



UNIVERSIDADE DA INTEGRAÇÃO INTERNACIONAL DA LUSOFONIA  
AFRO-BRASILEIRA - UNILAB  
INSTITUTO DE HUMANIDADES E LETRAS - IHL  
BACHARELADO EM ANTROPOLOGIA

**EDMAR LUIZ DE SOUSA**

**PARADA KM 34 - HISTÓRIA E MEMÓRIA DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA  
DE PACATUBA-CEARÁ 1876 - 1990**

**Redenção- Ceará**

**2022**

**EDMAR LUIZ DE SOUSA**

**PARADA KM 34 - HISTÓRIA E MEMÓRIA DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA  
DE PACATUBA-CEARÁ 1876 – 1990**

Monografia apresentada ao Curso de Graduação em ANTROPOLOGIA, da Universidade da Integração Internacional da Lusofonia Afro-brasileira como requisito parcial para obtenção do título de Bacharel em Antropologia. Orientador: Prof. Dr. Rhuan Carlos dos Santos Lopes

**Redenção-Ceará**

**2022**

Universidade da Integração Internacional da Lusofonia Afro-Brasileira  
Sistema de Bibliotecas da UNILAB  
Catalogação de Publicação na Fonte.

---

Sousa, Edmar Luiz de.

S696p

Parada KM 34 - história e memórias da estação ferroviária de Pacatuba - Ceará 1876 - 1990 / Edmar Luiz de Sousa. - Redenção, 2022.

0f: il.

Monografia - Curso de Antropologia, Instituto de Humanidades, Universidade da Integração Internacional da Lusofonia Afro-Brasileira, Redenção, 2022.

Orientador: Prof. Dr. Rhuan Carlos dos Santos Lopes.

1. Estação ferroviária - História. 2. Pacatuba (CE). 3. Patrimônio histórico. I. Título

CE/UF/BSP

CDD 981.13

---

**EDMAR LUIZ DE SOUSA**

**PARADA KM 34 - HISTÓRIA E MEMÓRIA DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE  
PACATUBA-CEARÁ 1876 – 1990**

Monografia apresentada como requisito para obtenção do título de Bacharel em Antropologia da Universidade da Integração Internacional da Lusofonia Afro-brasileira - UNILAB. Campus Palmares.

Aprovado em: 15/02/2022

**BANCA EXAMINADORA**

Documento assinado digitalmente



BRUNO GOULART MACHADO SILVA

Data: 06/07/2023 11:55:22-0300

Verifique em <https://validar.itl.gov.br>

---

**Bruno Goulart Machado Silva**

**Professor avaliador**

---

**Marcélia Marques do Nascimento**

**Professora avaliadora**

Documento assinado digitalmente



RHUAN CARLOS DOS SANTOS LOPES

Data: 05/07/2023 12:38:44-0300

Verifique em <https://validar.itl.gov.br>

---

**Rhuan Carlos dos Santos Lopes**

**Professor orientador**

**Acarape (CE), 15 de fevereiro de 2022.**

## **AGRADECIMENTOS**

O primeiro agradecimento deve-se à vida, à mãe natureza, com a oportunidade de contribuir de forma construtiva para o aprimoramento da humanidade. A essa grande universidade interiorana UNILAB, que traz em seu seio a identidade de inclusão e compreensão do gênero humano, sem exceção, meu muito obrigado por tudo que aprendi até aqui. Meu reconhecimento de ter me tornado um ser mais humano. Agradeço a tantas pessoas, amigos e colegas que contribuíram desde o começo, principalmente nos trabalhos em equipe, que sempre funcionaram muito bem. A todos os professores, indistintamente, ao coordenador, e a meu orientador em particular.

Agradeço carinhosamente a todos os interlocutores e interlocutoras que se dispuseram a contar suas histórias, a se recordar, a pensar sobre o passado e falar suas lembranças colaborando, assim, com a pesquisa: Raimundo de Paula; Alice Amora de Freitas; Valter do Carmo Filho; Maria do Carmo de Sousa Ferreira; Francisco Luiz Viana; Clenilton da Silva Melo; Antônio Clésio da Silva Sousa; Raimundo Nonato Sousa da Costa; Waneza Dolores Gondim de Menezes; Aila Ferreira da Silva; Maria Carmem Oliveira Rodrigues; Alexandre Magno Medeiros Alencar.

A meus amigos de campo, Clenilton da Silva Melo e Daniel dos Santos Carneiro, pessoas indispensáveis nessa empreitada.

## **RESUMO**

A presente pesquisa é um esforço acadêmico em torno da produção de conteúdos sobre a história da Estação Ferroviária de Pacatuba (1876 - 1990), reunindo fontes escritas, documentos oficiais, correspondências, fotografias e narrativas orais. O presente trabalho organiza de forma cronológica o processo histórico da Estação, traduzindo eventos e identificando objetivos propostos. Ademais, o trabalho se desenvolve em torno da compreensão de Patrimônio, e, a partir de conceitos históricos e antropológicos, define o valor simbólico da Estação para sua respectiva cidade. Para este fim, autores como Abreu (2003); Pollak (1989); Pollak (1992); Konder (2004); Hobsbawm (1988); Admari (2009), entre outros, foram fundamentais para a etapa de reflexão em torno do trabalho.

**Palavras-chave:** Patrimônio; Pacatuba; História; Estação Ferroviária.

## **ABSTRACT**

La presente investigación es un esfuerzo académico en torno a la producción de contenidos sobre la historia de la Estación Ferroviaria de Pacatuba (1875 - 1990). Reuniendo fuentes escritas, documentos, funcionarios, correspondencia, fotografías y relatos orales, el presente trabajo organiza de manera cronológica el proceso histórico de la Estación, traduciendo hechos e identificando objetivos propuestos. Sin embargo, el trabajo se desarrolla en torno a la comprensión del patrimonio y, a partir de conceptos históricos y antropológicos, define el valor simbólico de la estación para su ciudad. Para ello, autores como Abreu (2003); Pollak (1989); Pollak (1992); Konder (2004); Hobsbawn (1988); Admari (2009), entre otros, fueron fundamentales para la etapa de reflexión en torno a la obra.

**Palabras Clave:** Patrimonio; Pacatuba; Historia; Estación Ferroviaria.

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Planta 01 da esplanada da Estação de Pacatuba em 1875 .....	18
Figura 2 – Planta 02. Estação Ferroviária de Pacatuba em 1875 .....	18
Figura 3 – Planta 03. Estação de Ferroviária de Pacatuba em 1875 .....	19
Figura 4 – Jornal <i>O Cearense</i> , segunda viagem de trem à Pacatuba em 1875 .....	20
Figura 5 – Antiga Estação de Pacatuba .....	21
Figura 6 – Estação Ferroviária de Pacatuba .....	22
Figura 7 – Jornal. Socorros públicos para refugiados da seca na Estação de Pacatuba .....	23
Figura 8 – Motins da fome na Estação de Pacatuba na grande seca 1877 .....	24
Figura 9 - Antigo telégrafo ferroviário. Coleção de Raimundo de Paula .....	30
Figura 10 – Imagem de texto sobre parede em demolição no prédio da antiga Piladeira de Arroz na Rua Caio Prado Nº 633 – Centro, Pacatuba-Ceará.....	37
Figura 11 - Demolição de prédio histórico em Pacatuba - Maio de 2021.....	37
Figura 12 - Imagem atual da Estação parte traseira. Sede do Cartório Alencar Furtado .....	39
Figura 13 – Imagem atual da Estação, sede do Cartório Alencar Furtado .....	40
Figura 14 – Estação de Pacatuba em 1976 .....	44
Figura 15 – Estação de Pacatuba no início da década de 1980 .....	45
Figura 16 – A Estação e o novo trem .....	46
Figura 17 – Estação de Pacatuba em 1992 .....	47
Figura 18 – Visita técnica da RFFSA à Estação de Pacatuba em 06 de janeiro de 1993 .....	49
Figura 19 – Visita técnica da RFFSA em 06 de janeiro de 1993 .....	49
Figura 20 – Wanessa Menezes e equipe técnica da RFSSA em 06 de janeiro de 1993 .....	49
Figura 21 – Estação da cultura em 1994 .....	50
Figura 22 – A Estação na copa do Mundo de 1994 .....	51
Figura 23 – Análise para reforma do telhado da estação em 2020 .....	54
Figura 24 – Estação de Pacatuba em janeiro de 2022 .....	55
Figura 25 - Estação de Pacatuba parte sul. Janeiro de 2022 .....	55
Figura 26 – Documento Leilão da Estação de Pacatuba .....	55
Figura 27 – Imagem Avaliação da Estação de Pacatuba – 2001 .....	56
Figura 28 – Arte no salão de cerimonias do Cartório .....	56
Figura 29 – Porta traseira onde era acesso ao antigo armazém, hoje salão de cerimônias .....	56
Figura 30 – Proprietário da Antiga Estação, Alexandre Magno Medeiros Alencar .....	57



## **LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS**

- 1. AERVC – Associação dos Engenheiros aposentados da RVC/UFFSA**
- 2. UFFSA – Rede Ferroviária Federal S/A**
- 3. RVC – Rede de Viação Cearense**
- 4. IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional**

## SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO.....	10
2. CAPÍTULO I.....	14
2.1. Pacatuba no itinerário da primeira estrada de ferro do Ceará.....	14
2.2. A chegada da estrada de ferro em Pacatuba.....	17
2.3. A Estação de Pacatuba na grande seca de 1877-1879.....	23
3. CAPITULO II.....	27
3.1. A Estação de Pacatuba em tempos de Calamidades .....	28
3.2. Estação Pacatuba, Patrimônio do Povo .....	33
4. CAPITULO III .....	41
4.1. Memórias de Ferro .....	42
4.2. O último silvo .....	47
4.3 A solitária Estação da década de 90 na alegria da cultura local .....	47
4.4 Ruptura .....	52
5. RELATÓRIO DE IMAGENS .....	55
6. CONCLUSÃO.....	56
7. FONTES .....	57
7.1 Arquivos .....	57
7.2 Fontes Orais .....	57
7.3 Fontes digitalizadas .....	57/58
8. SITES.....	58
9. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	58

## 1. INTRODUÇÃO

Desde criança acompanhei a passagem dos trens sobre os trilhos da Monguba, distrito de Pacatuba-Ceará. O mais bonito passava às 20h, ele era azul-claro com branco, era o trem passageiro. Minha mãe levava minha irmã mais nova para dar tchau para as pessoas, que por sua vez, acenavam da janela, pois morávamos a poucos metros da linha férrea. Lembro que uma das primeiras palavras que minha irmã balbuciou foi a palavra trem sem a letra “R”, e durante o dia nos divertíamos com sua pronuncia engraçada. A estação era o lugar onde os trens paravam. Então, ir à estação da Monguba era uma alegria especial na infância, pois era possível tocar no trem. Era o lugar de esperar alguém, ou de ir com alguém aguardar a partida. Eu já esperei meu pai na Estação; também já vi o imponente trem chegar com meu coração na mão. Outrossim, já parti com minha mãe em pura alegria e divertimento, ouvindo seus sons e sentindo seus movimentos de dentro dos vagões.

O trem cargueiro era bem maior que o passageiro. O primeiro passava antes da meia-noite, entre às 23h e às 0h, e o segundo às 3h da manhã. Minha mãe sabia a “hora” do dia pelo tráfego dos trens, ou pelo o rádio, pois não tínhamos relógio. Havia crianças que tinha medo do trem da noite, pois seu barulho era muito forte, estrondoso. Suas ferragens sobre os trilhos e o chacoalhar dos vagões produzia atritos sonoros bem agressivos que ecoavam pelos cumes da serra. Eu, mesmo quando criança, nunca tive medo do trem. Ele era algo misterioso, grande, mais era como um amigo e me agradava vê-lo, ou ouvi-lo. Seu apito cortava o silêncio ainda nas terras das maracanãs (Maracanaú), adentrando os ventos da Pacatuba de forma suave, em tom crescente que aos poucos começava a subir..., quando chegava à Estação, toda a Monguba podia escutá-lo, era como um chamado de alerta, avisando que ia passar. Minha mãe dizia: “ele apita avisando para as pessoas e animais saírem dos trilhos”, pois ele é grande e forte. A cada curva da velha Monguba, ele seguia apitando, desde sua saída da Estação, a cada cruzamento de nível entre estrada de terra e trilho, ele anunciava antecipadamente. Hoje sei o que era um maquinista prudente e zeloso com a vida, pois naquele tempo aconteciam muitos acidentes com animais e com pessoas. Quando se aproximava do lajeiro no início da rua Santa Inês, o chão tremia; era possível sentir uma pequena vibração pelo punho da rede. Deitado, cochilando, eu absorvia o som sincopado de suas rodas de aço sobre os trilhos e seu apito que parecia chegar ao céu. Tudo era como o retumbar de um trovão sobre da terra. Em tom decrescente, o silvo se vai, a vibração diminui, restando o *tic-tac* desarmonioso dos últimos vagões, até findar o som.

Depois de tudo isso, íamos à escola ao amanhecer, mas íamos contando os dormentes e brincado de equilibristas sobre a linha de ferro. Foi sempre assim por todas as séries iniciais, era também o momento de brincar de equilibrista com um par, juntando as mãos ao centro dos trilhos. Assim era amável segurar a mão da garota preferida e caminhar o máximo ao lado dela.

O trilho também nos chamava a atenção ao lado de algumas barreiras íngremes e altivas onde passávamos o recreio brincando de “pega-pega”, porém a brincadeira de escorregar no grande bueiro era energizante, apesar dos furos que promoviam em nossas roupas. Na adolescência conheci parentes e amigos funcionários da RVC/REFFSA, que datavam dos anos de 1930/1940/1950, mas não imaginava que nossos trilhos e nossas estações tivessem uma história tão antiga. Importa dizer que essa história reacendeu diante da oportunidade da pesquisa de conclusão do curso de Antropologia na UNILAB.

No tocante à pesquisa, aconteceu quando o professor orientador, Dr. Rhuan Carlos, sugeriu um diálogo para debatermos sobre o objeto que eu havia apresentado. Naquela ocasião compreendi a dimensão do que eu tinha posto anteriormente, ou seja, passei a entender melhor como definir um objeto com precisão. Nesse caso, ele me sugeriu pensar no patrimônio a partir de um monumento importante para a cidade: Um prédio, uma praça, ou coisa dessa natureza. Foi aí que pensei na história da Estação Ferroviária, embora não tivesse segurança da proposta, pois, deduzi que fosse algo pequeno e de poucas informações históricas, mas eu estava enganado. Contudo, o presente trabalho é um esforço de tentar compreender o lugar do patrimônio histórico de Pacatuba a partir da Estação Ferroviária. A pesquisa segue desenvolvendo, dialogando, com as políticas públicas local e nacional, apresentando o processo histórico em torno da Estação. Posto isso, vale a pena dizer que estudar Antropologia é algo muito gratificante do ponto de vista de perceber as ações humanas, nesse caso, as questões políticas, econômicas, o trabalho e outras ações que podem ser pensadas de forma mais profunda, na tentativa de compreender os seres humanos.

