

## AS ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS NO CEARÁ COMO LUGARES DE MEMÓRIA: O DESPERTAR PELA CONSCIÊNCIA PATRIMONIAL

### RAILWAY STATIONS IN CEARÁ AS PLACES OF MEMORY: AWAKENING THROUGH HERITAGE AWARENESS

Jaciara Azevedo Rodrigues<sup>1</sup>

**RESUMO:** o presente artigo busca traçar uma análise histórica e crítica acerca do atual estado das estações ferroviárias do Ceará, denunciando o descaso que há na maioria das cidades ferroviárias, uma vez que são poucas que passaram pelo processo de valorização. A necessidade de escrever sobre essa problemática, originou-se por conta da atual conjuntura na qual estamos atravessando, em que cada vez mais esses espaços estão se tornando banalizados, não somente pelo governo, mas também pelas comunidades locais, que, não se sentem pertencidas com o tempo do trem nessas cidades. Nesse sentido, essa produção se apropria de alguns exemplos de cidades do interior do Ceará que souberam fazer bom uso de seus prédios ferroviários, em dissonância com as estações que estão deterioradas. Desse modo, as discussões desenvolvidas são instigadas pelo possível despertar da consciência patrimonial ferroviária cearense através da análise conceitual “lugar de memória” de Nora juntamente aos documentos legislativos que tratam da preservação desses bens ferroviários.

**Palavras-chave:** Patrimônio Ferroviário Estações Ferroviárias. Lugares de Memória.

**ABSTRACT:** the present article aims to analyze the current situation of railway stations in the state of Ceará, denouncing the neglect of these buildings in most railway cities, because few stations were listed. The desire to write about this problem originated because of the current situation we are living in, in which public patrimonies are often being destroyed, not only by the government, also by the local communities, which do not feel that they belong with the time of the passenger train in these cities. In this sense, this production takes advantage of some examples of cities in the interior of Ceará which knew how to make good use of their railway buildings, in dissonance with the stations that are completely deteriorated, which need urgent attention. In this way, the discussions developed in this article are originated to raise awareness of the railway heritage of Ceará using the conceptual theoretical analysis “memory’s place” by Pierre Nora and the legislative documents about the preservation of these railway heritages.

**Keywords:** Railway Heritage. Railway Stations. Memory Places.

### CONSIDERAÇÕES INICIAIS

Discutir sobre patrimônio, é tratar de memória, logo, essa noção teórica de se trabalhar com a memória nos permite adentrarmos numa abordagem patrimonial, sobretudo na dimensão ferroviária, que é nosso foco desse trabalho. Nessa perspectiva, a conjuntura onde estamos

<sup>1</sup> Mestranda em História, Cultura e Espacialidades (PPGHCE/UECE)

inseridos nos conduz a refletir acerca de algumas situações que afligem parcela significativa da população, uma delas nos leva a pensar no rumo que está tomando alguns prédios de importância histórica, muitas vezes em detrimento de uma dita modernização, com o objetivo eminente de embelezar as ruas.

Isso faz com que venhamos investir nossa atividade intelectual na investigação crítica sobre preservação e reconstrução do patrimônio cultural que auxilia, de certa forma, na formação de nossa identidade por meio das memórias que nesses locais são evocadas. Na forma como os prédios das estações ferroviárias impactaram a população da época do funcionamento do trem de passageiros, as estações localizadas no centro das cidades (des) afeta a geração de hoje que passa muitas vezes ao lado desses espaços sem compreenderem o valor significativo que já possuiu na cidade em um determinado tempo, não instigando a consciência patrimonial para fortalecimento da identidade local.

Nesse sentido, cabe-nos ter em mente que a história do patrimônio no Brasil atravessou algumas oscilações, alterando-se o conceito ao longo de sua trajetória histórica. De tal forma que a noção da dimensão cultural do patrimônio ganhou mais força nas últimas décadas, apenas. Essa ampliação de sentido oferecida ao patrimônio foi respaldada pela Constituição Brasileira de 1988.

Baltazar (2011) determina como patrimônio o conjunto de todos os bens, materiais ou imateriais, que, pelo seu valor, devem ser considerados de interesse relevante para a permanência e para a identidade da cultura de uma determinada comunidade. Nessa perspectiva, faz-se fulcral encarmos patrimônio como um conceito que recebe atribuições de várias significações, sendo aplicado em muitos contextos, no caso dessa produção, será investigado, sobretudo, o patrimônio ferroviário como uma memória que deve permanecer viva na identidade da população que durante décadas viajou no trem. Dessa forma, Candau (2016) nos diz que todo ato memorial está ligado ao projeto de uma identidade. Nesse sentido, através das memórias dos ferroviários, será possível construir um processo identitário de um determinado grupo social.

