

# OS ILUSTRES IRMÃOS REBOUÇAS

SOLAR DO ROSÁRIO – SÉRIE HISTÓRICA







# OS ILUSTRES IRMÃOS REBOUÇAS

SOLAR DO ROSÁRIO – SÉRIE HISTÓRICA

MINISTÉRIO DA CULTURA



PATROCÍNIO



APOIO

ENTIDADE BENEFICIADA

REALIZAÇÃO



**Curitiba 2022**

# SUMÁRIO

|     |   |
|-----|---|
| 6   | SOLAR DO ROSÁRIO – SÉRIE HISTÓRICA<br>OS ILUSTRES IRMÃOS REBOUÇAS |
| 8   | A IMPORTÂNCIA DA MEMÓRIA  |
| 11  | INTRODUÇÃO  |
| 18  | I. A ILUSTRE FAMÍLIA REBOUÇAS                                     |
| 32  | II. ANDRÉ REBOUÇAS E A GUERRA DO PARAGUAI                         |
| 40  | III. OS TRABALHOS DE ANDRÉ REBOUÇAS NO<br>RIO DE JANEIRO E A FAMA |
| 44  | IV. A RELAÇÃO DE ANDRÉ REBOUÇAS<br>COM CARLOS GOMES               |
| 48  | V. OS IRMÃOS REBOUÇAS NO PARANÁ                                   |
| 72  | VI. O FALECIMENTO DE ANTÔNIO REBOUÇAS                             |
| 80  | VII. ANDRÉ REBOUÇAS ABOLICIONISTA                                 |
| 88  | VIII. O EXÍLIO E FALECIMENTO DE ANDRÉ REBOUÇAS                    |
| 98  | CONCLUSÃO   |
| 102 | REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS  |

SOLAR DO ROSÁRIO – SÉRIE HISTÓRICA

# OS ILUSTRES IRMÃOS REBOUÇAS

NA COMEMORAÇÃO dos 30 anos de existência do SOLAR DO ROSÁRIO, após a publicação de tantos livros, catálogos e publicações voltados primordialmente à área das artes, iniciamos, com “OS ILUSTRES IRMÃOS REBOUÇAS”, uma nova série.

Vamos chamá-la de série histórica, no sentido amplo do termo. Na reflexão que fizemos quando decididos a abarcar outros conteúdos em nossas publicações, procuramos essa vertente maior. Afinal, cada vez mais, sonhar se faz necessário! Lendo o texto primoroso de José Saramago em “Memorial do Convento”, pedimos licença ao único prêmio Nobel da língua portuguesa para concordar que “são os sonhos que seguram o mundo em sua órbita”.

Queremos sonhar, nesse novo segmento, com a edição de livros voltados à compreensão do ser humano no que diz respeito às questões complexas referentes à humanidade, tentando entender ou explicar, enfim, refletir cada vez mais sobre as pessoas e as relações sociais.

E biografias serão também muito bem-vindas! Sou leitora assídua de biografias. Em uma brilhante palestra a que assisti da historiadora Mary Del Priore sobre “A importância das biografias históricas”, ela fala sobre a necessidade, “no mundo em movimento e globalizado, de conhecer melhor o passado, nossas raízes; num mundo onde não há fronteira é importante recuperar as histórias dos nossos avós”.

Já se disse também que a biografia é “uma ficção verdadeira”. São as histórias, as lutas, os exemplos de alguém que, como nós, viveu e sofreu. Teve alegrias e decepções. Travou combates verdadeiros e imaginários. Nas biografias e autobiografias, a história está presente. O autor ou autora registra o momento histórico de suas vivên-

cias ou memórias mesmo que essa não seja sua intenção explícita. A visão será subjetiva, mas temos certeza de que é um complemento valioso quando cotejada com a história com H maiúsculo narrada pelos historiadores.

Agradeço aos “ILUSTRES IRMÃO REBOUÇAS” por terem apadrinhado a nova iniciativa. E também a competência da prezada professora Letícia Geraldi Ghesti, pesquisadora e autora do excelente texto do livro.