No primeiro capítulo, as fontes históricas foram fundamentais para reflexão e ilustração das primeiras informações sobre a chegada da Estrada de Ferro em Pacatuba. Desta forma procurei dialogar com referências históricas numa tentativa de compreender melhor o cenário dos empreendimentos ferroviários na economia local a partir do global. Com essa perspectiva, foi possível organizar as ideias com base em diversas fontes da época seguindo um roteiro cronológico com bases em informações oficiais coletadas, e em narrativas populares a partir de jornais da época. No segundo Capítulo foram também levantadas diversas fontes que

localizavam a cidade de Pacatuba dentro de um panorama regional, mostrando eventos sociais como trabalho, migração, economia, tempo de seca e mobilidade urbana no entorno das terras da Serra da Aratanha. Inclui-se neste capítulo, uma importante narrativa do Ferroviário Cearense aposentado, Sr. Raimundo de Paula que, com sua sóbria memória oferece uma importante visão a partir de suas vivências na estrada de ferro, fator que produz importante contraponto diante das narrativas oficiais presentes nesta pesquisa. Seguindo seu curso, a pesquisa adentrou-se num debate sobre políticas públicas para o patrimônio histórico do município, onde a Secretaria de Cultura local foi elemento importante na construção do diálogo sobre tal realidade. Não obstante, as narrativas impressas nos diálogos revelaram fortemente a presença da identidade cultural e territorial da população que reconhece, ainda hoje seu patrimônio a partir de suas memórias. Sobre essa questão, a contribuição de Admari (2009) sobre como surge a identidade territorial, revela que é presente tal identidade na cultura de Pacatuba; um olhar que muito ajudou a compreender os interlocutores que falaram de suas lembranças e sobre o significado da Estação para a cidade.

No terceiro capítulo, priorizou-se a participação popular como base para localização da Estação enquanto herança cultural pertencente a seu povo. Desta forma foi possível contar com diversos interlocutores entre homens e mulheres, nascidos entre 1930-1970 que, puderam, com suas narrativas, compor um desenho antropológico da Estação enquanto espaço de convivência social e afetiva. A proximidade com o público de interlocução obteve excelentes resultados, de cunho histórico e antropológico; pois, foi possível acessar memórias, e muitas vezes arquivos pessoais como documentos e fotos históricas da Estação.

Em resumo, os três capítulos reúnem fontes escritas e orais em torno da história da Estação, e, foram guiadas com o auxílio de conceitos históricos e antropológicos. Alguns autores trazem importantes contribuições para se pensar os fenômenos em torno da pesquisa. Com Pollak (1992) foi possível compreender como se externa o sentimento de pertencimento, bem como, a manifestação da memória individual como fragmento da memória social, Pollak, (1992). Sobre a questão de conceito de Patrimônio, Abreu (2003), traz uma visão antropológica deste, enquanto representação simbólica de uma determinada sociedade. Por sua vez, Hosbsbawm, (1988) em seu trabalho “A era dos Impérios”, traduz uma visão geral da expansão das estradas de ferro no século XIX como aparato de um novo desenho de economia global. Sobretudo, o trabalho se desenrola em torno da representação da Estação de Pacatuba enquanto monumento simbólico e afetivo de sua comunidade, buscando compreender sua importância

histórica a partir do conceito de patrimônio que deve ser legalmente reconhecido, bem como outros elementos que também representam a história da cidade.

## Parada KM 34 - A Estação Ferroviária de Pacatuba 1875 – 1990

*“Domingo minhas leitoras fui passear na estação  
da via-férrea, lugar frequentado por muita gente boa  
Que alli vai procurar distração.  
Na verdade leitora, alli vê-se de tudo<sup>1</sup>. [...]”*

## 2. CAPÍTULO 1

### 2.1 Pacatuba no itinerário da primeira Estrada de Ferro do Ceará

Em outubro de 1869, Pacatuba saía da condição de distrito policial de Maranguape tornando-se uma estrutura política administrativa emancipada, deixando de ser povoação para se tornar a Vila de Pacatuba. Por esse tempo a Província do Ceará passava por diversas mudanças e transformações de caráter político e econômico sob o ideal de modernização encabeçado pelo liberalismo econômico, tendência no mundo ocidental. Contudo, no início da década de 1870 políticos e empresários cearenses já planejavam estruturar o Ceará com o grande empreendimento da estrada de ferro, “Em 1870, no império, não havia nenhuma estrada de ferro na Província do Ceará<sup>2</sup>” tão logo assim formou-se a comissão para organização e gerenciamento da Estrada de Ferro de Baturité, “Em 1872, sendo o presidente da Província o comendador João Wilkens de Matos, foram iniciados os trabalhos da construção da via-férrea, contratados pelo engenheiro Jerônimo Luís Ribeiros, até Pacatuba [...]”<sup>3</sup>, em pouco tempo o Ceará iniciou seu grande empreendimento.

Para Davis (2002) o contexto que expande o liberalismo no século XIX passa por esse processo de modernização, seguido de uma proximidade com a Inglaterra que se servia da venda de tecnologias e maquinários para estrada de ferro que era a superestrutura para escoamento de produção industrial e agrícola em países modernos. Nesse sentido, é possível compreender as atitudes da política cearense sob influência de interesses estrangeiros, a destacar as estruturas ferroviárias que representavam uma nova fase de organização do

---

1 Jornal Pylampo. ANNO I – 1874, série 4ª, Nº – 19 – Fortaleza-Ceará

2 Relatório da Rede de Viação Cearense – RVC, 1959 p. 1.

3 Relatório da RVC. *Op. ... Cit.*, p. 2.

mercado. A influência britânica sobre a economia brasileira utilizava novas configurações de ideologia liberal, impulsionando “o utilitarismo britânico e o darwinismo social acima de tudo (Davis 2002, p. 94). Para o autor, as ideologias liberais e o conservadorismo cristão, são elementos cognitivos que nesse contexto compõe e norteia o poder político e econômico da sociedade cearense.

Nesse contexto, às companhias de estrada de ferro eram na verdade grandes empreendimentos industriais, tinham como principal objetivo expandir o comércio estreitando fronteiras onde quer que passasse. Contudo, a chegada da estrada de ferro em uma determinada região produzia um grande impacto em várias situações, como meio ambiente, urbanização, mudança nas relações de trabalho e nos meios de produção, pois trazia consigo os princípios do capitalismo como base para transformação da economia.

No Brasil as primeiras estradas de ferro surgiram nas grandes capitais, a saber a companhia da estrada de ferro do Rio de Janeiro a partir da década de 1850. A estrada de ferro fazia parte do ideal de modernização que dominava o mundo ocidental no século XIX. Segundo Hobsbawm (1988), foi também um dos primeiros desenhos de economia global que se inicia na Europa, Estados Unidos e posteriormente se tornou atrativo a todo mundo, pois tal fenômeno, foi possível alcançar regiões mais remotas do planeta, seja para expansão do comércio de exportação de produtos, ou para exploração de riquezas naturais, nesse caso, as grandes nações modernas passaram a investir nesses empreendimentos em todo o mundo. O mesmo autor afirma que, “Essa malha de transporte cada vez mais fina, incorporou até os países atrasados e anteriormente marginalizados à economia mundial” (Hobsbawm 1988, p. 96). Dessa forma aconteciam os grandes empreendimentos ferroviários pelo mundo, que geralmente eram encabeçados por capital europeu em busca de novos mercados lucrativos. Nesse sentido, no Brasil destacou-se com vários produtos de interesses comerciais para países europeus, tais como produtos alimentícios, o algodão e a borracha, ambos de grande interesse a países metropolitanos. Em Pacatuba no Ceará, desde o século XIX, os principais produtos de exportação foram o café e o algodão. Em vista de tais informações, compreende-se que a partir desses fenômenos é possível afirmar que, com a estrada de ferro em seu território, o município de Pacatuba adentrava nesse desenho de economia global já no século XIX.

No tocante aos fenômenos sociais, faz-se importante recorrer a teoria para melhor compreensão desses acontecimentos. Konder (2004) sugere uma visão dialética dos fatos, pois estes não ocorrem de forma isolada ou independente, “qualquer objeto que o homem possa



perceber e criar é parte de um todo”, Konder (2004, p. 36), portanto, a análise de um determinado fenômeno, deve estar contida numa estrutura, e se dá como parte de um grande todo no qual o pesquisador pode encontrar vários contextos sociais, econômicos e políticos numa proposta dialética capaz de olhar para as partes de um conjunto na tentativa de compreender o particular. Pensando dialeticamente na história da Estação de Pacatuba, a construção da estrada de ferro, que, em linha reta traça todo seu território ao sopé da Serra da Aratanha é um grande marco histórico localizado nesse imenso panorama global, um marco que vai provocar mudanças culturais, sociais e econômicas no modo de viver da sociedade pacatubana, pautada também nas alterações paisagísticas e ambientais provocadas a partir dessa estrutura.

Nessa ocasião, a jovem Vila de Pacatuba sediada às sombras da Aratanha, deleitava-se ao sopé do leito serrano tendo a seu lado sul à povoação de Guaiúba e ao norte à Monguba, seguido de seus férteis baixios às comunidades Pavuna, Água Verde, Baú, Torres (Itacima), além de outras pequenas localidades. Segundo o Censo Demográfico de 1872, a Vila contava em seus cuidados administrativos, “7. 067<sup>4</sup>” (sete mil e sessenta e sete) habitantes em seu território, entre brancos, pretos pardos e caboclos, tendo entre estes, “137 homens escravizados e 129 mulheres<sup>5</sup>”.

Em uma larga extensão de terra com uma área de 554 km<sup>2</sup> (AMORA 1973), Pacatuba tinha seu limite territorial ao sul com a Vila de Acarape, ao Oeste com Maranguape, ao Norte com Fortaleza e ao Sul com Aquiraz e Pacajus. Além do potencial serrano, possuía importantes engenhos como a fazenda Monguba e a fazenda Rio Formoso que eram grandes produtoras de açúcar, rapadura, farinha, e outros gêneros alimentícios. O botânico Freire Alemão visitou sítios na Serra da Aratanha na expedição científica de 1859, e narra em seus escritos as seguintes observações:

“Aqui quase todos os lavradores de café têm despoldadores e a maior parte do café é despoldado; e o vendem em casquinha, dando 40 réis por arroba, e pelo mesmo preço, que o café socado. Não sei bem a razão disto; parece, segundo ouvi, que o café de casquinha vai todo para o Pará, ou Maranhão e o socado para o estrangeiro” (Alemão 1961, p. 245).

A informação concedida por Alemão (1961) revela um dos potenciais da indústria e comércio de Pacatuba. Além do café, a banana e outras frutas eram também de grande produção,

---

4 Censo Demográfico de 1872 (IBGE).

5 Id.

“[...] e as serras de Pacatuba, extensos sítios de laranjeiras e annanaz,<sup>6</sup> cria-se também gado em proporção notável<sup>7</sup>.” Sobre a criação de gado, esta, destaca-se com a criação da feira em 1859, “27 de julho de 1959 – Lei 893 cria a feria do gado de Pacatuba” (Amora 1973, p. 15). Portanto, Pacatuba era uma cidade importante do ponto de vista comercial.

Dado a importância comercial da Vila de Pacatuba no cenário econômico cearense, a linha ferroviária tinha seu itinerário focado no Maciço de Baturité, região de grande produção agrícola, e, posteriormente no sertão central e região do Cariri, regiões também de grande importância na agricultura com o algodão, na indústria do couro e na criação gado. Nessa perspectiva, a ideia era seguir a antiga estrada do gado que por essa época já interligava essas regiões a capital da Província. Neste sentido, o trecho retilíneo entre Fortaleza e Baturité, passa de norte a sul pelo território pacatubano, onde a Estação da Monguba e da sede Pacatuba formaram dois importantes equipamentos para Província, sendo a primeira para gerenciamento de extração de minério de pedra para própria estrada de ferro, e a segunda para transportes de cargas e de pessoal.

## 2.2. A chegada da Estrada de Ferro em Pacatuba

Segundo o Jornal *O Cearense*, em 1875 a Estrada de Ferro já havia chagado em Maracanaú, após alguns meses de recesso por questões econômicas, voltaram a atuar sob a responsabilidade do “encarregado Dr. Pivat, que tratou dos estudos do trecho Maracanaú-Pacatuba” (Id.). Nessa ocasião foi iniciada a construção do prolongamento até Pacatuba, simultaneamente a construção das Estações de Monguba e de Pacatuba, a cargo do Engenheiro José Pivat. A primeira viagem de trem a Pacatuba, conforme anunciada em matéria da Estrada de Ferro de Baturité no jornal *O Cearense*, foi uma viagem experimental que ocorreu no dia 9 de outubro de 1875:

Sabbado a tarde a diretoria da via-férrea de Baturité fez uma viagem de experiência com a locomotiva Fortaleza na linha de Pacatuba, que se acha pronta até um pouco além da Monguba, 8 kilómetros de Maracanaú. A experiência correspondeu a expetativa. [...] E’ provável que em desembro possa abrir-se o trafego até Pacatuba, atenta a rapidez com que proseguem os trabalhos do assentamento dos trilhos e preparo da linha. (Jornal *O Cearense* – Quinta –feria, 14 de outubro de 1875).

---

6 Abacaxi. O abacaxi (*Ananas comosus*) é uma fruta típica tropical da família Bromeliaceae. Seu nome deriva do tupi ananá que significa fruta saborosa, mas é usado para designar as espécies silvestres, já abacaxi vem de “iuaka’ti” que significa fruta cheirosa que deu origem a abacaxi em português. <https://www.infoescola.com/>. Acesso em 14 de setembro de 2021.

7 Revista do Instituto Histórico do Ceará. ANO IX, (1895, p. 6; 7)

Ao passo que a estrada de ferro chegava a Pacatuba, a Estação também estava sendo concluída, de forma que o trecho foi inaugurado com suas estações prontas. A Estação de Pacatuba, comparada à da Monguba, é uma estrutura de grande porte, com grande armazém para mercadorias, salas de espera e escritório.

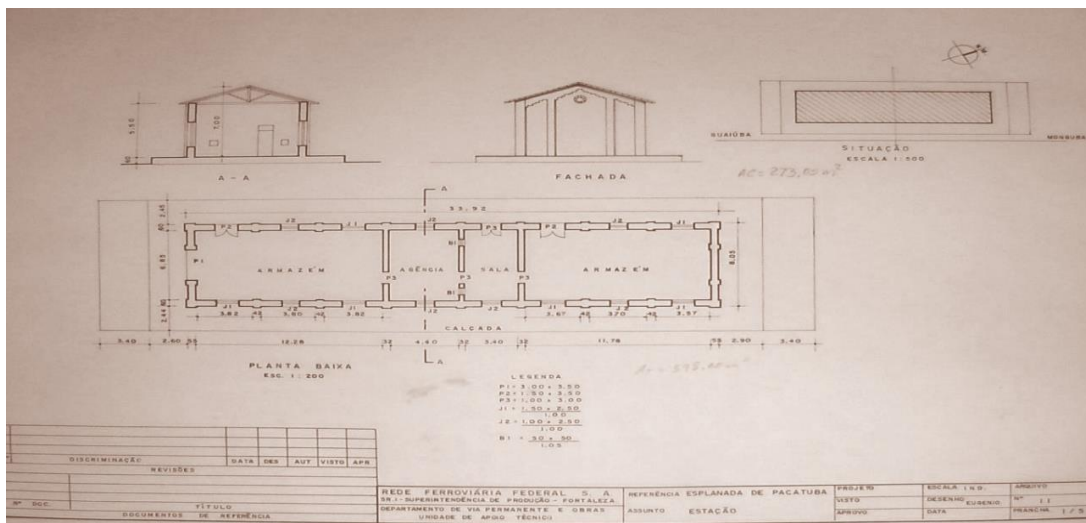
Figura 1 – Planta 01 da Esplanada da Estação de Pacatuba em 1875



Fonte: Arquivo da RVC /RFFSA (AERVC) / Museu Ferroviário do Ceará

A primeira planta baixa corresponde à localização escolhida para construção da Estação. Trata-se também de um panorama do espaço planejado para construção do monumento conjunto as estruturas ferroviárias para manobra dos trens.