Assumindo o compromisso social, a escrita desse artigo pretende despertar aos leitores, a prática de preservar o patrimônio ferroviário nas pequenas cidades e não somente nas capitais. Ou seja, as cidades ferroviárias localizadas no interior cearense, onde foram construídas pequenas estações, hoje podemos traçar algumas dissonâncias como também ligações entre os cenários ferroviários, algumas delas tratam de forma mais atenciosa, porém em outros casos, a

realidade desses prédios é lamentável e passível de reflexão crítica, convidando-nos a promover o questionamento de como algo tão promissor no início de sua implantação, vai cada vez mais se deteriorando?

Ademais, para concretização da abordagem da história patrimonial das estações, a pesquisa se apoia na análise de leis e portarias que dizem respeito à preservação da memória ferroviária, sobretudo dos prédios das estações. No primeiro tópico do presente artigo irá ser abordado sobre isso, como também teremos a análise da lei da valoração de bens ferroviários. Ademais, através das fontes iconográficas, no segundo tópico, iremos demonstrar como as duas estações ferroviárias selecionadas para análise possuem estados distintos de preservação, pretendendo, assim demonstrar a realidade vigente em outras cidades do Ceará.

De forma teórica, no terceiro tópico será problematizado o conceito de “lugar de memória” de Pierre Nora, de forma a nos questionar o que falta para que essas estações sejam os lugares de memória que Nora (1993) descreve. Deixando a desejar, 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 a consciência de que as estações ferroviárias são patrimônios de essência histórica, social e cultural.

A partir da incumbência em escrever sobre essa temática, cabe-nos lembrar da trajetória histórica breve de como a ferrovia chegou no Ceará. A partir da construção dessa primeira linha férrea<sup>2</sup> 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 é então difundida em grande massa. Embora, a priori, a ferrovia tenha sido instalada visando eminentemente o fortalecimento do transporte de cargas, foi levantada a probabilidade de o 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, mas que também seja assim na

---

<sup>2</sup> Os primeiros trilhos cearenses foram instalados em Baturité devido a importância econômica da serra e suas riquezas naturais. Assim, houve fatores que motivaram essa escolha.

prática - realidade que ainda não faz parte da maioria dos prédios das estações cearenses. Com isso, podemos nos questionar acerca de quem deve instigar essa iniciativa de preservação, as prefeituras das cidades ou 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.

## **O PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO EM DEBATE: DESAFIOS E PERSPECTIVAS DA VALORAÇÃO DAS ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DO CEARÁ**

Há duas categorias primordiais de memória quando se estuda o patrimônio, que pode ser oriundo de uma memória individual como também coletiva. Pollak (1989) considera a memória como uma operação coletiva dos acontecimentos e das interpretações do passado que se quer salvaguardar, esta “se integra, como vimos, em tentativas mais ou menos conscientes de definir e de reforçar sentimentos de pertencimento e fronteiras sociais entre coletividades.” (1989, p. 7). O referido autor possui seus estudos apoiados no conceito de memória coletiva desenvolvido por Halbwachs (1990) afirmando que Halbwachs (1990) enfatiza a força dos diferentes pontos de referência que estruturam nossa memória e que a inserem na memória da coletividade a que pertencemos.

Entre eles se incluem os monumentos, que serão os lugares de memória que Pollak nos traz. Porém, não devemos tratar as estações ferroviárias como grandes monumentos, e sim espaços que eram abertos a grupos sociais mais populares também, ou seja, “um lugar do povo”.

Conforme Funari e Pelegrini (2006) o patrimônio coletivo não depende exclusivamente de um indivíduo para definir o que é interessante, como é o caso do patrimônio individual. O coletivo é sempre mais distante, pois é definido e determinado por outras pessoas, desde comunidades pequenas até municípios, estados, nações ou a humanidade no geral. Logo, deixaremos evidente, que as estações ferroviárias fazem parte de uma memória coletiva<sup>3</sup>, contudo, de certa forma, respalda as memórias individuais ali despertadas.

