

**PARECER RELATIVO AO TOMBAMENTO DO BEM “ESTAÇÃO
FERROVIÁRIA DO BRUM, RECIFE-PE”**

Processo de Tombamento nº 921-T-75

(Processo Administrativo nº 01458.001028/2013-81)

A minha designação como relator do Processo de Tombamento da Estação Ferroviária do Brum, composto por 792 páginas, ocorreu no dia 18 de fevereiro de 2025 – ou seja, há pouco mais de um mês, em um período curto e atribulado que incluiu mais de uma semana de festas carnavalescas no centro do Recife, em cujas imediações se localiza a Estação do Brum, o que só permitiu que eu pudesse realizar a visita técnica ao bem no domingo, 16 de março, há exatos dez dias.

Gostaria de agradecer ao Diretor do Departamento de Patrimônio Material e Fiscalização (DEPAM), Andrey Schlee, e à Coordenadora-Geral de Identificação e Reconhecimento do IPHAN, Vanessa Pereira, pela confiança em mim depositada para a elaboração deste parecer. Agradeço também à dedicada e valorosa equipe da Superintendência do IPHAN em Pernambuco que me acompanhou na visita técnica e me municiou com todas as informações necessárias para a elaboração deste parecer: Fernando Medeiros, Maria Emília Lopes Freire, Marcelo Freitas e Marina Russel. Agradeço ainda a Cristiane Raposo, gerente do Memorial da Justiça de Pernambuco, por ter renunciado a parte do seu domingo em família para permitir que eu visitasse a estação.

Antes de avançar na análise do processo, gostaria de destacar qualidade e rigor dos quatro pareceres técnicos elaborados pelos técnicos da Superintendência do Iphan em Pernambuco, especialmente pela arquiteta e urbanista Maria Emília Lopes Freire, bem como do Parecer Técnico nº 8/2024, elaborado pelo arquiteto e urbanista Fernando Medeiros, à época Coordenador de Identificação e Temas Estratégicos (CITE) do Departamento de Patrimônio Material e Fiscalização (DEPAM) do Iphan e atualmente Superintendente do Iphan em Pernambuco. Estes Pareceres Técnicos serão recorrentemente citados ao longo deste parecer.

Histórico do processo

Figura 01 – Vista geral da fachada posterior da Estação do Brum, a partir da Avenida Militar



Fonte: Foto realizada pelo autor, 16 março 2025.

Em 11 de outubro de 1974, o então chefe do 1º Distrito do IPHAN, Ayrton Carvalho, envia ofício ao Diretor geral do IPHAN, Renato Soeiro, informando que a Prefeitura Municipal do Recife iria construir “uma praça que irá atingir uma parte do terreno beneficiado com a Estação do Brum” e que o 1º Distrito do IPHAN via “no edifício citado condições que o recomendam ao tombamento, ora em estudo por parte dos técnicos dessa Diretoria”.

Em 14 de março de 1975, Soeiro comunica que o IPHAN tem “interesse no tombamento da citada Estação, mas para isso é necessário” que o 1º Distrito em Pernambuco envie uma série de documentos fotográficos, cartográficos e históricos, bem como o nome e o endereço dos proprietários.

Imediatamente, em 27 de maio de 1975, o chefe do 1º Distrito envia ao Diretor geral do IPHAN os documentos solicitados.

Inexplicavelmente, por 22 anos o processo não teve nenhuma tramitação, apesar das manifestações favoráveis ao tombamento tanto da instância local quanto da Direção geral do IPHAN.

Em 1997, por iniciativa de Célia Corsino, então Diretora do Departamento de Identificação e Documentação do IPHAN, o processo volta a tramitar, sendo registradas diversas movimentações e recebendo, através do Memo nº314/97, da 5ª Coordenação Regional do IPHAN, nova manifestação favorável ao tombamento, reconhecido como sendo “sem dúvida um edifício de valor histórico e artístico e, no nosso entender de abrangência nacional”, ainda que o edifício

se encontrasse sem uso adequado e em estado de conservação insatisfatório à época.

O processo fica novamente sem movimentação por 14 anos. Em 2012, tem sua tramitação retomada e a servidora Maria Paula Ferguson Marques, através do Memorando nº 052/2012 PFM/DEPAM/IPHAN, de 26 de abril daquele ano, se manifesta pelo arquivamento do pedido de tombamento pelo fato da Estação do Brum ter sido, dois anos antes, valorada e incluída na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário em 19 de janeiro de 2010, o que foi acatado pela Coordenação-Geral de Identificação e Reconhecimento do IPHAN através dos Pareceres Técnicos nº 17/2021/COREC/CGID/DEPAM e nº 118/2021/CGID/DEPAM. A então presidente do IPHAN acatou a sugestão de arquivamento do processo de tombamento. Retomaremos mais à frente a questão da valoração da Estação do Brum e do consequente arquivamento do processo de tombamento.

Ao tomar conhecimento do arquivamento, a arquiteta e urbanista Maria Emília Lopes Freire elaborou, em 31 de maio de 2022, o Parecer Técnico nº 27/2022/COTEC IPHAN-PE, com detalhadas e fundamentadas análises sobre a Estação do Brum e ponderando sobre a necessidade de reabertura do processo de tombamento do bem, de maneira a prosseguir com sua instrução.

Na sequência, em 04 de agosto de 2022, os servidores Elenita Rufino, George Bessoni, Marcelo Freitas, Márcia Hazin, Maria Emília Lopes Freire, Romero de Oliveira e Shari Almeida, da Superintendência do IPHAN em Pernambuco, elaboram o Parecer Técnico nº 71/2022/COTEC IPHAN-PE, reafirmando a necessidade de reabertura do processo de tombamento da Estação do Brum.

Como consequência, em 24 de agosto de 2022, a então Superintendente Substituta do Iphan em Pernambuco, Ana Paula M. de Bittencourt da C. Lins, solicita a reabertura do processo de tombamento. Ato contínuo, o DEPAM acatou o pedido de reabertura do processo e solicitou à Superintendência a complementação da sua instrução técnica.

Em continuidade, Maria Emília Freire elaborou o Parecer Técnico nº 76/2022/COTEC IPHAN-PE, datado de 17 de julho de 2023, complementando a instrução técnica e apresentando manifestação conclusiva pela inscrição da Estação Ferroviária do Brum nos Livros de Tombo Histórico e das Belas Artes. Em 09 de agosto de 2023, após manifestação favorável da Coordenação Técnica da Superintendência, o então Superintendente Jacques Ribemboim encaminha o parecer técnico citado ao DEPAM “para as conclusões e encaminhamentos finais que se fizerem necessárias.”