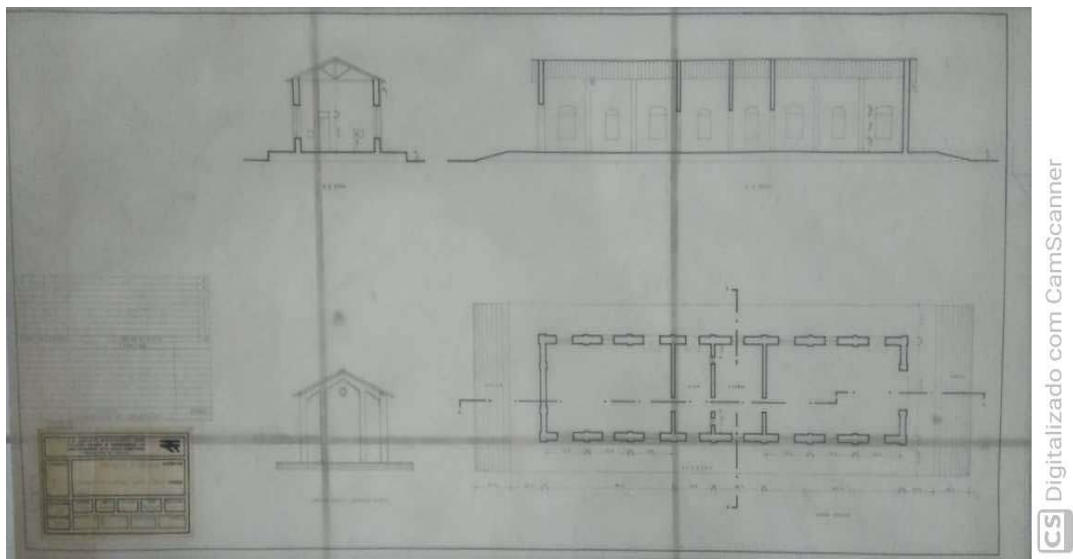
Figura 2 – Planta 02. Estação Ferroviária de Pacatuba em 1875



Fonte: Arquivo Associação dos Engenheiros da RVC (AERVC) / Museu Ferroviário do Ceará

A segunda imagem apresenta detalhadamente a planta baixa com a divisão interna e externa da Estação, com dois armazéns, uma agência, uma sala e calçadas laterais. Também apresenta detalhes originais da planta alta com as fachadas laterais do prédio. Na imagem há descrição manuscrita com a seguinte informação: AC 275,05 m<sup>2</sup>. é possível que seja uma afirmação ao tamanho do complexo do prédio como mostra a imagem. Vale dizer que ainda não foi possível compreender por meio da legenda, a altura do prédio e comprimento de sua estrutura.

**Figura 3 – Planta 03. Estação de Ferroviária de Pacatuba em 1875**



**Fonte: Arquivo Associação dos Engenheiros da RVC (AERVC) / Museu Ferroviário do Ceará**

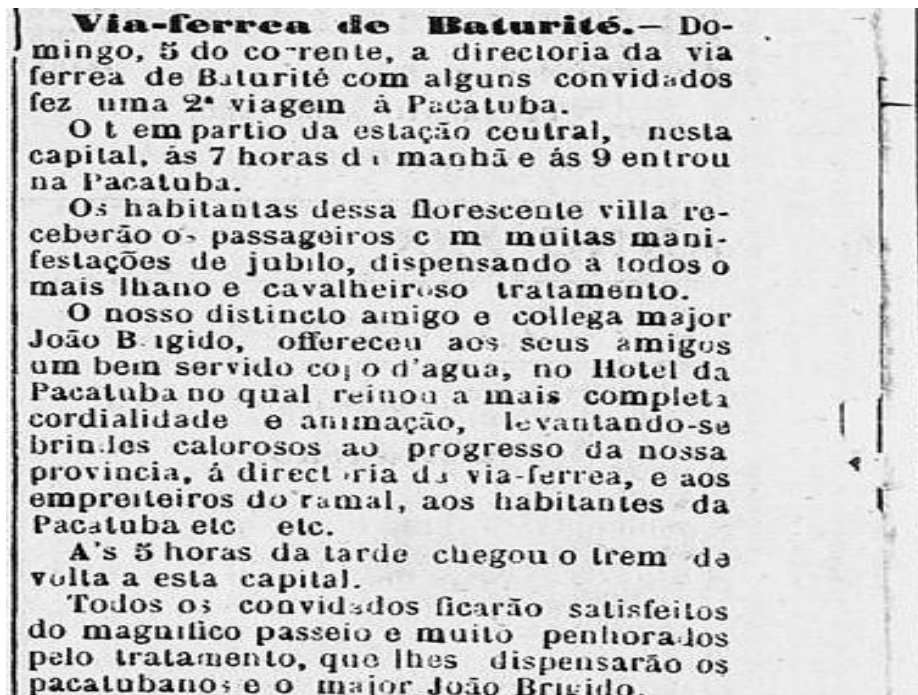
A planta três traz além da planta baixa, o desenho frontal da estrutura com as fachadas dianteira e traseira da Estação, apresentando uma ideia geral da edificação: Portas, janelas e detalhes arquitetônicos planejados.

Prosseguindo os passos da estrada de ferro, ainda nesse período planejava-se a construção da principal via de comunicação da época, o telégrafo, aparelho que por meio da reprodução de sons transmitia a comunicação entre as estações. A rede de comunicação era uma fiação que seguia apoiada sobre postes de ferro ou madeira que eram fincados na lateral do trilho por toda extensão da via, formando uma rede de conexão telegráfica com as estações. Em novembro de 1875, o jornal *O Cearense* publicou a seguinte matéria: “Consta-nos que a companhia da via-férrea de Baturité pretende fazer muito em breve o assentamento dos fios telegraphicos d’esta capital até Pacatuba e Maranguape facilitando por esse modo as

comunicações entre esses florescentes lugares e essa capital<sup>8</sup>”, dessa forma, a modernização acontecia na Província do Ceará com a chegada da estrada de ferro.

Continuando no itinerário da estrada de ferro rumo à Estação de Pacatuba, a segunda viagem de trem aconteceu no dia 5 de dezembro de 1875. Segundo o mesmo jornal, foi um dia de entusiasmos e alegria tanto para companhia ferroviária quanto para comunidade pacatubana.

**Figura 4 – Recorte do jornal *O Cearense*, segunda viagem de trem a Pacatuba em 1875**



Fonte: *Jornal O Cearense*. ANNO XXX, - 8 de dezembro de 1875. Nº 97

Após estruturas prontas, o evento de inauguração aconteceu no dia “9 de Janeiro de 1876<sup>9</sup>”, e a “a linha telegráphica da mesma via-férrea de Baturité seria inaugurada no mesmo dia<sup>10</sup>. Segundo o relatório da RVC de 1928, a Estação de Pacatuba, conta distância de 34, 974 KM, da Estação central de Fortaleza, com 54m de altitude, em sua posição em Pacatuba.

Como vemos, a partir de janeiro de 1876, a Vila de Pacatuba recebia em seu território a estrutura da linha ferroviária, principal meio de transporte terrestre do século XIX. Segundo jornais da época, produtores da cidade aguardavam ansiosamente a via para otimizar o

<sup>8</sup> *Jornal O Cearense*. ANNO XXX – Domingo 21 de novembro de 1875. Nº 92

<sup>9</sup> Relatório da RVC 1928, p. 93

<sup>10</sup> *Jornal O Globo* (RJ). ANNO 8, nº18. Terça Feira, 18 de janeiro de 1976

transporte de mercadorias, ao mesmo tempo que, a população geral recebia o trem como condição favorável de transporte tanto para trabalho quanto para o acesso a capital. A partir de então Pacatuba entra numa nova fase estrutural, ampliando o comércio local facilitado pela precisão do acesso à Fortaleza com os novos fluxos de trabalho e ampliação da produção agrícola.

Vale dizer que, ao passar por uma cidade a estrada de ferro organizava uma composição de imóveis geralmente em torno ou próximo a sua Estação, tendo nesta, casas de apoio para funcionários, casa do chefe da estação, depósito de matérias de consumo, e/ou, até pousada. Com isso abria-se também postos de emprego ferroviário como agente da estação, telegrafista, manobrista de trens, foguistas de Maria Fumaça, mecânica industrial, manutenção da estrada de ferro, etc. Além de toda essa estrutura, havia muita prestação de serviços avulsos como fabricação de tijolos, telhas, corte de madeiras para combustível, extração de madeiras para fabricação de dormentes e de portes para telegráfico.

**Figura 5 – Antiga Estação de Pacatuba**



**Fonte: Arquivo Associação dos Engenheiros da RVC/ RFFSA Museu Ferroviário do Ceará**

A presente fotografia foi a ilustração mais antiga da Estação encontrada até o momento, ela traz a imagem da estrutura original da Estação de Pacatuba, bem como uma edificação ao lado que pode ser um depósito ou armazém. Não possui data, e segundo alguns associados da AERVC, não é possível dizer com precisão a data da fotografia. O documento original faz parte

de um acervo fotográfico do Museu Ferroviário do Ceará. Na imagem, é possível ver parte da faixa da igreja de Nossa Senhora do Carmo, e, parte da Serra da Aratanha, ocasião que força a identificação da fotografia.

**Figura 6 – Estação Ferroviária de Pacatuba**



**Fonte: Arquivo Associação dos Engenheiros da RVC (AERVC) / Museu Ferroviário do Ceará**

Analisando as imagens é possível que a fotografia seja do Século XIX ou início do século XX, dado as vestimentas das pessoas em cena que traz padrão europeu muito comum no Brasil no período da Belle Époque. O colaborador da AERVC e pesquisador da estrada de ferro, professor Clenilton Melo<sup>11</sup>, destaca a espessura da linha férrea que são finas e o modelo do vagão estacionado como padrões característicos do século XIX. O relatório do Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas dos Estados Unidos do Brasil (1893), publicou em uma de suas muitas páginas que a construção da Estação de Pacatuba ocorreu em 1892, e os custos financeiros foram de “19: 235\$280<sup>12</sup>”. O fato de o relatório apresentar data e valores gastos com a construção do prédio pode está se referindo a etapa final da obra como a fase de acabamento: reboco, pintura, piso que podem ter sido concluído no ano citado pelo relatório. Porém, o mesmo relatório, apresenta a construção de um edifício junto a estação, cuja imagem é visível na fotografia, edifício este, que não existe na planta ilustrada anteriormente, “É lisonjeiro o estado de conservação da linha e dos edifícios. Fizeram-se durante o anno todos os serviços de conservação ordinária e mais a construção de um novo edifício a estação de

11 Clenilton da Silva Melo. Professor e pesquisador a estrada de Ferro Linha Sul.

12 Relatório do Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas. 1892

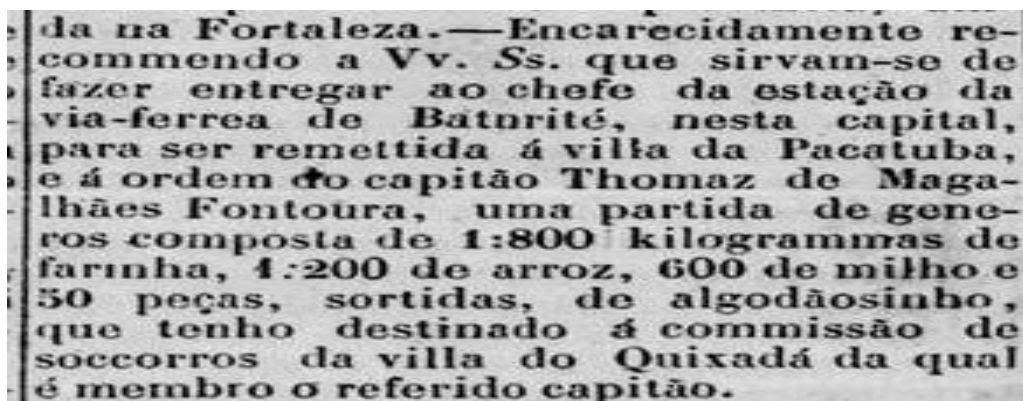
Pacatuba”. (Id. p. 97). Para o pesquisador Clenilton Melo a fotografia ilustrada retrata o dia da inauguração 1892, é um registro do evento, ocasião especial em que se encontrava a estação.

Sobre o novo edifício apresentado pelo relatório e revelado na fotografia, há duas hipóteses a se considerar. A primeira: havia necessidade de outro armazém, pois Pacatuba era um grande produtor de algodão e café, além de frutas e leguminosas. A segunda: havia necessidade de um espaço para oficina, reposição de peças e maquinários para manutenção dos trens. De fato, parece ser a mais provável a primeira hipótese. Sobre a inauguração e uso da Estação, é possível que em seu primeiro momento (09/01/1876), sua obra não tivesse sido concluída, ou seja, uma estrutura de paredes, coberta, portas e janelas porém sem acabamentos, situação que posteriormente ocasionou outra inauguração. Confirmando a informação dos jornais da época, o relatório da RVC de 1928 apresenta a data de inauguração da estação de Pacatuba em “9 de janeiro de 1876<sup>13</sup>”.

### 2.3. A Estação de Pacatuba na Grande Seca de 1877-1879

A Estação Ferroviária de Pacatuba é uma bela construção e trouxe por muito tempo grande mobilidade urbana a cidade. Destaca-se ao lado da estrada de ferro na mobilização de socorros públicos para refugiados das secas em diferentes épocas. Na grande seca 1877-1879, os socorros para os campos de refugiados em Pacatuba e cidades vizinhas chegavam nos trens e eram distribuídos na estação para diversas cidades, contribuindo com as emergências da seca na redução de aproximadamente 34 km a menos a serem percorridos até a capital. Nesse período a Estação foi um local de apoio à gestão da seca, foi o lugar de controle de tráfego para capital, mas também um local de esperança para muitas famílias.

**Figura 7 – Recorte de Jornal. Socorros públicos para refugiados da seca na Estação de Pacatuba**



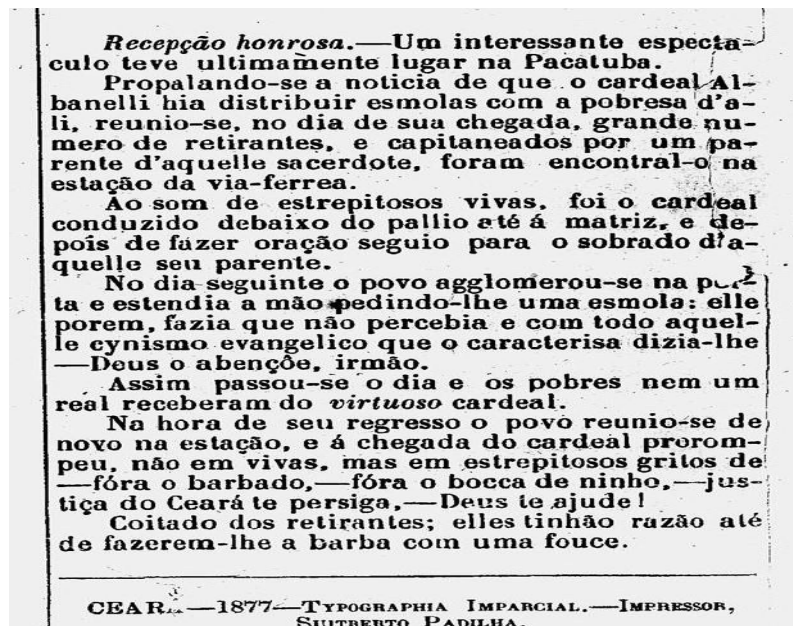
Fonte: *Jornal O Mercantil* (CE) 1877 – Hemeroteca BN

<sup>13</sup> Relatório da RVC – 1928, p. 93



Além do transporte de cargas, na estação de Pacatuba se organizou alistamento de retirantes que planejavam sair do Ceará. Esse controle era feito pelas comissões de organização e socorros nos abarracamentos junto à administração da Estação que tinha a missão de transportar os retirantes em Pacatuba que se alistavam para viajar para capital de onde saíam da Província. Era também o lugar de motins, de espera ou até de saques em tempos de desesperos e fome. Sobre essas questões o jornal *O Retirante* em 1877 publicou a seguinte matéria:

Figura 8 – Motins da fome na Estação de Pacatuba na grande seca 1877



Fonte: Jornal *O Retirante* 1877<sup>14</sup> – Hemeroteca BN

Pelos trens chagavam os socorros, mas também chagavam as autoridades políticas e eclesiais da época que anunciadas, chamavam atenção do povo que esperavam das autoridades uma resposta à condição lastimável em que se encontravam.