Assim, as estações ferroviárias são patrimônios que, revestidos de valores históricos, culturais e sociais, dependem do reconhecimento de uma comunidade em massa para ganhar a

---

<sup>3</sup> Halbwachs desenvolveu o conceito de memória coletiva, defendendo que a memória a priori, individual é respaldada pela memória coletiva. O mesmo toma o contexto social. demonstra a importância de coletiva. Como o cenário do trem marcou uma geração inteira que utilizava esse transporte de forma significativa, então teve um impacto coletivo.

devida notoriedade, e são esses mesmos grupos que atribuem significações às estações, tomando como base o tempo do trem de passageiros.

Para entendermos as estações como patrimônios, vamos adentrar um pouco na compreensão de patrimônio. Fonseca (2009, p. 56) nos fala um pouco sobre como surgiu a ideia primordial de patrimônio, afirmando que

A imagem que a expressão “patrimônio histórico e artístico” evoca entre as pessoas é a de um conjunto de monumentos antigos que devemos preservar, ou porque constituem obras de arte excepcionais, ou por terem sido palco de eventos marcantes, referidos em documentos e em narrativas dos historiadores. Entretanto, é forçoso reconhecer que essa imagem construída pela política de patrimônio conduzida pelo Estado por mais de sessenta anos, está longe de refletir a diversidade, assim como as tensões e os conflitos que caracterizam a produção cultural do Brasil, sobretudo a atual, mas também a do passado.

Conforme Campos (2017) em seu texto sobre a trajetória do patrimônio no Brasil, através das constituições, a ideia da dimensão de patrimônio cultural foi mais desenvolvido na constituição de 1988, porém o autor pontua algumas ressalvas, trazendo o artigo 216º que conceitua os diversos tipos de bens, instrumentos e efeitos jurídicos. Esta é a única ocasião em que se utiliza a expressão patrimônio cultural, uma vez que os artigos complementares se referem apenas ao patrimônio histórico e artístico, ou seja, ideia firmada ainda no governo de Getúlio Vargas (1930-1945), remetendo à compreensão inicial de patrimônio.

Sobre as primeiras compreensões acerca do patrimônio, Pelegrini (2006, p. 64) afirma que as práticas preservacionistas iniciais foram orientadas por critérios seletivos pautados na característica estética e estilística das obras. Todavia, ao pensarmos na contemporaneidade, podemos revestir a perspectiva de patrimônio numa dimensão da diversidade, cidadania e direitos. Conforme Pelegrini o direito à memória e à preservação do patrimônio cultural constituem um exercício de cidadania.

Tratando-se do patrimônio ferroviário, conforme Matos (2020, p. 3) “O movimento de requisição do direito à memória, a identidade e ao passado ferroviário como um atributo devido pelo Estado brasileiro teve longa caminhada”. Ou seja, tem toda uma trajetória de flutuações e que não é a função desse artigo se aprofundar, mas demonstrar que desde quando instituída no governo de Vargas, a ideia de patrimônio foi sofrendo modificações, sobretudo no que se refere a necessidade da criação de políticas voltadas para a prática de preservação.

Sandra Jatahy Pesavento reforça essa ideia nos seus estudos acerca de memória e patrimônio quando fica subentendido que lidar com o passado é poder exercer seus direitos como cidadão. Logo, podemos destacar que a prática ao patrimônio histórico cultural é sim um

instrumento da cidadania. Ao tratar de memória e patrimônio, devemos tomar como base o aspecto de pertencimento. Pois assim como afirma Pelegrini (2007, p. 89) “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.”

Ainda de acordo com Pelegrini (2007, p. 91)

Assim, podemos inferir que não somente os objetos ou as coisas, mas suas representações imagéticas e simbólicas circulam nas entranhas das memórias dos sujeitos sociais, em meio a sentimentos e vivências que resistem ao ocaso e se mantêm devotadas a sustentar vínculos com os seus lugares de pertencimento, historicamente construídos. Essa articulação se dá, pois os objetos, sons ou aromas dinamizam a memória coletiva ou individual e constituem manifestações da materialidade da cultura de um grupo social, desencadeando tensões entre as reminiscências e o esquecimento, numa busca constante de fortalecimento de seus elos com o seu lugar de pertencimento.

Oliveira (2010)<sup>4</sup> 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”.

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.