Após o DEPAM solicitar à Superintendência a complementação de informações, estas foram apresentadas por meio do Parecer Técnico nº 46/COTEC IPHAN-PE, de 26 de junho de 2024.

Por fim, em 06 de agosto de 2024, foi elaborado o Parecer Técnico nº 8/2024/CITES, do então Coordenador de Identificação e Temas Estratégicos do DEPAM, Fernando Medeiros, com parecer conclusivo e favorável à inscrição da Estação do Brum nos Livros de Tombo Histórico e das Belas Artes.

Após parecer da Procuradoria Federal junto ao IPHAN (Parecer nº 00581/2024/PFIPHAN/PGF/AGU) e diligências realizadas junto aos cartórios de registro de imóveis, no dia 16 de janeiro de 2025, é finalmente publicado no Diário Oficial da União o tombamento provisório da Estação Ferroviária do Brum, com a indicação de inscrição nos Livros de Tombo Histórico e das Belas Artes e com a delimitação das respectivas poligonais de tombamento e de entorno.

Sobre a pertinência do tombamento de exemplares relevantes do patrimônio ferroviário brasileiro

O alpendre no canavial [João Cabral de Melo Neto, 1960]

Se no alpendre é a hora do trem
que vai à estação do lugar,
o tempo para de correr:
começa a se depositar.

Então, dir-se-ia que o tempo
interrompe toda carreira,
entorpecido pela tensão
do mundo à esperta e à espreita.

Então, dir-se-ia que o tempo
tem câibras, ou fica crispado
impedido de fluir livre
entre esperas, bolsas de vácuo.

Então, ele faz tão espesso
que é palpável sua substância;
tão espessa que ao apalpá-la
se tomaria por membrana;

tão espessa que até parece
que já nunca mais se dissolve;
tão espessa como se a espera
não fosse de trem mas de morte. [...]
(MELO NETO, 2020, p. 338 -339)

No poema “O alpendre no canavial”, de 1960, o poeta pernambucano João Cabral de Melo Neto contrapõe a passagem acelerada do trem à lentidão da vida no alpendre no meio do canavial. O advento das ferrovias no Brasil estruturou

territórios, transformou paisagens e alterou a própria noção do tempo da vida cotidiana. As ferrovias representaram um dos primeiros lampejos da modernização brasileira e, conseqüentemente, uma ruptura nos modos de vida cotidianos. A estação, por sua vez, representa o lugar da espera, onde o tempo é congelado.

É notório que, apesar da ampliação significativa das categorias de bens contemplados pelo tombamento nas últimas décadas, ainda existem diversas categorias de bens pouco representadas no acervo patrimonial protegido pelo IPHAN. É o caso do patrimônio ferroviário: apesar da presença de estações, armazéns, rotundas e linhas férreas por praticamente todo o território nacional, existem apenas 15 bens do patrimônio ferroviário tombados pelo Iphan em todo o território nacional, sendo um deles ainda com tombamento provisório.

Do levantamento de bens ferroviários tombados pelo Iphan realizado por João Henrique dos Santos, atual Superintendente do Iphan no Mato Grosso do Sul, em sua dissertação de mestrado (SANTOS, 2018), pode-se perceber que há uma clara concentração destes bens tombados na Região Sudeste. Dos 15 bens protegidos, 10 bens (67% do total) estão localizados em apenas três Estados desta região: São Paulo (5 bens), Rio de Janeiro (3 bens) e Minas Gerais (2 bens). A região Centro-Oeste possui dois bens tombados, ambos localizados no Mato Grosso do Sul; a região Norte possui um bem, em Rondônia; a região Sul também um único bem, em Santa Catarina; e a região Nordeste um bem, no Piauí.

Tabela 1 – Listagem de bens ferroviários tombados em âmbito federal (Decreto-lei nº 25/1937)

TABELA I – BENS FERROVIÁRIOS TOMBADOS / DECRETO-LEI Nº 25/1937							
LOCALIZAÇÃO		INFORMAÇÕES SOBRE O BEM	PROCESSO			INSCRIÇÕES NOS LIVROS DO TOMBO	
UF	Município	Nome do bem	Nº	ano	Situação	Data da inscrição	Livro de Tombo
RJ	Magé	Trecho ferroviário Mauá-Fragoso	506	1954	Rerratificado	maio/1954	LTH
MG	Lassance	Estação Ferroviária	1143	1985	Tombado	set/1985	LTH
MG	São João Del Rei	Complexo Ferroviário de São João del Rei a Tiradentes	1185	1985	Tombado	ago/1989	LTH / LTBA
SP	São Paulo	Estação da Luz	944	1976	Tombado	out/1996	LTH / LTBA
SP	Mairinque	Estação Ferroviária de Mairinque	1934	1996	Tombado	jul/2004	LTBA
SP	Jundiaí	Conjunto de edificações e bens móveis da Companhia Paulista de Estrada de Ferro	1485	2001	Tombado	jul/2004	LTH
RO	Porto Velho	Pátio ferroviário da estrada de ferro Madeira-Mamoré,	1220	1987	Rerratificado	jan/2008	LTAEP / LTH

		bens móveis e imóveis					
SP	Santo André	Vila Ferroviária de Paranapiacaba	1952	1987	Tombado	set/2008	LTH
PI	Teresina	Conjunto da Estação Ferroviária de Teresina	1557	2008	Tombado	jul/2013	LTH / LTBA
MS	Campo Grande	Complexo ferroviário da antiga Estrada de Ferro Noroeste do Brasil – EFNOB	1536	2006	Tombado	set/2014	LTAEP / LTH
MS	Corumbá	Ponte Ferroviária Eurico Gaspar Dutra sobre o Rio Paraguai	1577	2009	Tombado	out/2014	LTAEP / LTH / LTBA
RJ	Rio de Janeiro	Museu do Trem: Acervo móvel e imóvel do antigo Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro, situado na Rua Arquias Cordeiro, nº 1046	1382	1997	Tombado	nov/2014	LTH
SC	Joinville	Edificações e Núcleos Urbanos e Rurais relacionados com a imigração em Santa Catarina – Estação Ferroviária	1548	2007	Tombado	set/2015	LTH / LTBA
SP	São Paulo	Conjunto da Estação Júlio Prestes	1407	1997	Tombado	fev/2024 (aprovado pelo Conselho Consultivo)	
RJ	Rio de Janeiro	Plataformas de embarque da Estação Barão de Mauá e da Estação e Oficinas de Praia Formosa	1643	2012	Tombamento provisório		

Fonte: SANTOS (2018), atualizado pelo autor

A Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007, extinguiu a Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA) e, em seu artigo 9º, atribuiu ao Iphan a responsabilidade de “receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta RFFSA, bem como zelar pela sua guarda e manutenção.” Para fazer frente a esse encargo, o IPHAN publicou as Portarias nº 407/2010 e nº 17/2022, instituindo a Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário e estabelecendo os parâmetros para a valoração destes bens.