Contraopondo o ideal de progresso e de modernização, neste mesmo período a Companhia da estrada de Ferro de Baturité iniciava o prolongamento da linha Sul: Pacatuba a Baturité. Neste contexto, a seca oferecia ao governo uma vasta mão de obra de retirantes famintos e sem trabalho. Segundo o relatório da RVC de 1959, a companhia da estrada de ferro sabia dessa possibilidade, de aproveitar tempos de penúria para alavancar os serviços. Sobre esse tema Davis (2000) afirma que os ingleses já tinham experiência com situações de calamidades em outros continentes. Portanto, o período de seca e fome era uma ocasião ideal para construir a

<sup>14</sup> Jornal *O retirante*. ANNO I, Fortaleza- Ceará. Domingo, 29 de julho de 1877. Nº 6.

estrada de ferro, pois a migração oferecia uma vasta mão de obra com baixíssimos custos. Bem assim foi feito, numa situação desumana e cruel, o prolongamento da estrada de ferro aconteceu numa parceria entre a iniciativa privada e poder público na ocasião da grande seca de 1877-1879. Importa dizer que sobre esse tema, muitos jornais da época apresentaram críticas e repúdio diante do sofrimento, fome, doenças e morte dos retirantes sobre os trilhos da linha férrea. Entre tantos outros, o Jornal *Echo do Povo*, reconhece no governo da Província do Ceará ao lado da Companhia da Estrada de Ferro de Baturité, instituições que tiram proveito da migração e da fome: “a margem da qual vivem à custa de penoso e mortificante trabalho cerca de 8.000 operários que reunidos a suas famílias sobem ao elevado algarismo de 30.000 brasileiros<sup>15</sup>”. Dessa forma foi concluída o prolongamento da estrada de ferro de Baturité. Em seu itinerário de progresso e modernização, seguia um contraditório cortejo de fome, doença, morte de trabalhadores e familiares presentes nos abarracamentos que se moviam as margens dos trilhos conforme os avanços entre as serras.

Após o período grande seca de 1877-1879, Pacatuba continha em seu território precisamente cinco estações ferroviárias: Monguba, Pacatuba, Guaiúba, Água Verde e Baú, o prolongamento da via até Baturité aconteceu como esperado: Favorecimento da mão de obra retirante. Segundo a câmara municipal, em 1881, a retomada econômica da Vila passava pelas estações: “As condições industriais do município promettem restabelecer-se, principalmente agora que elle conta cinco estações da via-férrea de Baturité dentro de seu perímetro, as quais lhes facilitão os meios de transporte<sup>16</sup>”. Segundo a câmara municipal, mesmo em período de estiagem, a Serra da Aratanha sempre produzia seus gêneros alimentícios. Em 1881, a produção de café era destaque na província, tanto na qualidade quanto na produção:

“Os gêneros agrícolas que produz o município são, o café, algodão, assucar, aguardente, farinha de mandioca, milho, arroz, feijão e fructas. Destes o mais importante é o café, cuja a produção nos anos regulares orça por 450.000 kilogramas, e é exportado para o interior e a capital da Província<sup>17</sup>”.

A recuperação econômica de Pacatuba, após a seca, passava pelos trilhos da ferrovia, e suas estações ferroviárias compunham uma moderna logística que mobilizava com precisão o comércio. Além da larga produção agrícola o município também era um grande produtor de

---

<sup>15</sup> *Echo do Povo*. Anno I. Fortaleza, Sexta-Feira, 28 de novembro de 1879

<sup>16</sup> Ofício da Câmara Municipal de Pacatuba, 7 de maio de 1881. APEC, CX 65.

<sup>17</sup> Correspondência da Câmara Municipal de Pacatuba ao Presidente da Província do Ceará em 1881. APEC, CX 65.

gado e possuía pequenas indústrias de fabricação de rede, sapatos etc. Com o fim da grande seca, Pacatuba aos poucos foi voltando a regularidade da produção da vida material tendo a sua frente à estrada de ferro como mecanismo de impulso econômico. A partir de então a estação ferroviária passou a uma movimentação constante com fluxo de trens fazendo diariamente o transporte de pessoas e de cargas.

A Estação também ocupava posição estratégica na gestão de mercadorias e controle de cobrança de imposto municipal. Assim sugeriu o presidente da Câmara Municipal em ofício de 1882, pois alguns produtores de culturas como banana e laranja não estavam pagando o imposto devido, assim como os exportadores de mudas de café:

“Outrossim, para bô arrecadação do immediato imposto pedimo-vos para que se digne de ordenar ao diretor da estrada de ferro, a fim de este ordene aos chefes das estações desta cidade, Guaiuba e Monguba, para que ditos chefes não embarquem em suas estações ditas plantas sem que primeiramente o exportador exhiba o respectivo conhecimento do procurador desta intendência<sup>18</sup>”.

A sugestão da Câmara municipal tinha como objetivo controlar a arrecadação de impostos para evitar a sonegação, os produtores que exportavam via estrada de ferro não podiam fazer embarques de mercadorias caso não tivesse em mãos um documento que comprovasse sua contribuição.

Além da questão econômica favorecida com a Estrada de Ferro, outro fator importante pode ser considerado nesse momento: A interligação dos municípios serranos que, por meio do trem, ganhou mais mobilidade e proximidade, provocando assim importante função social aos municípios. Destaca-se nessa regionalidade de produção de agricultura e outras culturas, cidades e comunidades como Maranguape, Pacatuba, Guaiuba, Acarape, Redenção e Baturité. Compunha assim, uma reunião de culturas em torno da produção do trabalho, do parentesco e da identidade regional serrana. Com isso, o pequeno produtor, o artesão, o lazer, a religiosidade, entre outras práticas sociais, ganharam também espaço neste cenário.

---

<sup>18</sup> Ofício da Câmara municipal de Pacatuba ao Governo do Ceará em 24 - 02 – 1890. APEC cx 65.

### 3. CAPITULO II – ESTAÇÃO PACATUBA, PATRIMÔNIO DO POVO

#### ESTAÇÃO DE FERRO<sup>19</sup>

Lá-e-vem o trem	Tão fazendo sururu na vila
Lá-e-vem	Tem um bebendo até cachaça
Com seu apito tão fino	O Acarape é tão perto
Vem danado pra chegar.	Cachaça é quase de graça
Pacatu-b-a-bá, Pacatu-b-a-bá	Contudo êle já gastou seicentos réis...
Corre, menina teu pai chegou	Fiu ... O trem partiu, Pacatuba sumiu
O trem das nove não já apitou?	(mas que vontade de voltar...)
Banana Sêca <sup>20</sup> é o pau que rola	
Lá-e-vem o trem, lá-e-vem o trem	
Com seu apito tão fino	Pacatu-b-a-bá, Pacatu-b-a-bá
vem danado pra chegar	
Pacatu-b-a-bá, Pacatu-b-a-bá	
Donde vem êsse povo?	
Vem do Ceará!	
Pacatu-b-a-bá, Pacatu-b-a-bá	
Seu môço, me dê uma esmola	
Pelo santo Amor de Deus...	
Êsse cego tá fazendo verso?	
O trem vinha puxando noventa	
Ah trem espiritado!	
Um bando de colegiais	

<sup>19</sup> Poema de Antônio Girão Barroso dedicado a Manoel Bandeira (Amora, 1969, p. 29-30). Texto publicado no livro Antologia do Centenário na ocasião de comemoração dos cem anos (1869 - 1969, primeiro centenário da cidade) de emancipação política do município de Pacatuba.

<sup>20</sup> Banana seca, atualmente alguns chamam de banana passa. É uma iguaria genuinamente pacatubana de receita criada no século XIX pela família Pinto. Feita com banana madura da Serra da Aratanha, o fruto era desidratado no forno (a base de calor), de forma artesanal tornando-se um pequeno fruto seco de sabor muito agradável. A iguaria era vendida na Estação de Pacatuba ao ponto de criar uma forte cadeia de consumo na segunda metade do século XX, que posteriormente resultou na fábrica de banana seca de Pacatuba.

### 3.1. A Estação de Pacatuba em tempos de trabalho e calamidades

No início do século XX, o município de Pacatuba era um contingente de pouco mais de 10 mil habitantes, “o município contém 8 povoações das quais 3 são sedes de distrito, e a população dele toda é de 10.115 habitantes, de conformidade com o recenseamento de 1890<sup>21</sup>”. Segundo a correspondência do governo do Ceará em 1908, essa população era dividida entre distritos e povoações espalhadas pelo território do município. Nessa perspectiva, a maior parte do trabalho se dava na agricultura, nos engenhos, e nas casas de farinha, meios pelos quais se organizava parte importante da economia. Segundo a câmara municipal da cidade, já no final do século XIX, o café anunciava seu declínio no preço para exportação, condição que nas primeiras décadas do século XX se alargou com a grande produção cafeeira em nível nacional. Dado as condições iniciais do declínio do café, o algodão passou a ser a cultura principal em Pacatuba, mantendo valor nos preços, e, produção sempre ativa, bem como um novo destaque a produção da banana. Sobre a logística de exportação, a Estação ferroviária com seu grande armazém ao lado do trem de ferro continuavam sendo o principal meio de transporte desses produtos. Portanto, foi neste cenário de riquezas e barões do Café da Serra da Aratanha, a saber o conhecido Barão de Aratanha, que a sociedade pacatubana produziu seu principais edifícios e casas do século XIX e XX, cujo parte mínima de tais bens históricos se encontram de pé até hoje, oferecendo ao povo de Pacatuba e a seus visitantes, parte dessa história.

Sobre a importância dos prédios antigos que remontam a paisagem urbana de Pacatuba no Século XIX e início do século XX, são páginas da história exposta a céu aberto que contam os primeiros movimentos de ocupação e do trabalho em torno do nascimento da cidade sob a concepção moderna de Estado Nação. Neste cenário a Estação Ferroviária que figura como parte importante ao lado desses bens históricos, era uma estrutura de caráter comercial com sua função de transporte de carga, mas também tinha função de transporte público, espaço de convívio social por mais de um século, dado o declínio das estruturas ferroviárias em todo Brasil a partir da década de 1990.

Neste panorama, a estrada de ferro também foi muito importante em outras ocasiões no início do século, a saber a terrível seca de 1915, quando Pacatuba recebera outra grande leva de migrantes, e as estações da cidade foram mais uma vez ponto de chegada e partida dos retirantes. Segundo o Rios (2006), agora com linha férrea chegando no sertão, as estações e os

---

<sup>21</sup> Correspondência – Estado do Ceará 1908. APEC CX 65

trilhos eram pontos de apoio aos flagelados das secas, sendo os trilhos o caminho da migração para outras cidades. Na ocasião da seca, os retirantes quando chegavam à cidade não tinham casa para morar, uns faziam barracas de palha, outros ficavam com a família em baixo de bueiros, (bueiros dos trilhos que no inverno passam os riachos), ali se agasalhavam do sol, depois iam embora. O Sr. Raimundo de Paula, na condição de feche de Estação e telegrafista, que trabalhou em Pacatuba e em vários municípios, sobre tal questão ele sabe bem como funcionava:

A ordem era para expulsar aglomeração de pessoas pobres na estação, sempre foi assim. Eu mesmo já pus retirante no trem, mas era no trem cargueiro, por que no trem passageiro não dava certo, tinha o comissário no trem, e não dava. Mas eu parava o trem cargueiro e colocava as pessoas, enchia o cargueiro e as pessoas diziam, vou rezar por você, Deus lhe abençoe. Muito obrigado chefe. Mas a ordem era pra expulsar, para pedir reforços se precisasse. Eu vi essa situação em muitas cidades por onde trabalhei. (Raimundo de Paula 2021)

A experiência de Sr. Raimundo, embora décadas a frente de 1915, remete a outras situações semelhantes ocorridas no século XX. Os pobres procuravam as estações para evitar o desgaste físico da caminhada ensolarada sob fome e sede. A fala do interlocutor revela situações silenciadas por muito tempo, representa a voz do povo cearense que nesse momento anuncia uma nova etapa da história. Sabe-se que sobre esta questão, o discurso oficial do Estado sempre mostrou o lado positivista da história com as frentes de trabalho, a caridade pública e gestão dos problemas sociais. Porém, vale lembrar que a estrada de ferro sempre foi uma instituição lucrativa, diga-se por isso, sempre terceirizando à iniciativa privada ou mista a gestão de tráfego no Ceará. Portanto, pobres, andarilhos, retirantes, não eram bem vindos a situações de favores, mesmo em tempo de flagelo, pois, abordo estavam sempre passageiros a rigor. Raimundo de Paula enquanto trabalhador, reconhecia a vulnerabilidade social do povo, e, por isso intervia de forma solidária.

Continuando a conversa com o telegrafista aposentado da Rede Ferroviária Federal S.A - RFFSA, Sr. Raimundo de Paula<sup>22</sup>, que, alegremente concedeu-me essa entrevista, falou com muita satisfação sobre sua experiência atuando na Estação da Monguba. Sua memória é parte importante da história ferroviária de Pacatuba, onde realizou censo demográfico, organizou eventos e cooperou com a organização do patrimônio da RVC/RFSSA, apoiando trabalhadores que ocupavam e desocupavam os imóveis da Monguba. Legitimando a contribuição do

---

<sup>22</sup> Interlocutor Raimundo de Paula (Maranguape-Ceará), nascido em 1940 em Quixeramobim é um ferroviário aposentado que trabalhou na Estação da Monguba e de Pacatuba na década de 1960, como telegrafista. O telégrafo era o sistema de comunicação adotado na época por meio do código Morse.

interlocutor, Pollak (1992) aponta o principal elemento constitutivo da memória com a seguinte afirmação: “Quais são, portanto, os elementos constitutivos da memória, individual ou coletiva? Em primeiro lugar, são os acontecimentos vividos pessoalmente (Pollak 1992, p. 201)”. Conseqüentemente, Pollak (1998) reitera que a memória mesmo individual é um fenômeno social, uma operação coletiva dos acontecimentos que a partir da lembrança se tornam fatos históricos que propomos salvaguardar. Segue a narrativa do interlocutor-colaborador:

Eu trabalhei de telegrafista na Estação da Monguba, na década de 1960, conheci muita gente lá, fiz muitos amigos. A pedreira trabalha muito e os trens carregavam muitas pedras para o Porto do Mucuripe. O movimento dos trens era grande, e o controle dos tráfegos a gente fazia pelo telégrafo. Pois também tinha outras rotas, então a comunicação é fundamental para não haver acidentes.

Após narrar sua história de trabalho em Monguba, Sr. Raimundo também contou sobre outras experiências que considerou muito importante falar:

“As estações também eram ponto de apoio para muita gente, principalmente os pobres. Em outras ocasiões, eu costumava subir no trem pessoas que não tinham dinheiro para pagar o bilhete, tinha que ser escondido, pois o trem não podia levar. Fiz muito isso, as pessoas chegavam a pé, às vezes até chorando, e eu dava um jeito e seguia viagem, era homem, era mulher, andarilhos, às vezes trabalhadores”. (Raimundo de Paula 2021)

Sr. Raimundo fala desse momento com muito orgulho e satisfação, até diz que fez o certo em ajudar as pessoas e se orgulha muito de toda sua trajetória como telegrafista da RFFSA. Após esse bom diálogo, o telegrafista me levou a sua sala e mostrou-me seu principal Hobbie nos dias atuais, sua coleção de telégrafos ferroviários, e, revelou como funciona o aparelho cujo a comunicação acontece através dos sons.