Como já mencionado, patrimônio e memória são conceitos que podem ser pensados em diálogos, de forma que 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, perpasse as gerações e as estações ferroviárias incorporam efetivamente essa percepção. Embora a geração de hoje não se reconheça e não se sinta pertencida, podemos propor uma reflexão crítica, para isso começaremos.

---

<sup>4</sup> 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.

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. Neto; Carneiro; Giannecchini (2012, p. 3) nos dizem que após a privatização da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (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.

A partir do ano em que a RFFSA foi completamente extinta- 2007, foi instituída a Lei nº 11.483<sup>5</sup> 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.”

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 se aplica, 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.

---

<sup>5</sup> A Lei 11.483, de 31 de maio de 2007, atribuiu ao Iphan a responsabilidade de receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta Rede Ferroviária Federal SA (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>

Ou seja, 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 de um determinado bem:

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 reinterpretações e reclassificações.” (REIS, 2014, p. 02). Infelizmente, a estação ferroviária de Reriutaba, um dos objetos de análise desse artigo, 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. Oliveira (2012, p. 100) afirma que

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.

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 ultrapassado de forma que podemos visualizar cenários distintos na forma de 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.

Candau (2016) afirma que “querem patrimonializar a França toda”, isso significa que há nesse país preocupação em salvaguardar o que foi vivido. Já na nossa realidade brasileira, é visto com banalidade um processo de revitalização que poderia ter acontecido há algum tempo. Nesse sentido, intitular estações ferroviárias como lugares de memória seria problemático, uma vez que não houve no Brasil e nem há a mesma relação acontecendo. Devemos tomar como base que quando Nora (1993) desenvolve o conceito de “lugar de memória”, 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.

Nora (1993) está analisando uma sociedade que está tentando lembrar de tudo, mas não consegue, isso demonstra uma forte relação com o passado. Tratando da nossa realidade brasileira, em relação às estações ferroviárias, não há uma preocupação da sociedade como um todo 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. Ao final da leitura ficará claro se realmente a sociedade se sente engajada e envolvida nessa história em prol da patrimonialização das estações ferroviárias.

## DISSONÂNCIAS DAS REALIDADES ENTRE AS ESTAÇÕES CEARENSES: AS CIDADES DO INTERIOR TAMBÉM APARECEM

Nesse tópico, utilizaremos o caso de duas estações ferroviárias localizadas nos municípios de Reriutaba<sup>6</sup> e Aurora<sup>7</sup> como exemplos que marcam essa dissonância dos estados desses prédios em cada uma dessas cidades, demonstrando como o Ceará conta com cidades ferroviárias que fazem bom uso de suas estações, mas também cidades que ainda não desenvolveram a devida consciência patrimonial.

Apesar da estação de Aurora atualmente possuir um determinado fim cultural, na estação de Reriutaba não há efervescência da prática de preservação. Ou seja, embora a estação de Reriutaba esteja esquecida, esta, justamente representa as demais estações do Ceará que estão abandonadas, tanto perante o poder público como também diante da própria comunidade local. Enquanto, que, em Aurora, a referida estação está inscrita na lista de valoração do Iphan, representando também aquelas cidades ferroviárias que fazem bom uso de suas estações.

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.



**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 Mogiana 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

<sup>6</sup> Cidade ferroviária cearense localizada na região norte do estado do Ceará.

<sup>7</sup> Cidade ferroviária cearense localizada na região sul do estado do Ceará.

Figura 1: printScreen da página inicial do site estações ferroviárias do Brasil.

Fonte: arquivo pessoal da autora, 2022.

Se formos pesquisar outras estações nesse referido *site*, 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 transmite um forte impacto. Exemplos de prédios de estações que estão nesse estado “em ruínas” são as localizadas em Amanaju no município de Senador Pompeu e Água Verde em Guaiuba.

Nesse sentido, segue a próxima imagem que muito bem demonstra o quanto o prédio da estação de Reriutaba 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 de forma a fomentar as práticas sociais e culturais da cidade.



Figura 2: vista da lateral da Estação Ferroviária de Reriutaba, Ceará.

Fonte: arquivo pessoal da autora, 2022.

Chegamos a ser redundantes no que se refere ao estado lamentável 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? 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 foi possível apurar o motivo de tal ação. Talvez para não haver invasão internamente, já que as portas já estão sem segurança alguma.