A versão mais recente da Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, datada de 20 de dezembro de 2024¹, inclui 647 “bens valorados” distribuídos por todo o país. A Estação do Brum valorada e incluída na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário em 19 de janeiro de 2010 e essa valoração foi a justificativa utilizada pela servidora Maria Paula Ferguson Marques, no Memorando nº 052/2012 PFM/DEPAM/IPHAN, de 26 de abril de 2012, para se manifestar pelo arquivamento do pedido de tombamento, o que foi acatado pela Coordenação-Geral de Identificação e Reconhecimento do IPHAN em 2021.

No Parecer Técnico nº 27, de 31 de maio de 2022, a arquiteta e urbanista Maria Emília Freire esclarece que a “valoração” e o “tombamento” são instrumentos de preservação complementares e não excludentes, entendimento que é referendado no Parecer Técnico nº 8, de 06 de agosto de 2024, exarado pelo então Coordenador de Identificação e Temas Estratégicos do IPHAN, Fernando Medeiros. Transcrevemos abaixo os argumentos apresentados no Parecer Técnico nº 27/2022, com os quais estamos plenamente de acordo:

[...] um dos argumentos que levaram ao indeferimento do processo de Tombamento da estação do Brum é a compreensão de que o bem já estaria protegido pelo Iphan por meio da Lei nº 11.483/2007. Tal argumento leva ao entendimento equivocado de que o Decreto-Lei nº 25/37 (Tombamento) e a Lei nº 11.483/2007 (Valoração) são instrumentos de preservação excludentes. [...]

O reconhecimento de valor - chamado de "valoração" - não se confunde com o tombamento. O tombamento é disciplinado pelo Decreto-lei 25/1937, e pode incidir sobre quaisquer bens materiais, móveis ou imóveis, inclusive os ferroviários. Já a valoração foi criada pelo artigo 9º da Lei 11.483/2007 (Lei que extinguiu a RFFSA)

Importante pontuar que outros bens ferroviários foram reconhecidos pelo Iphan como patrimônio nacional por meio do Decreto-Lei nº 25/37 (Tombamento) e da Lei nº 11.483/2007 (Valoração) de maneira complementar e não excludentes. Exemplo do uso desses dois instrumentos de preservação federal de maneira complementar são: Estação ferroviário Barão de Mauá (E. F. Leopoldina) no Rio de Janeiro, tombada por meio do processo nº 1643-T-12 e valorada em 2008 por meio do Ofício Of. Nº 380/2008-PRESI/IPHAN de 27 de agosto de 2008; Conjunto da Estação Ferroviária de Teresina-PI, tombado por meio do processo nº 1558-T-2008 e valorado em 2008.

Até porque, o que parece está [sic] consolidado no Iphan é que os instrumentos de proteção federal devem ser aplicados a um bem dependendo dos valores atribuídos a ele.

Sobre a relevância da Estação do Brum no contexto pernambucano e nacional

¹<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Lista%20do%20Patrimonio%20Ferrovi%C3%A1rio%20Atualizada%2020-12-24.xlsx>.

Etelvina Rebouças Fernandes (2006) recorda que a primeira estrada de ferro brasileira (e terceira da América do Sul) foi a Estrada de Ferro Mauá, inaugurada em 1854 ligando o porto de Mauá, na Baía de Guanabara, à estação de Fragoso, atual município de Magé, no Rio de Janeiro. A segunda estrada de ferro do país foi a Estrada de Ferro D. Pedro II, construída a partir de 1855 para ligar a Corte à capital da província de São Paulo. Ainda segundo Rebouças (2006, p. 46):

A terceira estrada construída no Brasil foi a estrada de ferro Recife and São Francisco Railway, cuja construção iniciou-se em sete de setembro de 1855, com bitola larga de 1,60 metros, como as outras estradas construídas com tecnologia inglesa no século XIX.

Fernandes (2006, p. 85) também ressalta que:

O acesso ao Rio São Francisco sempre foi estratégico para as comunicações no Brasil. Nos tempos coloniais convergiam para aquele rio os caminhos das boiadas, que foram substituídos no decorrer dos séculos pelas ferrovias e rodovias, unindo Pernambuco, Piauí, Ceará, Goiás, Minas Gerais e Bahia.

Geraldo Gomes da Silva (1987, p. 126-127), citando Sette (1978), reforça o pioneirismo pernambucano no âmbito ferroviário, sendo, após a então capital nacional, “a segunda região brasileira a experimentar sobre seu solo o contacto do aço dos trilhos e o frêmito do trem em marcha”, registrando que “a concessão fora dada em 26 de janeiro de 1852 aos engenheiros Alfredo e Eduardo Mornay, mas não obstante o apoio oferecido por Mauá à iniciativa, surgiram dificuldades, desistindo os empreiteiros e reclamando indenizações”:

Houve depois um acordo, o governo imperial interveio, e afinal se constituiu a Companhia Britânica que construiria a estrada de ferro denominada “Recife and São Francisco Railway Company”, ou, brasileiroamente Estrada de Ferro do Recife ao São Francisco. Conforme o nome estava indicando, dirigir-se-iam seus trilhos às margens do grande rio nordestino, atingindo a vila de Boa Vista. (SETTE apud SILVA, 1987, p. 127)

Como recorda Maria Emília Lopes Freire no Parecer Técnico nº 76/2023, é

Importante lembrar que apesar de Pernambuco possuir a segunda estrada de ferro mais antiga do Brasil [sic] e possuir a primeira ferrovia construída pela Great West [sic] – fatos que caracterizam a importância histórica dessa rede ferroviária para o desenvolvimento social, cultural, econômico do Brasil e também ser um marco da arquitetura ferroviária - ainda não existe no Estado de Pernambuco nenhum bem ferroviário tombado em âmbito federal.