**Figura 9 - Antigo telégrafo ferroviário. Coleção de Raimundo de Paula**



**Fonte: Arquivo pessoal do pesquisador.**

A imagem do telégrafo ao lado da memória do Sr. Raimundo de Paula compõe importantes informações que podem garantir o acesso desse processo histórico principalmente, as novas gerações. Posto isso, gostaria de registrar um pequeno diálogo que articula nesse sentido questões de teoria e prática da história e da antropologia: Ao saber de minha pesquisa, o estudante de filosofia da Universidade Estadual do Ceará – UECE, Antônio Clésio, me perguntou sobre a história da Monguba, então mostrei algumas informações que passam nesta pesquisa, e ele logo me perguntou, “o que é um telégrafo, é uma espécie de código Morse? Queria ver a foto<sup>23</sup>”. Eu respondi que o mestre ferroviário havia me convidado a aprender telegrafar, pois nos dias atuais ele conversa com amigos pelo Brasil e pelo mundo. Disse também do carinho dele pela Monguba, presenteando a presente pesquisa com um antigo telégrafo ferroviário de sua coleção, equipamento histórico que fará parte de outro trabalho - acervo museológico para o museu histórico que estamos trabalhando em Monguba. No entusiasmo da conversa o universitário mostrou satisfação dizendo, “como é bonita nossa história, rapaz, nossos filhos precisam conhecer isso<sup>24</sup>”. Essa narrativa remete diretamente ao que Pollak (1992) vai chamar de manifestação do sentimento de pertencimento e da identidade exposta através da memória, nesse caso tanto na memória do ferroviário que relata suas lembranças quanto à memória do universitário que as acessa.

Contudo, a história da Estação da Pacatuba nasce com a ferrovia chegando a seu território, e vai criando um processo que adentra a memória coletiva da cidade, e, pode ser um meio fortalecedor da identidade cultural local frente os aspectos gerais da atual cultura do neoliberalismo global, que, de forma brutal sugere a descartabilidade corriqueira das coisas em prol do ideal de progresso econômico. Se no século XIX o ideal de modernização junto ao pensamento liberal buscava a integração dos territórios com a redução dos espaços e fronteiras com foco nos objetivos econômicos, agora com a mesma ideologia atua mais forte ainda com a desvalorização das culturas regionais e da história. Por outro lado, o fortalecimento da identidade cultural por meio da história local, pode criar mecanismos de luta coletiva em defesa dos bens históricos, das questões ambientais envolvendo a Serra da Aratanha, das comunidades tradicionais, dos saberes populares, da arte e da cultura do povo pacatubano.

---

<sup>23</sup> Interlocutor Antônio Clésio da Silva Sousa, estudante de filosofia. Nascido em 25 de maio de 1985, Pacatuba-Ceará.

<sup>24</sup> Id.



Retornando a questão da Estação Ferroviária na Seca, os períodos de estiagem foram sempre avassaladores ao povo cearense, principalmente ao sertanejo. Com a grande seca de 1932, segundo o Relatório da Viação Cearense do mesmo ano, os números sobre a receita da Estação de Pacatuba sofreram baixas significativas.

**Tabela 1 - Receita comparativa da Estação de Pacatuba 1931 - 1932**

<b>Estação</b>	<b>Receita - 1931</b>	<b>Receita - 1932</b>	<b>Diferença</b>
Pacatuba	40:672\$000	29:535\$200	11:136\$800

Fonte: Relatório da RVC de 1932, p. 40.

**Tabela 2 – Cargas de algodão nos anos de 1931-1932 / Estado do Ceará**

<b>Gênero</b>	<b>Tonelada - 1931</b>	<b>Tonelada - 1932</b>	<b>Diferença</b>
Algodão	807	195	612

Fonte: Relatório da RVC de 1932, p. 119

A descrição comparativa das receitas de 1931-1932 (tabela 1), se refere aos lucros obtidos com transportes de passageiros e transportes de carga de mercadorias nos respectivos anos. Neste sentido, entende-se que há diminuição do ciclo de usuários do trem, e que, talvez esse fenômeno se deu por motivo da desorganização do trabalho frente a calamidade. Seguindo dados conforme tabela 2, ocorreu uma significativa baixa na exportação do algodão e de outros produtos agrícolas que também eram fonte de arrecadação da estrada de ferro. No caso da Estação de Pacatuba, esta contabilizava produtos referentes ao distrito sede e suas comunidades vizinhas, ficando outras localidades produtivas, contabilizadas em suas próprias estações como: Monguba, Guaiúba, Água Verde e Baú.

Vale ressaltar que a estrada de ferro sempre foi uma importante instituição de enfrentamento aos períodos de seca, não apenas com a logística dos trens, ou as ocasiões de frente de obras na construção das estradas de ferro, mas em serviços locais como em Pacatuba nos períodos de 1915;1932, com aberturas de estradas, “construção de cacimbas e abertura de poço profundo” (Id.) para solução dos dramas sociais ocasionados com a falta d’água.

### 3.2. Estação Pacatuba, Patrimônio do Povo

As edificações antigas de Pacatuba formam uma bela paisagem histórico-arquitetônica de grande relevância cultural para a cidade. Contudo, a cidade ainda não possui uma lei de preservação de tais objetos, situação que reduz o que poderia ser Patrimônio Histórico reconhecido juridicamente, sob leis de preservação, à condição de bens culturais ou históricos. Nesse sentido, torna-se relevante pensar no valor histórico e paisagístico de Pacatuba a partir da Estação Ferroviária, que, desde o século XIX ocupou importante posição no desenvolvimento da cidade.

Segundo o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN, o conceito de Patrimônio trata-se de um reconhecimento legal de um conjunto de bens entendidos como herança de um povo de uma nação. Destaca-se como política de preservação, a Lei de tombamento que segundo a Constituição Federal, cabe ao Poder Público essa responsabilidade, “O Poder Público, com a colaboração da comunidade, promoverá e protegerá o Patrimônio Cultural brasileiro, por meio de inventários, registros, vigilância, tombamento e desapropriação, e de outras formas de acautelamento e preservação”, (Brasil 1988, Art. 216). Sobre tal questão, alguns autores aprofundarão o debate nas páginas a seguir.

Para uma melhor compreensão de patrimônio histórico, Abreu (2003), revela importante conceito sobre a temática dentro de uma concepção de tempo linear com as sociedades modernas. Representa-o enquanto herança particular de um determinado grupo social, podendo ser material (físico) ou imaterial (intangível) numa relação dinâmica entre políticas de lembrança e esquecimento, Abreu (2003). Para tanto, o patrimônio cultural de uma nação perpassa essencialmente pela memória social, e, é capaz de ser materializado em suas representações – prédios, museus, monumentos, saberes, costumes, etc., partindo de um conjunto de narrativas, podendo ser essas de caráter nacional, regional, local ou familiar. Prossegue Abreu:

O Patrimônio Nacional é o lugar de memória por excelência uma vez que não apenas é capaz de expressar e sediar a Memória Nacional, mas sobretudo, de objetificá-la, materializá-la em prédios, edifícios, monumentos que podem ser olhados, visitados, percorridos. O Patrimônio Nacional consegue a proeza de estancar um tempo veloz e referenciar os indivíduos [...] (Abreu 2003, p. 4)

A contribuição da autora reforça a compreensão de patrimônio material e a ideia de pensar a Estação de Pacatuba enquanto espaço que guarda parte importante da História da cidade. Em linhas gerais, as estações ferroviárias sempre foram lugares de grande fluxo de

peças e também espaços de convivência social, símbolo da mobilidade urbana e da ligação das regiões sertanejas a grandes centros urbanos, de modo a produzir memórias afetivas que perduram no tempo.

Ampliando seus conceitos, Abreu (2009) narra sobre uma nova configuração no campo do Patrimônio no Brasil, tratando este a partir da universalização do pensamento moderno ocidental, “O patrimônio nacional, além de constituir uma referência para a construção de uma identidade comum a um povo que compartilha o mesmo território nacional, estaria também referido ao que de melhor a humanidade produziu” (Abreu, 2009, p. 36), essa ideia se refere a uma posição geral do Patrimônio enquanto bem produzido pela humanidade e para humanidade. No Brasil, o Estado reconhece e adota políticas de preservação do Patrimônio desde o início do século XX, e, aos poucos vem se aperfeiçoando no sentido de ampliar espaços de representação daquilo que pode ser considerado bem histórico para nação além das edificações antigas: a memória, a história, os saberes, a arte, as culturas, etnias, genéticas, etc.

Sobre a questão do Patrimônio e as políticas públicas no Brasil, Fonseca (2009) faz apontamentos relevantes às limitações dessas ações, reconhecendo que ainda há muita concentração de valor à cultura de matriz europeia. Por conseguinte, a autora critica a política de reduzir a função do patrimônio apenas a proteção física, não alcançando de fato o valor que o bem histórico representa para sociedade. A partir dessas observações informa que:

“Para que essa função se cumpra é necessário que a ação de “proteger” seja precedida pelas ações de “identificar” e “documentar” – bases para seleção do que deve ser protegido -, seguida pelas ações de “promover” e “difundir”, que viabilizam a reapropriação simbólica e, em alguns casos, econômica e funcional dos bens preservados. (Fonseca, 2009, p. 67)”

Com esses apontamentos, se reconhece o conjunto de ações técnicas e políticas que devem seguir simultaneamente para agregar valores sociais e culturais em torno das políticas públicas que regem a preservação do patrimônio histórico no Brasil. De fato, é importante pensar em critérios políticos como ponto base nessa questão, pois no Brasil, há lei constitucional que garante a preservação dos bens históricos, porém não se trata de um projeto de Estado, mais de uma Lei constitucional que garante investimentos por viés político, cabendo aos entes federados tratar o tema como prioridade ou não. No caso de Pacatuba, não há um Projeto de Lei municipal que trate do assunto, de forma que a liberdade de promover ou não políticas públicas para esse fim, tem causado muitas perdas de bens históricos a sociedade pacatubana. Isso acontece porque é preciso que haja sensibilidade dos gestores públicos, bem como, mobilidade por parte da sociedade e do poder legislativo.

Por outro lado, se houvesse no Brasil um projeto de Estado com dotação orçamentaria para Lei de preservação em âmbito nacional, as políticas públicas aconteciam, mesmo que compassadamente, e, os entes federados teriam além do apoio referencial do IPHAN, condições e obrigações diretas com os bens históricos, independente de ideologias de governos ou partidos políticos.

Conversando previamente sobre o tema com representantes da Cultura Municipal, fui informado que existe uma pauta em andamento a pedido da sociedade civil, pois esta, tem se manifestado por meio das conferências municipais de cultura que acontecem a cada três anos, desde 2006. Segundo o coordenador executivo de cultura, Professor Raimundinho Costa<sup>25</sup>: “Estudantes, professores e artistas em geral vêm se manifestando por meio das conferências, já temos um sistema de cultura bem avançado, porém ainda não avançamos na política de preservação dos Prédios Históricos (Raimundinho 2021)” Prossegue sua narrativa com textos do plano municipal de cultural ainda em construção:

Para questão do patrimônio é preciso contratar uma empresa com vários técnicos, vários especialistas para elaboração de um projeto. Esse é um passo importante, porque sem o trabalho técnico não é possível avançar na Lei. É preciso investimento financeiro e planejamento, isso está ao nosso alcance, é burocrático mais vai dar certo. (Raimundinho 2021). Mas está no planejamento: A prefeitura Municipal de Pacatuba através da Secretaria da Cultura e turismo está finalizando, a sua adesão ao Sistema Nacional da Cultura. Adesão está que tem como um dos seus requisitos a criação do Sistema Municipal de Cultura, instituído em Pacatuba pela Lei Nº 1.452/2017, que em seu artigo 5º versa sobre o patrimônio, in verbis: Art. 5º É responsabilidade do Poder Público Municipal, com a participação da sociedade, planejar e fomentar políticas públicas de cultura, assegurar a preservação e promover a valorização do patrimônio cultural material e imaterial do Município de Pacatuba e estabelecer condições para o desenvolvimento da economia da cultura, considerando em primeiro plano o interesse público e o respeito à diversidade cultural. Já no início de 2020 foi esboçado uma proposta de projeto de criação da Lei do Patrimônio de Pacatuba que seria discutido no Conselho Municipal de Políticas Culturais, Infelizmente a pandemia causada pelo vírus SARS-CoV-19 atrasou esse processo, tendo a Secretaria de Cultura que se dedicar a outras frentes, inclusive neste momento todas as atenções estão centradas no repasse dos recursos da Lei Aldir Blanc para os agentes culturais de Pacatuba, através da realização do III Edital de Chamada Pública Prêmio Pacatuba Cultural de Auxílio Emergencial, contudo quero ressaltar que a legislação patrimonial é sim uma prioridade da nossa gestão, estando inclusive prevista como uma das primeiras pautas, das próximas reuniões do Conselho que irão ocorrer já no início de 2022, sedo precedida apenas pela criação do Plano Municipal de Cultura. (Raimundinho Costa 2021)

Na fala do interlocutor, temos na prática a confirmação de apontamentos feitos por Fonseca (2009), mostrando que a base das ações de preservação se encontra fincada em eixos

---

<sup>25</sup> Interlocutor consultado: Raimundo Nonato Sousa da Costa. Historiador, especialista em produção de projetos culturais. Coordenador Executivo da Secretaria de Cultura do Município de Pacatuba-Ceará 2021-2022.

técnicos e políticos. No caso da Pacatuba, a sociedade civil cumpre papel fundamental quando se identifica com os bens históricos, exigindo o direito de reconhecê-los legalmente como patrimônio histórico tombado. Nessa ocasião, as conferências de cultura tem sido um espaço aberto de consulta pública para a cultura local, incentivando o poder executivo a construção de um projeto que garanta a preservação de seus bens históricos.

Também importa dizer que, o pacatubano em geral, tem se manifestado contra a demolição dos prédios históricos, situação bem presente na cidade nos últimos 30 anos. De fato, dos anos de 1990 à 2021, foram muitas perdas, a saber a intervenção nas estruturas das duas igrejas centenárias, (modificação das igrejas Matriz e igreja do Carmo); Demolição da fachada do mercado público; Demolição da antiga sede da Prefeitura, hoje sede da Secretaria Municipal de Educação; Demolição da antiga Casa Paroquial; Demolição da antiga casa de hospedaria<sup>26</sup> da RCV/RFFSA, que ficava próximo à Estação; Demolição de fachadas completas de várias ruas no centro da cidade, cito, todas as fachadas de todo quarteirão da Rua Caio Prado com à Rua Raimundo Siqueira (centro), e vale dizer que precisamente todas as ruas do centro da cidade já perderam quase que total sua paisagem histórica antiga. Essa análise se concretiza a partir de um estudo de campo realizado no ano de 2021. Dessa forma a presente pesquisa ao comparar o atual centro histórico da cidade com a paisagem urbana na década de 1990 por meio de fotografias e lembranças, entende que é possível afirmar, que de tudo no centro histórico, resta apenas, a Estação, as Igrejas, algumas casas e alguns casarões.