Ademais, podemos nos questionar criticamente como um lugar com potencial de memórias consegue se transformar nisso? Agora, analisaremos a estação ferroviária de Aurora, onde atualmente é um ponto cultural no centro urbano. Um prédio que foi revitalizado, embora tenha sido preservado sua fachada, houve preocupação por parte dos moradores ou do poder público em promover alguma utilidade para esse prédio hoje. Fazendo com que o fluxo de pessoas aconteça de forma eficaz e saudosista por muitos que viveram a época de fervência das pessoas esperando o trem chegar ou partir.

Dessa forma, não somente resgatando os traços da estação, mas também o cenário vivo do cotidiano que fazia parte no funcionamento do trem de passageiros no local. Atualmente, o prédio da Antiga Estação de Aurora abriga uma biblioteca pública e há planos para transformá-la em um memorial da ferrovia local.



Figura 3: atual fachada da Estação Ferroviária de Aurora, Ceará.

Fonte: arquivo pessoal da autora, 2022.

Nesse momento, foram apontadas as dissonâncias entre as estações, mas iremos demonstrar que todas localizadas no estado consegue se ligar em alguns aspectos que serão aqui

elencados. Um dos pontos que faz ligação entre as realidades dessas duas cidades é o elemento modernizador sentido para além da capital, adentrando nas cidades interioranas. Aranha (2010) nos diz que a sedução do moderno permeou nesses locais, ou seja, houve impacto modernizador em cidades para além da capital.

Assim, ainda conforme Aranha (2010) quando trata sobre as estações nos seus cerne de origens, estas, denotam marcos de uma série de novidades provindas da modernidade, que, conseqüentemente, trouxe mudanças pertinentes na dinâmica da vida cotidiana implicando em um progresso- termo esse muito usado nos discursos da época que a ferrovia alcançou seu ápice no Ceará, uma vez que essa modernidade seduzia o imaginário social. Sobre isso, Aranha (2010, p. 138)

A primeira constatação a fazer é que o trem imprimia um novo ritmo de vida cotidiana dos lugares por onde passava, em particular nas cidades, vilas ou núcleos rurais marcados pela existência de estações ferroviárias, contribuindo para que essas tenham se tornando uma espécie de passeio público ou um local extremamente atraente, um ambiente de intensa sociabilidade.

Outra particularidade que devemos pensar quando fazemos a comparação da realidade ferroviária das cidades do interior e a capital, é que acabam chegando ao tempo presente como resquícios do arcaico fortalecendo a ideia de patrimônio histórico. Nesse sentido, ambas estações resistiram ao tempo e descarrilham no tempo presente, revestidas de símbolos modernos, mas também por significações de resistência. Ou seja, o que outrora foram representantes da modernidade do século XIX e XX, atualmente podem ser consideradas elementos de historicidade, memória, identidade e valoração patrimonial.

Ademais, há que se notar o declínio do tempo do funcionamento da ferrovia que foi deixado, a saudade acabou sendo a mesma, embora o cuidado da temporalidade de hoje não reconheça isso. Atualmente, cidadãos que viajavam de trem frequentemente, ou até mesmo trabalhadores ferroviários, atualmente aposentados, rememoram com muita força a saudade daquele tempo. De certa forma, sentem-se angustiados pelo cenário apresentado hoje de não haver uma atenção significativa para aquele tempo, que poderia estar reproduzido em algum ponto histórico e cultural da cidade como “fonte de memórias”.

Como já ficou notório, para além de alterar a infraestrutura dos locais por onde chegava, o trem modificava o cotidiano dos moradores que possuíam um ritmo na cidade. Um dos aspectos que se evidencia isso é através dos horários da chegada e partida no trem. Desse modo, a figura do trem nessas cidades consegue alterar o imaginário da população, que, durante muitas

décadas assistiu admiradamente os efeitos de todo esse desenvolvimento promovido nos centros urbanos.

Sendo assim, a nossa intenção nesse tópico, não foi apenas apontar convergências entre as realidades dessas duas estações cearenses ferroviárias, mas também demonstrar que há pontos de divergências que inserem esse objeto de estudo, a variar de acordo com o local onde se situa, para que assim seja possível denunciar o cenário desigual de preservação no que se refere ao tratamento das estações no Ceará.