A servidora do IPHAN Anna Eliza Finger, em sua tese de doutorado sobre a arquitetura ferroviária no Brasil, registra que a primeira linha construída pela empresa *The Great Western of Brazil Railway Company Limited* foi a Estrada de Ferro de Recife a Limoeiro, inaugurada em 1881:

A Estrada de Ferro de Recife a Limoeiro prestou um relevante serviço no transporte do algodão, e percentagem que se elevou a 62% entre 1886 e 1887, a 70% entre 1887 e 1888, e a 80% entre 1888 e 1889.

Sua principal estação foi construída junto à Fortaleza do Brum, no centro de Recife, ficando conhecida como Estação do Brum [...], inaugurada em 1881. Apesar de ponto inicial da linha, adotou a configuração de uma estação intermediária, com planta retangular implantada com o lado maior paralelo à via. Contava com um corpo central em dois pavimentos, por onde se dava o acesso principal, e alas laterais térreas. Ornamentada em linguagem eclética fortemente influenciada pela arquitetura vitoriana, conta com elementos em ferro tanto internos (estrutura dos telhados e guarda-corpos) quanto externos (marquise que fazia a proteção das plataformas e outra disposta sobre a entrada principal do edifício) (FINGER, 2013, p. 306-307)

Em seu pioneiro estudo sobre a história das ferrovias no Brasil, publicado em 1953, Ademar Benévolo ressalta que a estrada de ferro de Recife ao São Francisco foi “a segunda ferrovia inaugurada em nossa terra, a primeira no norte e a **primeira linha de significação nacional**”. (BENÉVOLO, 1953, p. 75, grifos nossos)

Patrícia Ataíde Solon de Oliveira (2022, p. 124-125) observa que

No Recife, a Estação das Cinco Pontas foi a primeira do gênero a ser construída, inaugurada em 1858, servindo à *Recife and San Francisco Railway*, cujo destino era o Cabo de Santo Agostinho. Seu nome foi tomado de empréstimo da fortificação vizinha, ao lado da qual a estação foi edificada. A Estação do Brum, vizinha ao forte homônimo, foi construída em 1881 para a Great Western, ligando o Recife a Limoeiro. Com o tempo, a malha foi sendo expandida, até que, em 1885, foi inaugurada a terceira via férrea, em direção a Caruaru, e só em 1888 ocorreu a inauguração da Estação Central, da Estrada de Ferro Central de Pernambuco, construída ao lado da Casa de Detenção (SOUTO MAIOR, 2010).

A Estação das Cinco Pontas foi demolida em 1969 para a construção da Avenida Sul. A Estação do Brum é, portanto, a mais antiga das estações do Recife ainda existente e representa a expansão do sistema ferroviário pelo território nacional, para além da então capital nacional, Rio de Janeiro.

Sobre a caracterização do bem a ser tombado

Figura 02 – Vista geral da fachada posterior da Estação do Brum, a partir da Avenida Militar



Fonte: Foto realizada pelo autor, 16 março 2025.

O edifício da antiga Estação do Brum encontra-se em bom estado de conservação. O fato dele abrigar desde 1999 o Memorial da Justiça de Pernambuco tem contribuído de modo decisivo para que ele seja mantido em bom estado de conservação e seja aberto à visitação pública. Atualmente estão sendo realizadas obras de conservação da cobertura.

Figura 03 – Maquete da Estação do Brum existente no Memorial da Justiça de Pernambuco



Fonte: Foto realizada pelo autor, 16 março 2025.

Figura 04 –Toldo com mãos-francesas de ferro na fachada posterior da Estação do Brum protegido para ser restaurado



Fonte: Foto realizada pelo autor, 16 março 2025.

Os estudos históricos sobre o bem apresentados no Parecer Técnico nº 27/2022, elaborado pela arquiteta e urbanista Maria Emília Freire, registram que “A Estação do Brum [...] era integrante do pátio ferroviário do mesmo nome, como dito, juntamente com outras edificações e elementos - gare, oficinas, armazéns, desvios, linhas, caixa d'água (esta ainda presente no território) e vila operária.”

Paralelamente à fachada posterior da estação, entre esta e a Avenida Militar, encontra-se um pequeno trecho de trilhos ferroviários, instalados onde se encontrava a plataforma de embarque de modo a indicar onde os trens paravam.

Figura 05 –Trilhos ferroviários existentes entre a fachada posterior da Estação do Brum (onde ficava a plataforma de embarque) e a Avenida Militar



Fonte: Foto realizada pelo autor, 16 março 2025.

Se os trilhos foram removidos em sua quase totalidade e se as oficinas e armazéns foram demolidos, a caixa d'água – localizada do outro lado da Avenida Militar, a 20 metros da Estação, no terreno onde está instalada a administração do Porto do Recife – adquire ainda maior importância como único elemento remanescente do pátio ferroviário do Brum, além da Estação.

Figuras 06 e 07 – Caixa d'água do antigo pátio ferroviário do Brum.



Fonte: Foto realizada pelo autor, 16 março 2025.

A caixa d'água encontra-se praticamente íntegra, apresentando a perda de um pequeno trecho de uma das chapas de ferro, necessitando, portanto, de intervenções voltadas à sua conservação e restauração.

Na visita técnica que realizamos com a equipe da Superintendência do Iphan em Pernambuco no último dia 16 de março, pudemos observar que em uma das chapas de ferro que compõem o paramento vertical da caixa d'água está registrado em alto relevo: “Ransomes & Rapier – London”.

Figura 08 – Detalhe da caixa d'água do antigo pátio ferroviário do Brum com inscrição em alto relevo: “Ransomes & Rapier – London”.



Fonte: Foto realizada pelo autor, 16 março 2025.

Em rápida consulta à Wikipedia, podemos descobrir que “Ransomes & Rapier foi um importante fabricante britânico de equipamentos ferroviários e de guindastes de 1869 a 1987”. A mesma fonte registra que esta empresa foi responsável pela construção da primeira ferrovia da China, a Ferrovia Woosung, ligando Xangai a Wusong e inaugurada em 1876.²

Proponho, portanto, que o bem cujo tombamento encontra-se em debate inclua não apenas o antigo edifício da Estação, mas também a caixa d’água fabricada pela Ransomes & Rapier de Londres.

² Fonte: [https://en.wikipedia.org/wiki/Ransomes %26 Rapier](https://en.wikipedia.org/wiki/Ransomes_%26_Rapier). Tradução do autor.

