ônibus. Logo, essa temática se faz importante para contarmos a história de Reriutaba, pois envolve os moradores, sujeitos protagonistas da história.

Desse modo, as discussões desenvolvidas nessa produção são instigadas pelo possível despertar da consciência do patrimônio ferroviário cearense, utilizando-se da análise teórica conceitual “lugar de memória” de Pierre Nora. Essa produção perpassa por sensibilidades e subjetividades encontradas nas narrativas de sujeitos que relembram com força dessa época. A partir disso, perguntamos o que essas pessoas compreendem do valor, da importância e se acham se deveria ser preservado, mesmo que são pessoas mais humildes e que não sabem como funcionam o Iphan, mas quando se fala de valor, elas sabem atribuir valor a experiências que a cidade passou.

Dona margarida e Dona Bernabete de família simples, Dona Conceição de família tradicional da cidade, que viajava somente na primeira classe. Mas o trem foi capaz de fazer parte da realidade delas independentemente de sua classe social. Desse modo, podemos avaliar como essa temática apesar de ser local, pode perpassar para as realidades das demais cidades do interior cearense. Esperamos que possa instigar os historiadores das demais cidades ferroviárias a assim como eu, ir atrás das documentações, e se não há essas fontes documentais, que produza, através das fontes orais. Portanto, tentei mostrar possibilidades das formas de se trabalhar metodologicamente com a história do patrimônio ferroviário local através da análise das fontes aqui referenciadas.

REFERÊNCIAS

ALBERTI, Verena. **Manual de História Oral**, 3. Ed. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2005.

BOSI, Ecléa. **Memória e sociedade:** lembranças de velhos. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1987.

CANDAU, J. **Memória e identidade.** tradução Maria Lécia Ferreira. - 1. ed., 3ª reimpressão, São Paulo: Editora Contexto, 2016.

CAVALCANTI NETO, J. R.; CARNEIRO, F. G.; GIANNECCHINI, A. C. **Avanços e desafios na preservação do patrimônio ferroviário pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional.** VI colóquio latino americano sobre recuperação e preservação do patrimônio industrial. São Paulo, 2012.

CERTEAU, Michel: **A invenção do cotidiano:** 1. Artes de fazer. Petrópolis: Vozes, 2008.

FILHO, Antônio Vitorino Farias. **O trem e a cidade. Sobral-CE.** Edições UVA/Sertãoocult, 2016.

Entrevista concedida no dia 02 de Junho de 2022, à pesquisadora Jaciara Azevedo Rodrigues, pela senhora Bernadete Melo da Silva, 62 anos de Idade, aposentada, moradora do centro de Reriutaba-CE.

Entrevista concedida no dia 05 de Julho de 2022, à pesquisadora Jaciara Azevedo Rodrigues, pela senhora Maria da Conceição Memória, 78 anos de Idade, aposentada, moradora do centro de Reriutaba-CE.

Entrevista concedida no dia 02 de Agosto de 2022, à pesquisadora Jaciara Azevedo Rodrigues, pela senhora Margarida Maria Pereira, 65 anos de Idade, aposentada, moradora do Centro de Reriutaba-CE.

Extrato de termo de cessão de uso, diretoria de administração e finanças publicado no **Diário Oficial da União - Seção 3**, N° 230, quarta-feira, 2 de dezembro de 2015.

FILHO, Luiz Lopes. **Memórias de um menino beradeiro.** Fortaleza: Premium Gráfica e Editora, 2017.

FROTA, Silvana Ximenes Gomes. **De Santa Cruz a Reriutaba.** Fortaleza: Imperial do Ceará, 1989.

GONÇALVES, Márcia de Almeida. **História Local:** o reconhecimento da identidade pelo caminho da insignificância. MONTEIRO, Ana Maria (et all.). IN: Ensino de História: sujeitos, saberes e práticas. Rio de Janeiro: Mauad X; FAPERJ, 2007.

GUIMARÃES, Selva. **O estudo da história local e a construção de identidades** IN: Didática e prática de Ensino de História. 12ª edição. Campinas: Papirus Editora, 2011.

HALBWACHS, M. **A memória coletiva.** São Paulo: Vértice: Editora Revista dos Tribunais, 1990.

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007.** Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2007-2010/2007/lei/111483.htm
Acesso em: 20 mai. 2022.

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, **Portaria nº 407/2010 de 21 de dezembro de 2010** Disponível em:
http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/portaria4072010alteradaportaria_1722016.pdf.
 Acesso em: 10 mai. 2022.

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, **Portaria Iphan nº17, de 02 de maio de 2022** Disponível em:
http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/PORTARIA_IPHAN_N17_29ABRIL2022-DOU-Imprensa%20Nacional.pdf. Acesso em: 20 jun. 2022.

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, **Inventário sumário de varredura do patrimônio da Rfssa no Ceará**, 4ª Superintendência Regional, 2008.

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, **Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário** (atualizado em 01/08/2022) Bens declarados valor histórico, artístico e cultural

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Manual Técnico do Patrimônio Ferroviário**. Disponível em:
http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/portaria4072010alteradaportaria_1722016.pdf.
 Acesso em: 20 ago. 2022.

LIMA, Francisco de Assis de; PEREIRA, José Hamilton. **Estrada de ferro no Ceará**. Fortaleza: expressão Gráfica e editora Ltda., 2007.

MATOS, Maria Izilda Santos de. **Cotidiano e Cultura: história, cidade e trabalho**. Bauru, São Paulo; EDUSC, 2002.

MONT'ALVERNE, Glória Giovana Saboya. **A Ferrovia e a Cidade**. Desafios da modernidade em Sobral (1870-1920). Sobral; Instituto Ecoa, 2015.

SANTOS, Carlos Augusto Pereira dos. **A Nostalgia dos apitos: a estrada de ferro de Sobral**. Quarenta anos depois da partida do último trem de Camocim-CE. (1977-2017). 1ª ed. Sobral: Edições UVA; Global Gráfica, 2017.

NORA, Pierre. **Entre memória e história: a problemática dos lugares**. Revista Projeto História, São Paulo, nº 10, p. 07-28, 1993.

OLIVEIRA, Eduardo Romero de. Memória, História e patrimônio: perspectivas contemporâneas da pesquisa histórica. **Fronteiras**, Dourados, MS, v. 12, n. 22, p. 131-151, jul./dez. 2010.

OLIVEIRA, Eduardo Romero de. **Usos sociais do Patrimônio Cultural**. UNESP, 2012, p. 97-123.

PELEGRINI, S. C. A. **O patrimônio cultural no discurso e na lei: trajetórias do debate sobre a preservação no Brasil**. Patrimônio e Memória - Revista Eletrônica, v. 2, n. 2, p. 1-24, Assis - São Paulo: UNESP – FCLAs – CEDAP, 2006.

POLLAK, Michael. Memória, esquecimento e silêncio in: Revista Estudos Históricos. **Rio de Janeiro**, v. 2, n. 3, 1989.

PORTELLI, A. **História Oral como arte da escuta**, São Paulo: Letra e Voz, 2016.

REIS, D. “Fabricando a “alma da cidade” e a história da nação: embates e instabilidades nos processos de patrimonialização”, **Antíteses**, v. 7, n. 14, p. 146-170, 2014.

REVEL, Jacques (org.). **Jogos de escalas: a experiência da microanálise**. Rio de Janeiro: Fundação Getulio Vargas, 1998.

TOMAZ, P. C. “A preservação do patrimônio cultural e sua trajetória no Brasil”. **Fênix – Revista de História e Estudos Culturais**, v. 7 n. 2, 2010.