Diante do exposto, muitos pacatubanos tem se manifestado nas redes sociais e de outras formas, exibindo suas lembranças por meio de fotos antigas, textos, desabafos e ao mesmo tempo fazendo críticas. Segue foto de uma intervenção estética a atual realidade:

---

<sup>26</sup> Alguns veteranos da RVC/RFFSA de Pacatuba afirmam que nessa hospedaria os trabalhadores da estrada de ferro zombavam do sotaque de um Engenheiro Inglês que foi o responsável pela construção do trecho em Pacatuba. Em suas narrativas, a palavra bitola (OBJETO DE MEDIDA PADRÃO NA CONTROCUÇÃO CIVIL), na voz do estrangeiro, soava a palavra “Baitola em vez bitola”, o fato do engenheiro ter aparência efeminada, a palavra ganhou costume vulgar para se referir a homem gay. Dessa forma, a palavra se tornou um palavrão ofensivo, de caráter agressivo conhecido em toda cultura cearense. Tal fenômeno também tomou efeito rebote ao pacatubano. Ao reconhecer tal ocorrido, muitos fortalezenses por muito tempo zombaram de pacatubanos associando a palavra já citada ao nome da cidade, ou seja, era comum ser chamado de Pacatuba, ou Guaiúba, se referindo a condição de terra de homens gays. Pessoalmente presenciei muito isso por parte de colegas na Universidade Federal do Ceará – UFC, e na Universidade Estadual UECE.

**Figura 10 – Imagem de texto sobre parede em demolição no prédio da antiga Piladeira de Arroz na Rua Caio Prado Nº 633 – Centro, Pacatuba-Ceará. Fotografia, 28 de Julho de 2021**



**Fonte: Arquivo pessoal do pesquisador**

O texto na faixa da antiga piladeira de arroz traz a seguinte descrição: “ver o fim da Pacatuba”. O prédio está localizado próximo à Estação Ferroviária, e, encontra-se em demolição. A piladeira foi por muito tempo um importante espaço onde os agricultores de todo município levavam suas safras de arroz para ser descascado e preparado para o consumo. É possível que o texto seja também um desabafo a tantas mudanças na paisagem de Pacatuba, visto que o prédio da piladeira foi um espaço de acesso a todos os que buscavam seus serviços.

Segue fotografia de críticas feitas no Facebook no ano 2021, sobre mais perda histórica para cidade de Pacatuba.

**Figura 11 - Demolição de prédio histórico em Pacatuba - Maio de 2021**



**Fonte: <https://m.facebook.com/eduardoaugustocampos>. Acesso 19/01/2022**

Analisando o depoimento da Secretaria Municipal de Cultura e Turismo ao se referir as manifestações populares em defesa dos bens históricos na ocasião das conferências de cultura, pondo em seguida as manifestações por meio das redes sociais, seguido também dos relatos

com os depoentes, pode-se dizer que, embora não haja ainda uma Lei de tombamento dos prédios históricos, o povo reconhece que de fato trata-se de seu patrimônio, e por isso, reclama o direito de preservação. Dialogando com o trabalho de Admari (2019) e seus conceitos de identidade territorial, a autora explica que a espécie humana constrói seus espaços de vida usando a natureza a seu favor, assim todo acúmulo cultural é fruto da movimentação humana em torno da organização da vida. Tal concepção ajuda compreender como a identificação com o espaço, meio ambiente e cultura acontecem, dito dessa forma, é legítimo a identidade pacatubana com seu espaço de vida representado aqui em forma do Patrimônio Histórico.

Bem Assim, a participação da comunidade em geral tem alertado o poder público municipal por meio da Secretaria de Cultura e Turismo, e por meio das redes sociais. Cabe assim dizer, que, para além de tantos benefícios culturais e educacionais que o patrimônio histórico pode oferecer a seu povo, a questão econômica também pode ser um fator fundamental para o desenvolvimento local por meio do turismo. Neste caso, o presente debate reconhece um ponto fraco na gestão pública municipal de cultura, uma vez que a cidade caminha a passos largos na destruição de sua arquitetura histórica.

Sobre a participação da sociedade nesse processo, Fonseca (2009) diz ser esta necessária, pois o patrimônio cultural é da sociedade, enquanto o Estado fica com o dever de fazer cumprir a Lei, “[...] é essencial para que a função de patrimônio se realize, no sentido de que diferentes grupos sociais possam se reconhecer nesse repertório, (Idi., p. 67)”. Se por um lado é necessário que o Estado tenha o compromisso de promover a participação social na construção de um projeto, em Pacatuba a comunidade faz o movimento antecipado, uma vez que, cobra do poder público uma resposta a sua demanda emergente.

Sobre a reponsabilidade da gestão pública nesse processo, Fonseca (2009), ao apontar falhas na aplicação de políticas públicas no campo do Patrimônio, oferece uma reflexão que pode corrigir ações já consolidadas, e, evitar equívocos na implantação de novos projetos. Assim, destaca que:

Porém não basta uma revisão de critérios adotados pelas instituições que têm o dever de fazer com que a lei seja aplicada, tendo em vista a dinâmica dos valores atribuídos. É necessária, além disso, uma mudança de procedimentos, como proposito de abrir espaço para participação da sociedade no processo de construção e de apropriação de seu patrimônio cultural. (Fonseca 2009, p. 67).

Com essa perspectiva, é possível pensar numa concepção mais ampla do Patrimônio Cultural, para além de um conjunto de monumentos antigos que devem ser preservados.

Contudo, o reconhecimento legal (tombamento) e a política de preservação são ações distintas, mas que se complementam. Entretanto, apesar das limitações já mencionadas, a política nacional de preservação tem contribuído muito para salvaguarda do patrimônio cultural nacional. Reforçando essa resposta de preservação e ação, Albuquerque (2012) aborda sobre o valor social que emana dos bens culturais:

O valor social que esses bens assumem vai além do direito à propriedade. A sociedade passa a ser usufrutuária do patrimônio cultural, competindo a ela cuidar para que o bem não seja dilapidado, empobrecido, maculado, mas sim cada vez mais valorizado, de modo que as gerações sucessoras, herdeiras naturais dele, recebam-no nas melhores condições de vitalidade. (Albuquerque 2012, p. 5).

A fala do autor revela precisamente a importância de se trabalhar políticas públicas sérias que sejam capazes de garantir a sociedade atual e a futura o usufruto dos bens culturais, situação que, põe Pacatuba em sinal de alerta, diante das percas irreparáveis ocorridas nas três últimas décadas. Sobre os cuidados que a sociedade deve ter para que os bens não sejam dilapidados, é uma questão complexa de se avaliar que possivelmente varia de acordo com cada território. Pensando na Estação de Pacatuba como centro do debate, o prédio se encontra em bom estado de conservação, com utilidade pública na condição de propriedade privada adquirida (comprada) por meio de um leilão realizado pela Rede Ferroviária Federal – RFFSA. O prédio sofreu pequenas mudanças ainda no século XX, seu depósito (construção conjunta em forma de galpão locado no fim da estação) foi demolido e também a varanda frontal sobre a calçada de embarque e desembarque de passageiros. Afora esses acessórios arquitetônicos, o prédio mantém suas características principais preservadas.

**Figura 12 - Imagem atual da Estação parte traseira. Sede do Cartório Alencar Furtado**



**Fonte: Arquivo pessoal do pesquisador**

Atualmente a Estação Ferroviária de Pacatuba é sede do Cartório Alencar Furtado, e pertence ao tabelião Dr. Alexandre Magno Alencar. Localizada no centro da cidade,



precisamente as margens da antiga Estrada Ferroviária, tendo sua frente direcionada ao Leste e sua parte traseira com portas de acesso ao Oeste, frente à Serra da Aratanha. Seu Norte tem por escabelo a Antiga Rua Caio Prado, repousando sobre a terra sua calçada lateral, de onde se avista os trilhos que de longe mostravam o rosto do trem que traz a história. Ao Sul, sua longa calçada se estende as margens da Rua Getúlio Vargas, onde muitos moradores acenavam a seus parentes, levando crianças para cumprimentar as pessoas na partida do trem quando se distanciava em direção ao Maciço de Baturité, “itinerando” os sertões. É uma bela edificação que mesmo com pequenas mudanças sofridas, mantém seus aspectos originais.

**Figura 13 – Imagem atual da Estação, sede do Cartório Alencar Furtado**



**Fonte: Arquivo pessoal do pesquisador**

Prosseguindo o debate, a história da Estação é parte da história da política e da econômica local, é também a história do homem comum, do construtor que deixa de andar dezenas de léguas a pé até seu posto de trabalho, é memória do vendedor de doces ou de frutas que na estação vendeu seus produtos e garantiu seu sustento. Para o historiador Eduard Thompson (1998) a história deve ser vista até nas simples banalidades do cotidiano, pois é nas relações entre homens e mulheres que os fenômenos sociais acontecem, e não, apenas nas grandes estruturas, com grandes figuras ou grandes eventos. Daí a importância de observar a história das pessoas comuns e usuários da Estação como seguirá o próximo capítulo. Bem assim, citamos a questão que envolve a memória de pessoas sobre a Estação de Pacatuba no século XX, contribuindo para configuração de um tom polifônico com novas vozes para construção de um novo capítulo da história local e regional.

#### 4. CAPÍTULO III – PARADA KM 34

##### ESTAÇÃO PACATUBA

Suas portas são altivas e fronte o nascente  
 Abrem-se ainda na escuridão matinal  
 Quando adentra um vento suave e avivador  
 A cada frio amanhecer,  
 O sol clareia fisionomias,  
 Paredes, portas e janelas  
 E segue divagando sobre o verde da Serra  
 Clareando orvalhos e relvas

Em coros matinais, os galos cantam  
 Dos arredores as entranhas das ruas.  
 Junto a eles, vozes de bom dia.  
 O cheiro do café vendido na mesa de Dona Maria,  
 Os trilhos vibram suave tinido.  
 Depois tremores e rangidos.  
 O rosto do trem aparece ao longe  
 E vem crescendo a cada segundo.

Seu corpo se move serpenteando,  
 Sua face cresce a cada silvo.  
 A terra treme com seus freios de fogo  
 E o sino toca chamando amigos.  
 Grande e forte o trem nos abriga em seu ventre.  
 Uns viram o sol nascer pelo caminho,  
 Enquanto outros dormiam.  
 Nós o vimos da Estação!  
 Ao soar do sino ele partiu  
 Deixando à Aratanha uma toada  
 Sobre seus trilhos, a vida vai e volta  
 E, em cada amanhecer, uma nova canção<sup>27</sup>

---

<sup>27</sup> Edmar Luiz de Sousa. Poema construído a partir do diálogo com os interlocutores e com a leitura dos textos que envolve a presente pesquisa.

#### 4.1. Memórias “de Ferro”

O trem passageiro, diurno, chegava em Pacatuba às “7:20h. Às 7:22h”<sup>28</sup> seguia sobre os trilhos da Linha Sul, sentido à cidade do Crato. O extenso percurso da Linha Sul tinha duração de um dia. Havia também o trem noturno, que aportava na cidade às 20h. Além dos trens de passageiros tinha também os trens de cargas, que passavam em horários diferentes, com transportes de animais e mercadorias. Segundo a Sra. Dona Alice (2022) a Estação era bem movimentada, pois as pessoas iam esperar seus parentes, ou levar alguém para embarque. Havia um movimento de ambulantes que vendiam várias iguarias, frutas: Laranja, goiaba, cajá, banana seca, e outros alimentos. “Todo mundo se arrumava – Domingo à tarde 16h, e Quarta à noite às 19:30h. Não tinha energia ainda; na época só tinha animação das novenas do Carmo e da Matriz. Nossa diversão era assistir o trem passar. Era rapaz, era moça, todo mundo ia para a Estação. Aquela alegria<sup>29</sup>”. A interlocutora fala das décadas de 1940 e 1950, segundo ela, a Estação era onde todos iam passear nos dias de Quarta e Domingo. O espaço foi por muito tempo um ponto de encontro que reunia principalmente os jovens. Reforçando a fala de Dona Alice, a senhora Maria Carmem (2022) anunciou que “Quando passava o trem, a Estação ficava lotada, todo mundo vinha assistir a passagem do trem. Era impressionante como o pátio e as calçadas ficavam cheias de gente. Era uma distração pra todos; juntava muita gente na Estação<sup>30</sup>”.

Dona Maria do Carmo (2021) lembra que em sua infância nos anos de 1950, era bem animado mesmo, enérgico e prazeroso esperar o trem, além de vender fruta da terra aos passageiros que ficavam nas portas: “Eu vendia cajá umbu, eu e minha amiga. A gente levava numa bolsa; era um pacotinho de cajá naquela touca que tinha antigamente, as pessoas já estavam esperando nas janelas com as moedinhas na mão. Era bom demais<sup>31</sup>”. Seguindo esta saudosa época, a Senhora Aíla Ferreira<sup>32</sup> apresenta boas recordações de seu tempo de criança e adolescência. Suas memórias de família passam também pelos trilhos de Pacatuba, e pelo retumbante sino que tocava na Estação:

---

<sup>28</sup> Relatório da RVC de 1932

<sup>29</sup> Interlocutora Alice Amora de Freitas (2022). Nascida em Pacatuba em 13/10/1936. Moradora do Bairro Centro.

<sup>30</sup> Interlocutora Maria Carmem Do Nascimento. Nascida em 08 de julho de 1943.

<sup>31</sup> Interlocutora Maria do Carmo de Sousa Ferreira (2021), nascida em 06 de julho de 1941 em Pacatuba-Ceará. Moradora do Bairro Centro.

<sup>32</sup> Interlocutora Aila Maria Ferreira da Silva (2022). Nascida em 18/05/1962 em Pacatuba. Moradora do bairro centro.

Íamos para as aulas de catecismo nas tardes de Domingo, às 15h da tarde. A gente ia mais cedo e ficava brincando na Estação. O melhor era tocar o sino e se esconder. A gente tinha medo do guarda da Estação, mas ele nunca brigou com a gente. Para Fortaleza a gente ia de trem, eu e minha mãe, no amanhecer do dia, acho que às cinco horas. O dia terminava de amanhecer pelo caminho. Era muito gostoso. Também já fui para Juazeiro, visitar minha tia, o trem saía às 7:30h de Pacatuba, e chegava lá às 7h da noite, era o dia todo de viagem. Eram muito bonitas as paisagens e as cidades por onde o trem passava. O preço das passagens era bem em conta, podia-se viajar com os filhos. Podia-se levar comida feita, mas tinha um restaurante no trem. Era chique! Lembro que uma vez o vento era forte, e o alface do prato da minha irmã voou pela janela. Eu nunca esqueço essa parte, eu ri muito. Era nos anos de 1970.

A partir das falas das interlocutoras, compreende-se que o trem era um patrimônio do povo, principalmente do povo do sertão, pois todos comentam que todo mundo podia viajar. Havia primeira e segunda classe, sendo o bilhete da segunda classe de preço acessível. Destacase, sobretudo, várias possibilidades do povo sertanejo, que varia entre logística de produtos comerciais a transporte de passageiros para grandes cidades. Tal narrativa mostra mais uma vez a identidade territorial sendo manifestada por meio dos espaços, monumentos, meio ambiente, que aqui são identificados pela memória da interlocutora, e, traduz memória afetiva à Estação de Pacatuba. Para a Antropologia e para a historiografia, os interlocutores estão contando parte da história local através de suas memórias. Tamaso (2007) define que, “É o jogo entre a memória e a história, que constitui os lugares de memória” (Tamaso 2007, p. 532). Neste caso, o patrimônio é um fenômeno essencialmente resultado da história, agregando a esta, a valor a si próprio.

Voltando à Estrada de Ferro, a partir dos anos de 1960, o trem de passageiro estava em grande ascensão na Linha Sul, promovendo o transporte de trabalhadores, turistas e estudantes que se deslocavam para estudar na capital do Estado, seguido também de deslocamentos para o interior como no caso de Dona Aíla Ferreira. Ao passo que o trem desenvolvia bem seu papel de condução urbana, a antiga “estrada paralela”<sup>33</sup> à Linha Sul, (hoje Ce. 060), avançava em modernização com reformas e a construção da malha asfáltica nos anos de 1970.