Sobre os valores culturais do bem que justificam o seu tombamento

Figura 09 – Detalhe do trecho central da fachada principal da Estação do Brum.



Fonte: Foto realizada pelo autor, 16 março 2025.

No Parecer Técnico nº 76/2023, a arquiteta e urbanista Maria Emília Lopes Freire apresenta um criterioso parecer sobre os valores culturais da Estação Ferroviária do Brum que justificam a inscrição deste bem nos Livros de Tombo Histórico e de Belas Artes. Este Parecer Técnico retoma e ratifica os argumentos anteriormente apresentados no Parecer Técnico nº 27 de 31 de maio de 2022, de autoria da mesma arquiteta, e no Parecer Técnico nº 71, de 04 de agosto de 2022, firmado por Maria Emília Freire e por outros seis servidores da Superintendência do Iphan em Pernambuco.

Dentre os argumentos apresentados no Parecer Técnico nº 76 para justificar a **inscrição da Estação Ferroviária do Brum no Livro de Tombo Histórico**, Maria Emília Freire destaca que o equipamento, inaugurado em 1881, foi “a primeira estação construída no Brasil pela The Great Western of Brazil Railway Company Limited” e tinha como função “escoar a produção agrário-exportadora – em especial a produção de açúcar, algodão e gado –, e para transportar passageiros inicialmente do estado de Pernambuco”. A Estação do Brum “Serviu como ponta de linha da segunda estrada de ferro construída em Pernambuco em 1881 – a Estrada de Ferro do Recife ao Limoeiro”, que “partia do pátio do

Brum em direção à região da Mata Norte do Estado, tendo o primeiro trecho (Recife a Paudalho) [sido] inaugurado em 1881”.

Assim, por um lado a Estação do Brum “exerceu influência expressiva no desenvolvimento (morfologia) da Cidade do Recife, na arquitetura do século XIX e no cotidiano dos grupos sociais”. Por outro, teve relevante “importância para o desenvolvimento econômico, social e cultural do Estado de Pernambuco e para outros estados do Nordeste, haja vista ela ter alcançado a Paraíba e o Rio Grande do Norte, posteriormente”, contribuindo para “a integração do território por onde se inscreveu”.

Há, portanto, elementos que justificam o reconhecimento da “relevância cultural no que diz respeito aos bens remanescentes da estrada de ferro Recife-Limoeiro, tanto para o Nordeste quanto para o Brasil”.

Quanto aos argumentos apresentados neste mesmo Parecer Técnico para a **inscrição da Estação do Brum no Livro de Tombo das Belas Artes**, o mais relevante é que a edificação é representativa da “expressão artística e estética própria cunhada pela arquitetura ferroviária”, uma categoria de bens culturais ainda pouco representada no acervo dos bens tombados pelo Iphan, como vimos anteriormente, e que teve papel fundamental na incorporação de novos temas, decorrentes da Revolução Industrial e que até hoje são centrais no debate do campo da arquitetura, como a produção em série e a pré-fabricação.

No caso da Estação do Brum, essa expressão artística pode ser apreciada no

[...] desenho neoclássico bem elaborado e executado; nos elementos de ferro e detalhes construtivos representativos da arquitetura ferroviária; na clareza e qualidade construtiva, na simplicidade formal e espacial atendendo as necessidades de novos programas e funções, na aplicação de técnicas avançadas com utilização de vidro e ferro, na incorporação de material importados. [...] Características estas [...] que permitem a fruição dos valores culturais dessa história no Nordeste e no Brasil e da arquitetura ferroviária impressa no século XIX e início do XX.

Dentre as características arquitetônicas da Estação do Brum destacadas pela parecerista, estão a “simplicidade formal e espacial presente no maciço de alvenaria em formato retangular que constitui o edifício da estação em si” e suas “extensões laterais que abrigavam as funções inerentes a uma estação ‘ponta de linha’”, assim como “a plataforma de embarque e desembarque paralela à estação acompanhando sua forma retangular”. Merecem menção ainda os elementos de ferro (colunas, gradis, toldo e mão francesa de acesso à plataforma da estação e etc.)”, os “ornatos (frisos, balaustradas, arcos, mão francesa, cunhais e etc.)”, assim como o “lambrequim em madeira que marca o acesso à estação”, todos “elementos de valor estético e artístico” que “são também registros da aplicação das técnicas avançadas e da utilização do ferro (material importado) e da mão-de-obra especializada.”

O tombamento da Estação do Brum representa ainda, nas palavras de Maria Emília Freire, “reconhecer a contribuição dada pela arquitetura ferroviária ao campo das artes e da arquitetura, da ciência e da técnica [...], em função das novas referências estéticas e tipológicas [...] presentes nos edifícios ferroviários, em especial nas estações.”

A adaptação da antiga Estação Ferroviária do Brum em Memorial da Justiça de Pernambuco, em 1999, não representou uma perda destas características arquitetônicas e destes valores culturais. O novo uso, além de reabrir o edifício à visitação pública, representa as transformações e adaptações frente às demandas sociais às quais os bens culturais estão submetidos, sem que, com isso, percam seu significado; pelo contrário, são agregados novos significados àqueles já existentes. Apesar deste processo de refuncionalização e ressignificação, a Estação do Brum segue preservando elementos e características arquitetônicas que permitem sua leitura enquanto edifício ferroviário.

A recomendação pela inscrição da Estação do Brum nos Livros de Tombo Histórico e das Belas Artes é referendada pelo Parecer Técnico nº 8, de 06 de agosto de 2024, firmado pelo arquiteto e urbanista Fernando Medeiros, à época Coordenador de Identificação e Temas Estratégicos (CITE) do Departamento de Patrimônio Material e Fiscalização (DEPAM) do IPHAN. Neste parecer, que representa a posição final do DEPAM, são aprovados os termos dos Pareceres Técnicos elaborados no âmbito da Superintendência de Pernambuco e se recomenda “que o Bem tombado seja inscrito no Livro do Tombo Histórico e no Livro do Tombo das Belas Artes sob o nome ‘Estação Ferroviária do Brum, Recife-PE’”.