Fica perceptível que mesmo com o fim das viagens de trens, os espaços ferroviários ainda podem ser revisitados como lugar de encontro, cultura, vivências e experiências identitárias. O *sonho azul* era um trem que passava pela linha sul do Ceará, como também norte. Atualmente, os moradores mais antigos dessas cidades ferroviárias cearenses que vivenciaram esse tempo do trem de passageiros, lembram com nostalgia as paradas em cada estação durante as viagens no *sonho azul*, sendo assim, nos cumpre questionar se essas estações onde o trem parava para desembarque e embarque de passageiros podem ou não receber designações de lugares de memórias.

## **AS ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS COMO LUGARES 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 o autor denomina como *lugar de ocupação*. Com isso, esse lugar acaba incorporando o que Certeau (2008) chama de *espaço*, o qual será repleto de vivências e experiências históricas, e todo esse modo de viver trará memórias, assim, o indivíduo é dotado de pertencimento com determinado local adquirindo uma identidade própria.

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.

Mais eis o questionamento, tratando-se da realidade brasileira, será se a população como um todo está preocupada em transformar essa estação em patrimônio? Pode ser que essa iniciativa esteja partindo apenas da minoria. Infelizmente, na maioria dos municípios cearenses, os prédios das antigas estações se encontram 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 será 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, mesmo que nem 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 atribuímos 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, p. 158) 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.

Podemos notar que o pensamento de Nora (1993) e de Candau (2016) se convergem no que se refere ao 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, instigando-nos a pensar sobre a constituição da história, será que se dá pela dissolução crítica da memória? mas também podemos afirmar que a história demanda, explica, mantém os lugares que comportam as memórias.

Nora (1993) afirma que se não fosse a história intervindo, os lugares de memória não passariam da função de simples guarda memorial. O “lugar de memória” diz muito sobre nossa relação com aquele espaço em um determinado passado. O autor complementa dizendo 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, concernente esse simbolismo que o autor está tratando, pode ser pensando e sentido de forma social. O que infelizmente aparenta não ser uma prioridade da geração de hoje, que não possui dimensão da importância das estações.

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, ou seja, que é preciso criar esses espaços e instituir como repleto de memórias, tendo 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 parar de funcionar, 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

se 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, Tomaz (2010) 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. 2).

Tomaz (2010, p. 2) ainda nos diz 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. Dessa forma, com esse trabalho, propomos reflexões que nos levam a pensar nas razões pelas quais esses lugares não são considerados de memórias por parte de uma parcela da população, ou seja, o que falta para se tornarem? será se toda a população local, assim como na sociedade francesa, está instigada e engajada nessa patrimonialização?

Pelegri (2007) 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. Pelegri (2007, p. 89) “Essa lógica da pertença lhes assegura uma identidade cultural, que constitui um suporte precioso para formação do cidadão.”

Pesavento (2005) nos diz que para recuperar a cidade do passado implica não somente reconstruir, revitalizar restaurar os prédios ditos históricos, ou seja, a autora promove uma reflexão para além da preservação material desses espaços que devem sim ter importância significativa, sobretudo as estações ferroviárias, nos centros urbanos.

Com isso, Pesavento (2005, p. 209) completa seu pensamento afirmando que é preciso ir além dessa instância perpassando o simbólico e o sensível. Afirmando que “ao salvaguardar a cidade do passado, importa, sobretudo, fixar imagens e discursos que possam conferir uma certa identidade urbana, um conjunto de sentidos e de formas de reconhecimento que a

individualizem na história. Quando tratamos de sensibilidades, podemos pensar sobre pertencimento. Esse sentimento está contido não apenas no material, mas nas memórias, tradições, rememorações das vivências passadas, como foi o caso das estações.

Pesavento (2005) traz o elemento tempo como capaz de modificar o espaço “onde as práticas sociais do consumo e da apropriação do território não só alteram as formas do urbano como também a função e o uso do mesmo espaço, descaracterizando o passado da cidade” (2005, p. 210)

A autora nos revela o sentimento que pode ocorrer, no caso de espaços que passaram por significativas transformações, como pode haver a perda da sensibilidade devido, por exemplo, esses prédios não estarem na mesma estrutura de quando funcionava, como podemos citar o caso das estações. Ademais, a autora nos diz que devido os estados de preservação estarem hoje tão diferentes da época de funcionamento, não poderá ser possível, despertar, de forma automática a rememoração.