Com a chegada da Rede Ferroviária Federal S.A – RFFSA a partir de 1957, a década de 1960 modernizou completamente as estradas de ferro do Ceará. Novos trens com novas tecnologias e máquinas a diesel foram inseridas nas estradas de ferro. Com tal inovação, o fluxo dos trens ganhou mais tempo e mais mobilidade, ao passo que o contingente populacional também era cada vez mais crescente. Segundo o professor Clenilton (2021), “Em 1979, houve

---

<sup>33</sup> A antiga estrada do gado foi a base para construção da Ce. 060, anteriormente conhecida como rodovia central.

mais avanços tecnológicos com a chegada dos vagões “Pidner” são vagões altos e maiores<sup>34</sup>”. Assim seguiam os novos trens pelos trilhos da Linha Sul.

**Figura 14 – Estação de Pacatuba em 1976**



**Fonte: IBGE cidades. Banco de dados.**

Na presente imagem, há uma primeira mudança significativa no complexo da Estação. Nota-se a partir da fotografia que não existe mais a estrutura do grande galpão acoplado à parte traseira do prédio. Para tanto, ainda não foi possível identificar a data dessa modificação estrutural, mas, nota-se que ainda permanece a marquise de proteção à chuva e sol. Até o momento os entrevistados na pesquisa não se recordam daquela estrutura, mas lembram que no lugar dela ficou um curral para os animais tipo bovinos, suínos, equinos, caprinos, que ali aguardavam seguir viagem no trem.

Voltando a interlocução, segundo o ex-prefeito de Pacatuba (1976 -1979; 1997 - 2000) Valter do Carmo Filho, na década de 1970, o trem ainda ocupava posição estratégica para o desenvolvimento da cidade, “as entregas dos correios vinham pelo trem; tinha um argente dos correios que era responsável para pegar os malotes na Estação. Em 1976, ainda não havia telefone na cidade, então, a comunicação continuava por meio do telégrafo”. Nesse caso, as comunicações de emergência entre o município de Pacatuba e o Governo do Estado do Ceará passavam pela Estação. Segundo o professor Luiz Viana, “a Estação também fazia a

---

<sup>34</sup> Professor Cleiton Melo 2022

comunicação das pessoas comuns: Cartas, recados, bilhetes, tudo poderia ser recebido ou enviado via telegrafo<sup>35</sup>”.

Estação era também uma espécie de casa especial, recebia todo mundo, passava informação, e, colaborava também nas questões sociais da cidade.

**Figura 15 – Estação de Pacatuba no início da década de 1980**



**Fonte: Arquivo pessoal do Professor Clenilton da Silva Melo**

Na imagem acima já se pode ver mais uma mudança estrutural, dessa vez, a retirada da marquise de proteção aos usuários que também era espaço onde o sino ficava externamente. O sino era um importante símbolo ferroviário, pois, aos arredores, e mesmo ao longe se podia ouvir sua vibração sonora anunciando a partida do trem. Sobre essa questão da marquise, é possível que a altura dos novos trens tenha interferiu na estrutura da Estação, de modo a reduzir a cobertura frontal, e também ter provocado a demolição da antiga marquise.

---

<sup>35</sup> Poeta pacatubano, Francisco Luiz Viana, nascido em Monguba - Pacatuba em 05/05/1961. Filho do Ferroviário Antônio Luiz de Sousa Filho (in memória).

**Figura 16 – A Estação e o novo trem**



**Fonte: Arquivo pessoal do Professor Clenilton da Silva Melo**

Em Pacatuba, o novo trem modelo, Pidner, a partir da década de 1970/80, ficou conhecido como “Asa Branca”. Asa Branca foi o nome dado primeiramente ao “trem especial<sup>36</sup>” Fortaleza a Recife em 1975, era um trem formado com vagões batizados de “sonho azul<sup>37</sup>”. Este não teve sucesso na Estrada de ferro de Baturité. Contudo, outro trem permanecia no itinerário; ele era de cor padrão em azul e branco, e, tal referência tinha alusão à simbólica ave mencionada na canção dos compositores, Luiz Gonzaga e Humberto Teixeira, pois era o trem que velozmente ligava o sertão à capital cearense. O trem asa branca foi um fenômeno nos anos de 1980, e a imagem supracitada anteriormente é simbólica a sua estrutura, uma vez que era sempre cheio de passageiros expostos nas portas e janelas dos vagões.

“Até mesmo a Asa Branca  
Bateu asas do sertão  
Então eu disse adeus Rosinha  
Guarda contigo meu coração<sup>38</sup>”

Era o trem da partida, como cita a canção; era o trem do sertão, que partia pra longe, mas sempre voltava a seu território. Era o trem do trabalho, da escola, do lazer e da migração, era o “Asa Branca”.

<sup>36</sup> Arquivo Assis Lima. <https://assislima.com.br/2021/03/17/que-saudade-de-viajar-de-trem/>. Acesso em 05/02/2022

<sup>37</sup> Id.

<sup>38</sup> Canção Asa Branca. Composição de Luiz Gonzaga e Humberto Teixeira de 1947. A canção tornou-se um símbolo da migração do povo nordestino em tempos de seca.

## 4.2. O Último Silvo

Segundo o pesquisador Assis Lima, no final dos anos de 1980, aconteceu a paralização dos trens passageiros, “Em 12 de dezembro de 1988, com prefixo SGF 0123 – 4B, partiu da Estação Prof. João Felipe (Central), o último trem de passageiros destinado ao Crato”. Dessa forma o Asa Branca dos pacatubanos fazia ecoar seu último silvo nos cumes da Serra da Aratanha. O trem se foi restando ao povo a Estação e a memória.

Apesar dos trens de carga terem continuado na linha Sul, a Estação de Pacatuba tornou-se obsoleta, pois o trem transportava outros produtos, a destacar produtos inflamáveis (combustível), etc. O trem se foi, mas a Estação ficou!

## 4.3. A solitária Estação da década de 90 na alegria da Cultura Local

Em fins de 1992, a Estação encontrava-se totalmente parada, um simples prédio abandonado pela RFFSA, como tantas outros no Estado do Ceará, que não mais possuíam ambientação dos anos anteriores. Sabe-se que as estradas de asfalto passaram a ser a logística de principal meio de transporte interurbano bem como de transporte de carga, não por vontade do povo, mas por projeto político nacional que, aos poucos, foi retirando os trens de circulação em nome de um novo progresso sobre rodas de borracha.

**Figura 17 – Estação de Pacatuba em 1992**



**Fonte: Arquivo pessoal Waneza Dolores Gondim de Menezes**



Por esse tempo, o prédio da Estação de Pacatuba encontrava-se fechado e sem uso por parte da RFFSA, com problemas de infiltração e muita sujeira na parte interna. Segundo a interlocutora Waneza<sup>39</sup> (2021), no início de 1993 era uma casa de morcegos, com muito esterco e infiltração de águas da chuva. Mas era um equipamento histórico de belo aspecto físico e com grande espaço que poderia ser utilizado para outros fins, já que os trens haviam parado com sua maratona de passageiros no percurso da Linha Sul. Waneza (2021) afirma que foi assim que pensou quando visualizou as condições da Estação nos últimos meses de 1992. Segue sua narrativa:

Ainda em fins de 1992, eu passando ali, vi a estação, aí eu disse, rapaz essa aqui dava uma casa de Cultura arte e ofício e o departamento de Cultura podia ficar aqui. Aí eu falei com o Jeanir<sup>40</sup> e ele disse que era da RFFSA, aí eu disse tá bom eu vou tentar então. Em uma bela manhã eu me levantei aí disse assim, hoje eu vou na RFFSA, e assim fiz, fui para Fortaleza para falar com o superintendente e consegui uma audiência com ele, e me apresentei dizendo que eu era Secretária de Cultura de Pacatuba e que a Estação estava ali fechada só tinha muito morcego e que eu pretendia colocar ali uma casa de Cultura arte e ofício. Eu já tinha um pequeno projeto explicando o que teríamos para funcionar dentro dessa casa de Cultura arte e ofício. E aí eu fui muito bem recebida e o presidente falou que ia enviar uns técnicos da empresa juntamente com o superintendente à Pacatuba para visitar o prédio, né, e iria encontrar comigo. Tudo bem, marcamos a data e eles vieram mesmo, eu tenho tudo isso registrado em fotos. (Waneza 2021)

Waneza (2021) guarda arquivos desta época que considera muito importantes para si e para a cidade de Pacatuba, por ter contribuído com o desenvolvimento da política pública de cultura local, e também pelo acesso à estrutura da antiga Estação. Assim ela narrou com muita satisfação, e, socializou seus arquivos sobre o tempo em que a Secretaria de Cultura esteve na Estação ferroviária sob sua gestão. De fato, tanto a memória de Wanesa quanto suas ações na gestão cultural em Pacatuba na década de 1990, tornou-se um importante legado, pois, a juventude daquela época pode conferir importantes avanços na política cultural, destacando-se em vários seguimentos das artes, ao passo que a Estação também foi beneficiada com a manutenção de suas estruturas.

---

<sup>39</sup> Interlocutora Waneza Dolores Gondim de Meneses. Produtora cultural; arte terapeuta e cantora. Foi secretária de Cultura do Município de Pacatuba em 1993-1995.

<sup>40</sup> Francisco Jeanir de Carvalho Fonteles – Eleito prefeito de Pacatuba nas eleições municipais de 1992. “Prefeito de Pacatuba”, (Diário Oficial da União (DOU) de 8 de Setembro de 1993)

**Figura 18 – Visita técnica da RFFSA a Estação de Pacatuba em 06 de janeiro de 1993**



Fonte: Arquivo pessoal de Waneza Dolores Gondim de Menezes

**Figura 19 – Visita técnica da RFFSA em 06 de janeiro de 1993**



Fonte: Arquivo pessoal Waneza Dolores Gondim de Menezes

**Figura 20 – Waneza Menezes, superintendente e equipe da RFSSA em 06 de janeiro de 1993**



Fonte: Arquivo pessoal Waneza Dolores Gondim de Menezes

Após avaliar as condições da Estação, o superintendente com sua equipe conferiu que havia necessidade de manutenção para o funcionamento da Secretaria de Cultura. Assim Waneza explica que foi uma conversa muito amigável que favoreceu o projeto. Porém, dessa parceria documentada, a reforma necessária para o uso da Estação ficou acordado que seria de competência da prefeitura. Segue a narrativa:

Na visita eu falei pra eles sobre o projeto que era fazer essa Casa de Cultura e eles concordaram. Nós fomos almoçar depois nós fomos para prefeitura onde lá nós tivemos um encontro com Dr. Jeanir para firmar contrato, eles fizeram contrato eu não me lembro muito bem o que foi, mas foi um contrato de muitos anos de uso da estação, com tanto que preservássemos o prédio, sei que teve isso como acordo, e que, a RFFSA não entraria com nada de grana não, somente liberaria o prédio e assim foi feito, “fizemos a reforma” eu passei a secretaria para lá porque eu não tinha canto pra ficar mesmo. Foi muito bom e o departamento de Cultura recebeu o nome de Casa de Cultura Arte e Ofício. Nessa ocasião transformamos o departamento em secretaria de cultura, acho que foi a primeira vez que passou a ser secretaria de fato. (Waneza 2021).

Diante de tal conquista junto à RFFSA, foi iniciada uma nova fase da política pública de cultura em Pacatuba. As contribuições da gestão cultural ao lado da parceria com a RFFSA trouxeram um novo olhar ao fazer cultural da cidade e a Estação passou a ser a Casa de Cultura, um lugar de outros encontros em torno da arte e de ofícios para jovens de todo o Município.

**Figura 21 – Estação da cultura em 1994**



**Fonte: Arquivo pessoal Waneza Dolores Gondim de Menezes**

A reforma feita por parte da prefeitura em 1993 foi significativa, pois a Estação recebeu consertos no telhado, reparos nas paredes, pintura interna e externa, e pintura em portas e janelas. Nesse momento aconteceu outra mudança: a abertura de um portão na parte norte da Estação, semelhante ao portão traseiro na parte sul onde ficava o armazém. A modificação permanece até os dias atuais, e continua como principal espaço de acesso ao prédio, como planejado pela gestão cultural em 1993.

**Figura 22 – A Estação na copa do Mundo de 1994**



**Fonte:** Arquivo pessoal de Waneza Dolores Gondim de Menezes

Como se pode ver, a Estação como sede da cultura municipal era bem movimentada. Além das oficinas de arte, exposição fotográfica e cursos profissionalizantes que eram oferecidos para os jovens, grandes eventos também eram festejados nesse espaço. Neste cenário, a além de preservada, a Estação retornou à condição de espaço social; desta vez de forma simbólica para sediar a gestão cultural do município. De fato, esse pode ser o lugar do patrimônio histórico, espaço de produção do serviço público, educação, turismo, cultura ou entretenimento, pois com estas possibilidades os espaços históricos criam vida e visibilidade; fator muito importante para preservação dessas arquiteturas. Segundo Waneza (2021) foi uma experiência gratificante e a Estação era perfeita para a produção cultural.

#### 4.4. Rupturas

Por esse mesmo período o Estado brasileiro já tinha em prática o movimento de desestatização do Patrimônio da RFFSA que culminaria em 1999. Com tal medida, decretava assim, o fim de um importante processo histórico em torno da cultura e do trabalho da nação, restando um imenso patrimônio móvel e imóvel que, sem uma política de Estado, muito se perderia com o tempo. Segue o decreto presidencial conforme ocorrido em 1999:

“O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso das atribuições que lhe confere o art. 84, incisos IV e VI, da Constituição, e tendo em vista o disposto nos arts. 4o, inciso V, e 24, da Lei no 9.491, de 9 de setembro de 1997, e na Resolução no 12, de 11 de novembro de 1999, do Conselho Nacional de Desestatização, DECRETA: Art. 1º Fica dissolvida a Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, incluída no Programa Nacional de Desestatização pelo Decreto no 473, de 10 de março de 1992. Art. 2º A liquidação da RFFSA far-se-á de acordo com as disposições da Lei no 8.029, de 12 de abril de 1990, conforme determina o art. 24 da Lei no 9.491, de 9 de setembro de 1997<sup>41</sup>.

Outrossim, o Estado brasileiro mostrou intensão de preservar o patrimônio oriundo da RFFSA, porém, era preciso um planejamento estratégico para que esse objetivo fosse alcançado. A partir de Pacatuba, pode-se observar que não houve fiscalização ou investimento na preservação dos prédios históricos da REFFSA. Após o decreto supracitado, acontecia no ano de 2001, a etapa de leilões, conforme informações a seguir:

Edital de concorrência 002 ERFOR / 2001. Número de Bens Patrimoniais 1220336 - Estação Ferroviária de Pacatuba. Data do edital: 20 de dezembro de 2001, Eng. José Maria Braga. Licitação realizada as 9:30hs do dia 16 de março de 2001, para cessão de direito de imóveis no estado de ocupação e conservação em que se encontram, sob modalidade de CONCORRÊNCIA, do tipo MAIOR OFERTA, regida pela lei 8666/93.<sup>42</sup>

Assim acontecia o leilão da Estação ferroviária de Pacatuba e de tantos outros imóveis da Rede Ferroviária Federal. No município destacou-se neste leilão, A Estação e o Antigo prédio da RFFSA conhecido como alojamento dos antigos trabalhadores (demolido). Desta feita, uma nova Lei surge em torno do patrimônio da RFFSA, desta vez transferindo a responsabilidade para o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional IPHAN. Segue abaixo a informação:

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

---

<sup>41</sup> Presidência da República, Casa Civil Subchefia para Assuntos Jurídicos DECRETO No 3.277, DE 7 DE DEZEMBRO DE 1999. Dispõe sobre a dissolução, liquidação e extinção da Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA. [online].