É importante registrar que, dos 13 bens ferroviários inscritos nos Livros do Tombo do IPHAN, 12 foram inscritos no Livro de Tombo Histórico e 6 foram inscritos no Livro de Tombo das Belas Artes, o que demonstra que, embora o reconhecimento do valor histórico dos bens do patrimônio ferroviário seja o mais recorrente, o reconhecimento dos seus valores artísticos e arquitetônicos não é algo incomum, sendo reconhecido em quase metade dos casos.³

Os mesmos valores atribuídos à Estação do Brum anteriormente, que justificam a sua inscrição nos Livros de Tombo Histórico e das Belas Artes, podem ser igualmente atribuídos à caixa d’água. Seus valores históricos estão relacionados ao fato de que, junto com a Estação, corresponde ao único elemento remanescente do pátio ferroviário da primeira estação construída no Brasil pela The Great Western of Brazil Railway Company Limited e da estrada de ferro Recife-Limoeiro e, portanto, possui relevância cultural “tanto para o Nordeste

³ A base de dados de bens tombados pelo IPHAN disponível em seu site, datada de fevereiro de 2025, não informa em quais Livros do Tombo o Conjunto da Estação Júlio Prestes foi inscrito.

quanto para o Brasil”. Quanto aos valores artísticos, do mesmo modo que a Estação, a caixa d’água é representativa da “expressão artísticas e estética própria cunhada pela arquitetura ferroviária”, apresentando elementos que “são também registros da aplicação das técnicas avançadas e da utilização do ferro (material importado) e da mão-de-obra especializada”.

Ressalto que, conforme proposto no Parecer Técnico nº 27/2022, de autoria da arquiteta e urbanista Maria Emília Lopes Freire,

O Processo de Tombamento nº 921-T-75 foi estranhamente intitulado "*Casa: Estação do BRUM, no Município de Recife, Estado de Pernambuco*" referindo-se a uma edificação com clara tipologia arquitetônica de estação ferroviária (Nº Protocolo 01458.001028/2013-81). Título que deve ser ajustado para – *Estação Ferroviária do Brum, Recife-PE* - tão logo o processo for reaberto, se assim for deliberado.

Em síntese, sou favorável à inscrição do bem “Estação Ferroviária e caixa d’água do Brum, Recife-PE” nos Livros de Tombo Histórico e das Belas Artes, pelas razões apresentadas acima.

Sobre a delimitação da poligonal de entorno

A Estação Ferroviária e a caixa d’água do Brum encontram-se nas proximidades de dois bens do século XVII que são individualmente tombados pelo IPHAN: o Forte do Brum, inscrito nos Livros de Tombo Histórico e das Belas Artes em maio de 1938 (portanto parte do primeiro grupo de tombamentos realizados no país); e a Igreja de Nossa Senhora do Pilar, inscrita nos Livros de Tombo Histórico e das Belas Artes em agosto de 1965.

O monumental Forte do Brum está localizado a cerca de 300 metros da estação e da caixa d’água e, pelo fato de estar implantado em uma ampla esplanada, como é característico desta tipologia arquitetônica, o forte possui relação visual direta com a Estação e a caixa d’água do Brum. Mais que isso: a Estação do Brum surge no entorno imediato do forte, retira dele seu próprio nome e com ele e com sua esplanada construiu, historicamente, uma relação de frontalidade visual.

Figura 10 – Trecho de planta de 1932 com a Estação do Brum à esquerda e o Forte do Brum à direita. Entre ambos, a esplanada do forte.



Fonte: Parecer Técnico nº 27/2022.

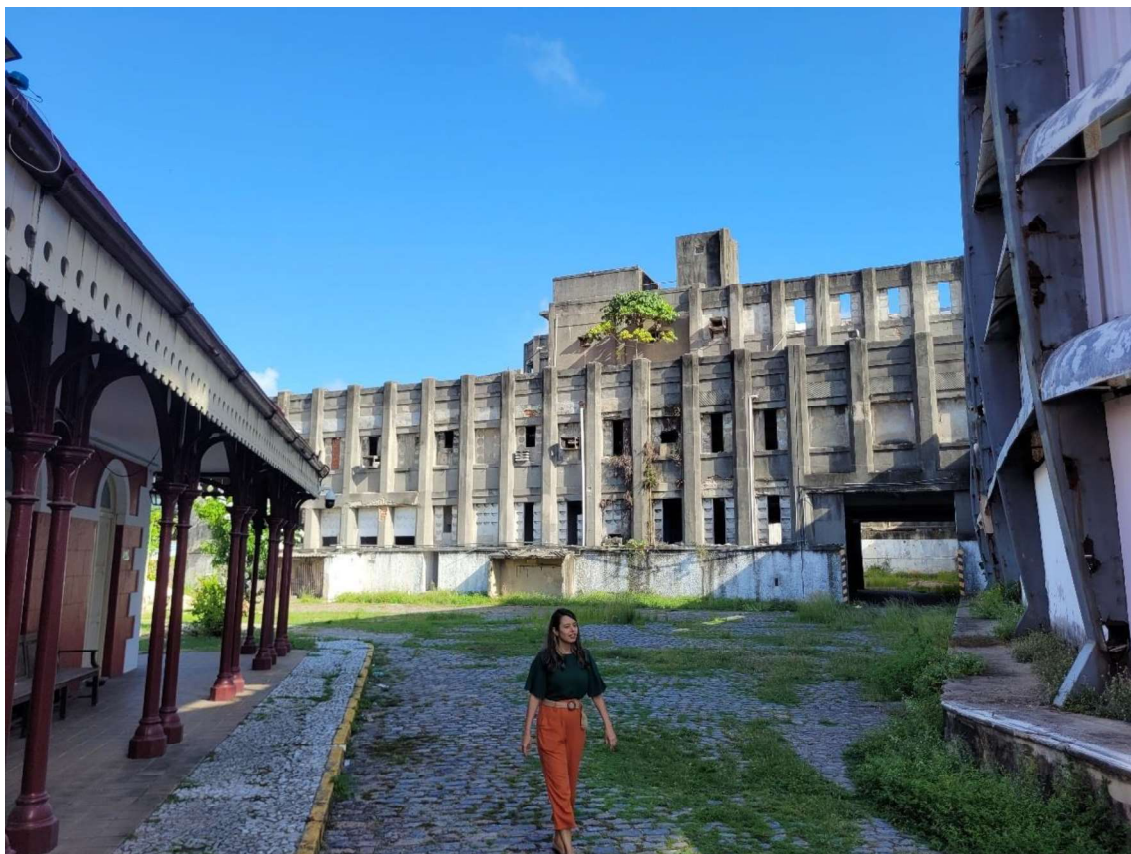
Figura 11 – Esplanada do Forte do Brum, vendo a fortificação ao fundo.



Fonte: Foto realizada pelo autor, 16 março 2025.