Ou seja, haverá, “um certo bloqueio da sensibilidade, impedindo de reconhecer, sob as formas novas, o passado do urbano, ali escondido. [...] que só podem ser despertados pela ativação de um olhar sensível e por um processo que implica ensinar a pensar.” Assim, a autora reforça que, nesse caso, é preciso esforço da imaginação, capaz de criar um olhar especial diante daquilo que já foi um dia algo e que hoje já não é mais. Sendo assim, nosso olhar é mais voltado ao despertar de uma consciência patrimonial perante esses espaços.

## **CONCLUSÃO**

Portanto, não podemos permitir que o patrimônio ferroviário desapareça por falta de consciência pública. Nossa história não pode se transformar em ruínas. Há ainda muito que se desenvolver de consciência patrimonial, como também de trabalhos que busquem tecer sobre essa temática, que atravessa muros acadêmicos, perpassando na dimensão social.

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. A partir disso, podemos refletir acerca do que a população compreende 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. Então, o desenvolvimento de um trabalho que trate metodologicamente das falas desses sujeitos, pode ser um grande potencial de pesquisa.

Desse modo, podemos avaliar como essa temática 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, buscar documentações, e se não há essas fontes documentais, que seja produzida, através das fontes orais. Assim, tentei mostrar um pouco do vasto universo de possibilidades das formas de se trabalhar metodologicamente com a história do patrimônio ferroviário local através da análise das fontes aqui referenciadas.

## REFERÊNCIAS

### FONTES DOCUMENTAIS

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](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](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](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 RFFSA 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](http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/portaria4072010alteradaportaria_1722016.pdf).  
Acesso em: 20 ago. 2022.

### BIBLIOGRAFIA

ARANHA, Gervacio Batista. As estações de trem nas cidades do Norte brasileiro como símbolos de um novo tempo (1880-1930). In: SOUZA, Antonio Clarindo Barbosa de. **Cidades e experiências modernas**. Antonio Clarindo Barbosa de Souza, Paula Rejane Fernandes. – Campina Grande, EDUFCG, 2010.

BALTAZAR, A. **Patrimônio cultural: técnicas de arquivamento e introdução à Museologia**. Batatais: Claretiano, 2011.

CAMPOS, Yussef Daibert Salomão de. «Trayectoria constitucional del patrimonio cultural en Brasil». **Memoria y Sociedad** 21, n.º 42 (2017): 50-57. <https://doi.org/10.11144/Javeriana.mys21-42.tpcp>

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

NETO, José Rodrigues Cavalcanti; CARNEIRO, Fernanda Gibertoni; GIANNECCHINI, Ana Clara. 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**, 2011.

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

FONSECA, Maria Cecília Londres. Para além da pedra e cal: por uma concepção ampla de patrimônio cultural. **Memória e patrimônio: ensaios contemporâneos**. Rio de Janeiro: DP&A, v. 28, p. 59-79, 2003.

FUNARI, Pedro Paulo; PELEGRINI, Sandra C. A. **Patrimônio Histórico e Cultural**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2006.

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

MATOS, LUCINA FERREIRA. Memória nos trilhos: o patrimônio ferroviário e sua contribuição às práticas preservacionistas brasileiras na década de 1980. **Anais do Museu Paulista: História e Cultura Material**, v. 28, 2020.

NORA, Pierre. Entre memória e história: a problemática dos lugares. **Projeto História: Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados de História**, v. 10, 1993.

OLIVEIRA, Eduardo Romero de. Memória, história e patrimônio-perspectivas contemporâneas da pesquisa histórica. **FRONTEIRAS: Revista de História**, v. 12, n. 22, p. 131-151, 2010.

OLIVEIRA, Eduardo Romero de. Usos sociais do patrimônio cultural. **Educação, Identidades e Patrimônio**, Assis, Fecilcam, p. 101-128, 2012.

PELEGRINI, Sandra de Cássia Araújo. O patrimônio cultural e a materialização das memórias individuais e coletivas. **Patrimônio e Memória**, v. 3, n. 1, p. 87-100, 2007.

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. 54-77, Assis - São Paulo: UNESP – FCLAs – CEDAP, 2006.

PESAVENTO, Sandra J. **Cidade, Espaço e Tempo**: Reflexões sobre a Memória e o Patrimônio Urbano. Cadernos do LEPAARQ. Textos de Antropologia, Arqueologia e Patrimônio, Pelotas: EGUPPel, vol. II, n. 4, 2005, p. 09-17.

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

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.

**As estações ferroviárias no Ceará  
como lugares de memória:  
O despertar pela consciência patrimonial**

JACIARA AZEVEDO RODRIGUES

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.