<sup>42</sup> Texto extraído do edital ERFOR da Rede Ferroviária Federal. Documento original scaneado. Arquivo Professor Clenilton da Silva Melo.

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.<sup>43</sup>

Nessa perspectiva é possível compreender que os imóveis leiloados da RFFSA não são considerados responsabilidade do IPHAN, a saber, situações ocorridas com imóveis ferroviários no município de Pacatuba sem qualquer intervenção desse órgão público. De tudo, nem todos aqueles que compraram os imóveis mantiveram o patrimônio. Neste caso, pode-se citar a Estação como exceção, pois encontra-se muito bem preservada. Segundo o arrematante, proprietário da Estação, Dr. Alexandre Alencar<sup>44</sup>, relata que tinha consciência do valor histórico da Estação, e que ela vai sempre estar preservada como está nos dias atuais. Em seu relato, apresenta como aconteceu o processo de aquisição do imóvel:

No ano 2000, eu andava atrás de prédio para alugar, estava difícil encontrar, então eu soube que a RFFSA faria os leilões, a princípio eu sabia que a Estação seria leiloadada, pois eles começaram com as casas dos agentes e outras. Eu logo me interessei por aquela casa grande que era a pousada ou dormitório, porém eu perdi no lance. Mas um engenheiro disse que tinha a Estação. Eu soube que alugavam, então eu logo aluguei, no leilão em 2001, ninguém cobriu a oferta, e eu comprei. Tenho todos os documentos aqui, originais. (Alexandre 2022)

Na ocasião, Dr. Alexandre mostrou-me todos os documentos do processo licitatório do leilão, documentos impressos. Assim ele apresenta com muito orgulho a documentação do imóvel, “é o prédio mais lindo da cidade, eu sei disso, pois cuido muito bem” (Id.). Mostrou-me um documento que avalia as condições do prédio referente a uma manutenção do telhado que foi realizada em 2020. Tendo posto essas informações, gentilmente o “Tabelião do Primeiro Ofício de Pacatuba” levou-me em todos os cômodos do prédio, mostrando cada compartimento e suas repartições.

De fato, foi uma nova oportunidade de preservação para Estação de Pacatuba, sendo agora Sede do Cartório Alencar Furtado. O cartório é também um espaço de memória. Embora privado, é um espaço social aberto à comunidade, bem como os serviços de seu arquivo, e, segundo o proprietário, “o prédio pode ser visitado por estudantes, estará de portas abertas” (Alexandre 2022). Pode-se dizer que a compreensão de patrimônio narrada pelo proprietário fortalece a importância dos bens históricos da cidade, onde a Estação destaca-se por seu

---

<sup>43</sup> IPHAN. <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/127>

<sup>44</sup> Interlocutor, Alexandre Mago Alencar. Ex-prefeito da Cidade de Pacatuba (2013-2016), Tabelião do Município e proprietário da Estação.

imponente Estado de conservação, garantindo ao distrito Sede parte importante de sua paisagem histórica.

**Figura 23 – Análise para reforma do telhado da estação em 2020**



**Fonte: Arquivo Cartório Alencar Furtado**

Dr. Alexandre afirmou que foi preciso trocar toda madeira da cobertura, uma vez que era mantida a originalidade da primeira arquitetura e precisava fazer essa mudança. Na ocasião, relatou ainda sobre as condições em que recebera a Estação no ano 2000 quando, na ocasião, alugará o prédio:

Quando cheguei aqui, o prédio estava sob responsabilidade da prefeitura, e era um depósito de coisas velhas. Na sala da frente tinha uma montanha de cadeira. No salão de trás até um resto de frente de caminhão quebrado tinha. Eu lembro de uma montanha de remédios vencidos, produtos hospitalares, além do mal cheiro que era insuportável. Só podíamos entrar aqui de mascaras, ou com um pano no rosto. Tinha muito esterco de morcego. (Alexandre 2022).

A estrutura externa e interna da Estação revelam por si só, as palavras do proprietário em defesa da manutenção, uso e conservação do imóvel. Diante de tudo isso, revela-se um ato importante para a história do povo de Pacatuba e seu Patrimônio Histórico.

## 5. Relatório de imagens

Figura 24 – Estação de Pacatuba em janeiro de 2022



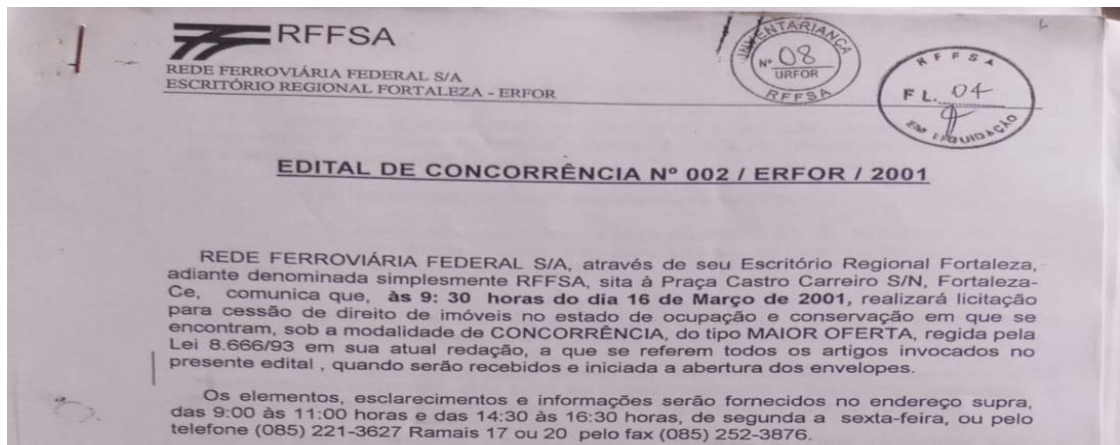
Fonte: Arquivo do pesquisador

Figura 25 - Estação de Pacatuba parte sul. Janeiro de 2022



Fonte: Arquivo do pesquisador

Figura 26 – Documento Leilão da Estação de Pacatuba



Fonte: Arquivo Cartório Alencar Furtado



Figura 27 – Imagem Avaliação da Estação de Pacatuba - 2001.

**RFFSA**  
REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A.  
ESCRITÓRIO REGIONAL FORTALEZA

OR D	N.B.P	ENDERÊÇO	CIDADE	UF	VALOR DE AVALIAÇÃO (R\$)	ENDERÊÇO DO IMÓVEL	ÁREA(M2) EDIFICADA	ÁREA(M2) TERRENO
26	1220887	ESTAÇÃO DE VÁRZEA	VÁRZEA	CE	1.000,00	Esplanada de Várzea	36,91	170,23
27	1023010/6-0002	ESPLANADA DE VÁRZEA	VÁRZEA	CE	4.000,00	Esplanada de Várzea	-----	14.076,00
28	1220007	FAIXA DE DOMÍNIO EM CAMOCIM	CAMOCIM	CE	4.000,00	Camocim / Granja	-----	29.000,00
29	1220336	ESTAÇÃO DE PACATUBA	PACATUBA	CE	20.000,00	Rua, Cel J. do Carmo 190	269,84	598,00
30	1220597	CASA DE TRABALHADOR DE JUATAMA	QUIXADA	CE	2.000,00	Rua. Joaq. Medeiros 1584	45,90	100,00
31	1220598	CASA DE TRABALHADOR DE JUATAMA	QUIXADA	CE	2.000,00	" " " 1578	45,90	100,00
32	1220599	CASA DE TRABALHADOR DE JUATAMA	QUIXADA	CE	2.500,00	" " " 1560	75,00	200,00
					2.000,00	" " " 1544	45,90	100,00
						" " " 1530	45,90	100,00

Fonte: Arquivo Professor Clenilton da Silva Melo

Figura 28 – Arte no salão de cerimônias do Cartório



Fonte: Arquivo do pesquisador

Figura 29 – Porta traseira onde era acesso ao antigo armazém, hoje salão de cerimônias



Fonte: Arquivo do pesquisador

**Figura 30 – Arrematante e proprietário da Antiga Estação, Alexandre Magno Medeiros Alencar. Ao lado miniatura do edifício em exposição no salão de atendimento do cartório.**



**Fonte: Arquivo do pesquisador**

## 6. CONCLUSÃO

Pesquisar a história da Estação de Pacatuba, foi também conhecer um pouco sobre a História da própria cidade, parte de sua trajetória de cultura e trabalho. O objetivo principal do trabalho foi buscar compreender o patrimônio histórico de Pacatuba a partir da Estação, numa perspectiva que busca compreender como as políticas públicas do Município vem reagindo diante da perda de seus bens históricos. O principal resultado obtido até aqui foi a reunião de informações que ficam registradas nesse documento para se pensar a importância da identidade territorial para o povo pacatubano.

De fato, é possível afirmar que a Estação, bem como outros monumentos históricos da cidade, é patrimônio reconhecido pelo povo, e conta com sua participação para evitar novas perdas. Essas informações se concretizam sob a coleta de dados, bem como de documentos, relatos, participação da comunidade nas redes sociais, etc. Contudo é preciso acreditar que dias melhores possam vir e, a exemplo dos dias em que vive a Estação, todo zelo seja aplicado, ao passo que aguardamos dos entes federados o reconhecimento legal para a salvaguarda do Patrimônio Arquitetônico da cidade de Pacatuba.

## **7. FONTES ESCRITAS E IMPRESSAS**

- I.** Diário Oficial da União (DOU) de 8 de setembro de 1993. [Online]
- II.** Governo Federal: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/D3277compilado.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/D3277compilado.htm) [online]
- III.** DECRETO No 3.277, DE 7 DE DEZEMBRO DE 1999. Dispõe sobre a dissolução, liquidação e extinção da Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA. [online].
- IV.** Relatório da Rede de Viação Cearense RVC - 1928
- V.** Relatório da Rede de Viação Cearense RVC - 1931
- VI.** Relatório da Rede de Viação Cearense RVC – 1932
- VII.** Relatório da RVC de 1959
- VIII.** Relatório do Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas. 1892

### **7.1 Arquivos**

- VII.** Arquivo Assis Lima. <https://assislima.com.br/2021/03/17/que-saudade-de-viajar-de-trem/>
- VIII.** Arquivo Professor Clenilton da Silva Melo
- IX.** Arquivo Público do Estado do Ceará – APEC, Câmara Municipal – caixa 65
- X.** Arquivo da RFFSA/RVC. Associação dos Engenheiros aposentados da REFSA – AERVC. Museu Ferroviário do Ceará. Fortaleza-Ceará.
- XI.** Arquivo, Cartório Alencar Furtado – Pacatuba-Ceará

### **7.2 Fontes Orais**

Raimundo de Paula  
 Alice Amora de Freitas  
 Valter do Carmo Filho  
 Maria do Carmo de Sousa Ferreira  
 Francisco Luiz Viana  
 Clenilton da Silva Melo  
 Antônio Clésio da Silva Sousa  
 Maria Carmem Oliveira Rodrigues  
 Raimundo Nonato Sousa da Costa  
 Waneza Dolores Gondim de Menezes  
 Alexandre Magno Medeiros Alencar  
 Aila Ferreira da Silva

### 7.3. Fontes Digitalizadas

#### **BIBLIOTECA NACIONAL/HEMEROTECA**

Jornal *Pyrilampo* (CE)

Jornal *O Globo* (RJ)

Jornal *Mercantil* (CE)

Jornal *O Cearense* (CE)

Jornal *O Retirante* (CE)

Jornal *Echo do Povo* (CE)

#### **BIBLIOTECA DIGITAL IBGE.**

D. 1 – Censo Demográfico de 1872, p. 98. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/biblioteca-catalogo.html>. Acesso em dia 21/11/2021.

### 8. SITES

<https://www.infoescola.com/>. Acesso em 14 de setembro de 2021.

IBGE. Banco de dados: <http://www.ibge.gov.br>. Acesso em: 12 setembro de 2021

### 9. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABREU, Regina. **Emergência do patrimônio Genético e a nova configuração de patrimônio**. In: *Memória e Patrimônio: Ensaios contemporâneos*. Regina Abreu; Mário Chagas (orgs.), 2 edição – Rio de Janeiro: Lamparina, 2009, 320 pg. :il. P. 34-48.

ABREU, Regina e Chagas, Mário (orgs.). **Memória e Patrimônio: ensaios contemporâneos**. Rio de Janeiro: ed. DPA/FAPERJ, 2003.

ADIMARI, Cíntia Wambier. **O patrimônio arquitetônico e suas possibilidades pedagógicas para fomentar o desenvolvimento regional em Canoinhas SC.** / Cíntia Wambier Adimari. Canoinhas, 2019. Dissertação - Universidade do Contestado – UNC. Programa de mestrado em desenvolvimento regional. Disponível em: <http://uni-contestado-site.s3.amazonaws.com/editais/7112-28022019.pdf>. Acesso em 11/10/2022

ALEMÃO, Francisco Freire. **Manuscritos**. Anais da biblioteca Nacional. Vol. 81. 1961.

AMORA, Manoel Albano. **Pacatuba Geografia Sentimental**. Fortaleza, Ceará: Editora Enriqueta Galeno, 1973.

\_\_\_\_\_. **Antologia do Centenário**. Fortaleza, Ceará: Editora Enriqueta Galeno, 1969. Divisão de publicações e divulgação – 1964.

ALBUQUERQUE, Umbelino Peregrino de. **Educação patrimonial: reflexões e práticas.** / Átila Bezerra Tolentino (Org.) – João Pessoa: Superintendência do Iphan na Paraíba, 2012. 104 p.: il. color. 30 cm. – (Caderno temático; 2)

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988.** Disponível em: Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Brasília, DF, 05 out. 1988; [https://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/518231/CF88\\_Livro\\_EC91\\_2016.pdf](https://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/518231/CF88_Livro_EC91_2016.pdf). Acesso em 12/06/2021.

DAVIS, Mike. **Holocaustos Coloniais.** Ed. Record Rio de Janeiro-São Paulo. 2002

FONSECA, Maria Cecília Londres. **Para além da pedra e cal: Por uma concepção ampla de Patrimônio Cultural.** In: Memória e Patrimônio: Ensaios contemporâneos. Regina Abreu; Mário Chagas (orgs.), 2 edição – Rio de Janeiro: Lamparina, 2009, 320 pg.:il. P. 59-79.

HOBBSAWM, Eric J., 1917- **A era dos impérios** / Eric J. Hobsbawm, tradução Sieni Maria Campos e Yolanda Steidel de Toledo; revisão técnica Maria Célia Paoli. — Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.

KONDER, Leandro. **O que é dialética.** São Paulo: Brasiliense, 2004

POLLAK, Michael. **Memória e identidade social.** Estudos Históricos, Rio de Janeiro., vol. 5. N. 10, 1992, p. 200-212.

\_\_\_\_\_. **Memória, esquecimento, silêncio.** Estudos Históricos. Rio de Janeiro, vol. 2, n. 3, 1989, p. 3-15

RIOS, Kênia Sousa. **Campos de concentração no Ceará: Isolamento e poder na seca de 1932 – 2ª edição/ Kênia Rios – Fortaleza Museu do Ceará. Secretaria da cultura do Estado do Ceará. 2006.**

TAMASO, Izabela Maria. **Em nome do patrimônio: representações e apropriações da cultura na cidade de Goiás.** 2007. 787 f. Tese (Doutorado em Antropologia Social) - Universidade de Brasília, Brasília, 2007. Disponível em: <https://repositorio.unb.br/handle/10482/1995>. Acesso em 07/06/2021.