A Igreja do Pilar, por sua vez, embora esteja localizada a menos de 100 metros em linha reta da Estação do Brum, não possui qualquer relação visual direta com o bem cujo tombamento ora defendemos, já que o gigantesco conjunto arquitetônico da Fábrica do Pilar, com altura variando entre quatro e cinco pavimentos, foi construído na primeira metade do século XX entre a igreja e a estação.

Figura 12 – Estação do Brum (à esquerda) e edifício da Fábrica Pilar (no centro)



Fonte: Foto realizada pelo autor, 16 março 2025.

Por sua vez, o Conjunto Arquitetônico, Urbanístico e Paisagístico do Antigo Bairro do Recife, tombado pelo IPHAN em dezembro de 1998, corresponde à porção sul da ilha e não possui relação visual direta com a Estação Ferroviária e caixa d'água do Brum. Deve-se destacar que o bem cujo tombamento ora debatemos ocupa a porção norte da ilha, onde se observa um padrão de ocupação absolutamente distinto daquele que caracteriza o antigo bairro do Recife, formado por quarteirões densamente ocupados constituídos de lotes estreitos e profundos ocupados por construções de porte relativamente reduzido. A porção norte da ilha se caracteriza, ao contrário, por construções industriais e portuárias de grande superfície, observando-se a presença de espaços abertos, não construídos, de grandes dimensões, o que é raramente encontrado na porção sul da ilha.

Há muitas décadas se estabeleceu jurisprudência, no que se refere à delimitação e estabelecimento de parâmetros para o entorno de bens tombados pelo IPHAN, que amplia os conceitos de “vizinhança” e “visibilidade”, introduzidos no artigo 18 do Decreto-lei nº 25/1937, para o conceito de ambiência.

Na constituição desse entendimento alargado de ambiência, podemos lembrar, por exemplo, dos diversos processos instaurados nos anos 1940 a 1960 relacionados ao entorno do Outeiro da Glória, no Rio de Janeiro. No julgamento desses processos, votos como os dos Ministros Victor Nunes Leal e João José de Queirós em acórdãos do Supremo Tribunal Federal contribuíram para amadurecer o “espírito do artigo 18 do Decreto-lei 25” e firmar jurisprudência sobre o assunto:

O conceito de visibilidade para fins da proteção legal dispensada às coisas de valor histórico e artístico não se limita à simples percepção ótica. Determinada obra poderá permitir a visão física, em nada a reduzindo, no sentido material, quanto ao bem tombado. Esse, entretanto, embora continuando fisicamente visível, poderá vir a ser altamente prejudicado por construção que se faça em sua vizinhança, quer como resultado da comparação entre as respectivas dimensões, quer por prejudicar o novo edifício, o conjunto paisagístico que emoldura, tradicionalmente o bem tombado. Não é só isso. A própria diferença de estilos arquitetônicos, quebrando a harmonia do conjunto imprescindível à obra de arte integrada no espaço urbano, poderá no sentido legal, reduzir a “visibilidade” da coisa protegida. Esse é o espírito do artigo 18 do Decreto-lei 25 (QUEIRÓS apud MOTTA & THOMPSON, 2010, p. 31-32)

Evidentemente não se trata da simples visibilidade física, mas da visibilidade de um ponto de vista estético ou artístico, porque está em causa a proteção de um monumento de arte: a igreja histórica integrada num conjunto paisagístico [...]. (LEAL apud MOTTA & THOMPSON, 2010, p. 30)

As diversas declarações, recomendações e outras cartas patrimoniais elaboradas por organizações internacionais das quais o Brasil é membro, como a Unesco, também têm contribuído para a consolidação do conceito de entorno como ambiência, incorporando não apenas questões visuais, mas também aspectos sociais, econômicos e culturais, como é o caso da Recomendação Relativa à Salvaguarda dos Conjuntos Históricos e sua Função na Vida Contemporânea, resultante da Conferência Geral da Unesco de 1976, em Nairobi, que define como ambiência “o quadro natural ou construído que influi na percepção estática ou dinâmica desses conjuntos, ou a eles se vincula de maneira imediata no espaço, ou por laços sociais, econômicos ou culturais”.

Já nos anos 1980, através da Portaria nº 10, de 10 de setembro de 1985, o IPHAN reconhecia que “é dever do Poder Público zelar pela integridade dos referidos bens, bem como pela sua visibilidade e **ambiência**”.⁴

⁴ A Portaria IPHAN nº 10/1986 foi revogada pela Portaria IPHAN nº 420, de 22 de dezembro de 2010, atualmente em vigor e que manteve os mesmos termos no que se refere ao dever do Poder Público de zelar pela visibilidade e ambiência dos bens tombados.

Sônia Rabello (2009, p. 122-123) é quem melhor sintetiza o conceito de ambiência do bem tombado:

[...] Entende-se, hoje, que a finalidade do artigo 18 do Decreto-lei 25/37 é a **proteção da ambiência do bem tombado**, que valorizará sua visão e sua **compreensão no espaço urbano**.

Neste sentido, não só prédios reduzem a visibilidade da coisa, mas qualquer obra ou objeto que seja incompatível com uma convivência integrada com o bem tombado. **O conceito de visibilidade, portanto, ampliou-se para o de ambiência, isto é, harmonia e integração do bem tombado à sua vizinhança, sem que exclua com isso a visibilidade literalmente dita.**

A poligonal de entorno delimitada no Parecer Técnico nº 8/2024/CITES, que é aquela estabelecida no tombamento provisório, restringe a área de entorno do bem tombado à

[...] quadra onde está inserida a edificação que é objeto de tombamento, considerando este seu entorno imediato e a necessidade de garantir que as intervenções dentro desta poligonal não interfiram de forma negativa na visualização e nas características espaciais do entorno do bem patrimonial que permitem destacá-lo e envolvê-lo em um cenário que remete à história desse bem.

Figura 13 – Poligonal de tombamento (vermelho) e entorno (amarelo) da Estação do Brum, conforme proposta apresentada pelo DEPAM e constante do tombamento provisório publicado no Diário Oficial da União em 16 de janeiro de 2025.



Fonte: Parecer Técnico nº 8/2024/CITES/DEPAM/IPHAN

Ora, mesmo que utilizemos, para delimitação do entorno, apenas o conceito mais estrito de visibilidade, é inegável a relação visual direta entre a Estação do Brum

e a esplanada do Forte. Se considerarmos o conceito de entorno como ambiência, torna-se ainda mais necessária a inclusão da esplanada do Forte do Brum na poligonal de entorno do bem, visando justamente “envolvê-lo em um cenário que remete à história desse bem”, já que, como vimos, a Estação do Brum e o Forte e sua esplanada estão intensamente conectados tanto historicamente quanto, ainda hoje, visualmente.

Deste modo, apresentamos uma nova proposta de poligonal de entorno para o bem tombado que incorpora a esplanada e o Forte do Brum.

Figura 14 – Poligonal de entorno proposta (linha vermelha tracejada) para a Estação do Brum (hachura sólida vermelha), considerando os critérios de visibilidade e co-visibilidade. Os bens tombados pelo IPHAN localizados nas imediações da estação estão hachurados em roxo: Igreja de Nossa Senhora do Pilar a sul (à esquerda na imagem) e Forte do Brum a norte (à direita na imagem)



Fonte: realizado pelo autor, a partir de imagem de satélite do Google Maps.

Alguns encaminhamentos sugeridos:

- Com relação à Estação do Brum:

Durante a visita técnica realizada no último dia 16 de março, pudemos observar a existência de um galpão industrial em estrutura metálica, de construção relativamente recente e sem qualquer valor arquitetônico, localizado a poucos metros da fachada principal da antiga Estação e que se encontra abandonado. Segundo informações prestadas pelos técnicos da Superintendência do IPHAN em Pernambuco que nos acompanharam na visita, trata-se de estrutura construída irregularmente, que apresenta problemas estruturais e pode estar ameaçando a integridade da Estação. Neste sentido, gostaríamos de recomendar fortemente que sejam envidados esforços junto à Prefeitura do

Recife e ao proprietário do galpão para sua demolição ou consolidação estrutural.

Figuras 15 e 16 – Fachada principal da Estação do Brum (à esquerda) e galpão abandonado (à direita)



Fonte: Fotos realizadas pelo autor, 16 março 2025.

- Com relação ao tombamento de outros exemplares representativos do patrimônio ferroviário brasileiro

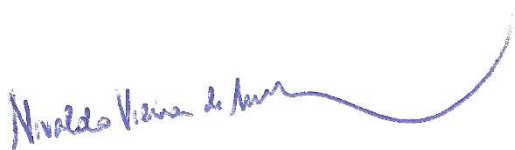
Como vimos, poucos são os bens ferroviários tombados pelo IPHAN e não dão conta da importância histórica das ferrovias na estruturação e ocupação do país e da modernização e expansão das nossas cidades nem a abrangência territorial que as ferrovias alcançaram. Tampouco são suficientes para dar conta da contribuição que as estações e outras construções ferroviárias deram à arquitetura brasileira, não apenas enquanto expressão arquitetônica particular, mas também no que diz respeito à adoção de novos materiais – especialmente o ferro – e de mão-de-obra especializada e à introdução da industrialização e pré-fabricação na construção no país.

Neste sentido, recomendamos que o IPHAN, através do DEPAM e de suas superintendências, identifique outros exemplares do patrimônio ferroviário para tombamento. Podemos citar como exemplos – evidentemente dentro do nosso conhecimento limitado da diversidade e complexidade do tema no vasto território nacional – a Estação Central de Recife, inaugurada em 1888 e que atualmente abriga o Museu do Trem, e a Estação Ferroviária da Calçada, em Salvador, construída entre 1860 e 1861 como ponto inicial da *Bahia and San Francisco Railway* (Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco).

No caso desta última, alguns pavilhões históricos, como a Rotunda, os Armazéns nº 1 e 2, a Oficina de Eletricidade e o Refeitório, tiveram seu pedido de demolição solicitado ao IPHAN pelo Governo do Estado da Bahia em 2019 em função do projeto de construção de um Monotrilho Elevado. Este projeto foi recentemente abandonado pelo Governo do Estado, que agora propõe a construção de um Veículo Leve sobre Trilhos (VLT). O edifício da Estação da Calçada se encontra em bom estado de conservação, porém sem uso desde o início de 2021, quando o trem do Subúrbio Ferroviário, que tinha essa estação como seu terminal, foi desativado para as obras do Monotrilho.

O que relatamos com relação à Estação da Calçada mostra que, ainda hoje, exemplares do patrimônio ferroviário vinculados às primeiras décadas da implantação das ferrovias do Brasil continuam sendo ameaçados de demolição ou sendo abandonados, o que deixa claro que a simples valoração do patrimônio ferroviário tem sido insuficiente para garantir a preservação desta categoria de bens e que o tombamento dos exemplares mais representativos precisa ser retomado com urgência, como é o que está em questão, neste momento, com o processo de tombamento da Estação do Brum.

Brasília, 26 de março de 2025



Nivaldo Vieira de Andrade Junior

Representante do IAB no Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural

Referências bibliográficas

BENÉVOLO, Ademar. **Introdução à História Ferroviária do Brasil**. Estudo social, político e histórico. Recife: Edições Folha da Manhã, 1953.

FERNANDES, Etelvina Rebouças. **Do Mar da Bahia ao Rio do Sertão**: Bahia and San Francisco Railway. Salvador: Secretaria da Cultura e Turismo, 2006.

FINGER, Anna Eliza. **Arquiteturas das ferrovias no Brasil entre 1852 e 1957**. 2013. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, Brasília, 2013.

MELO NETO, João Cabral de. **Poesia completa**. Rio de Janeiro: Alfaguara, 2020.

MOTTA, Lia; THOMPSON, Analucia. **Entorno de bens tombados**. Rio de Janeiro: IPHAN, 2010. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/SerPesDoc4_EntornoBensTombados_m.pdf>

OLIVEIRA, Patrícia Ataíde Solon de. O Recife no século XIX: a construção de uma cidade laica. In: MOREIRA, Fernando Diniz (Org.). **Recife: Cinco séculos de cidade e arquitetura**. Recife: CEPE, 2022, p. 97-137.

RABELLO, Sonia. **O Estado na preservação dos bens culturais**: O tombamento. Rio de Janeiro: Iphan, 2009. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/SerRee_OTombamento_m.pdf>

SANTOS, João Henrique dos. **Da invisibilidade ao protagonismo**: Reabilitação da antiga esplanada ferroviária de Campo Grande/MS. 2018. Dissertação (Mestrado Profissional em Conservação e Restauração de Monumentos e Núcleos Históricos) – Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2018.

SILVA, Geraldo Gomes da. **Arquitetura do ferro no Brasil**. São Paulo: Nobel, 1987.