Profunda conhecedora de História, a professora Letícia, ao narrar a vida e os feitos dos “engenheiros negros” Antônio e André num Brasil escravocrata, faz com que o leitor conheça um pouco mais o Brasil do século XIX, desde a chegada da corte portuguesa em 1808, passando pelos diversos movimentos de independência do país até a guerra do Paraguai, na qual André Rebouças teve participação ativa. A campanha abolicionista emerge como pano de fundo na luta inteligente dos irmãos por um Brasil justo e igualitário.

A contribuição iconográfica também está presente no livro, com fotografias e mapas ilustrativos. Ressaltamos as fotografias de Marc Ferrez, fotógrafo carioca de origem francesa que documentou em imagens a escravidão e a transição do Brasil imperial para o republicano, trazendo fotos da sociedade brasileira em transformação. Nosso Paraná está registrado nas fotografias da obra icônica da Estrada de Ferro Paranaguá–Curitiba, desde o rasgo da mata que foi a abertura da estrada na Serra do Mar até a Estação Ferroviária de Corityba.

Desejando uma boa e feliz leitura, agradecemos a todos os patrocinadores e a toda a equipe que tornou possível a realização do livro. Agradecemos também a todos os colaboradores do SOLAR DO ROSÁRIO nessa caminhada de três décadas. Como nós, são pessoas que acreditam no poder transformador do conhecimento da história e na importância da cultura para melhorar o país.

Curitiba, verão de 2023.

*Regina de Barros Correia Casillo*  
Diretora fundadora do Solar do Rosário

# A IMPORTÂNCIA DA MEMÓRIA

Com mais de 30 edições de livros de arte, história, fotografia, sempre na área cultural, passando por um período de pandemia durante o qual tudo ficou meio estagnado, temos a alegria de entregar mais uma publicação realizada pelo Solar do Rosário.

Editar um livro de memória e registro é uma empreitada difícil no nosso país, mas todos os dias um guerreiro vence essa luta. Convivemos com grandes escritores/pesquisadores com os quais aprendemos diariamente. Mary Del Priore, Paulo Rezzutti, Liana Leão, a saudosa Bárbara Heliadora, brasileiros apaixonados pela história que nos inspiram. Obrigada aos autores e editores que mantêm a história viva no registro eterno.

Este precioso livro sobre os Irmãos Rebouças traz não somente a história deles e de sua família, mas a de um período de dificuldades e desafios para vencer barreiras físicas na engenharia e preconceitos na sociedade.

Se hoje Curitiba é a capital do Estado do Paraná, tal fato se deve ao empenho e à perseverança desses dois irmãos nascidos na Bahia, ambos engenheiros: Antônio e André Rebouças. Filhos de Antônio Pereira Rebouças, eles se tornaram engenheiros militares e chegaram a estudar na Europa, apesar das limitações culturais, políticas e econômicas impostas aos negros naquele período. Cada passo para a consolidação da capital apresentou seu grau de dificuldade, mas iniciativas de engenheiros como os irmãos Rebouças foram imprescindíveis.

Agradeço a Letícia Geraldi Ghesti, que fez a pesquisa do livro com a paixão de quem ama história. Seu currículo inclui ser bacharel em direito, especialista social da arte, mestre em direitos humanos e políticas públicas, diplomada em civilização e literatura e bacharel

em história. Completando o time de pesquisa, tivemos outras duas pessoas igualmente sensíveis que se empenharam ao máximo para colher as poucas informações disponíveis: obrigada Letícia Ruoso Wehmuth e Nad Dolci.

Agradeço sobretudo à minha mãe, Regina de Barros Correia Casillo, fundadora-diretora e a grande idealizadora, em 1992, do maior espaço cultural particular no Paraná, o Solar do Rosário, base de tantos projetos e eventos culturais na cidade de Curitiba.

Mudamos de endereço em 2021, fechamos as portas físicas durante a pandemia, levando todos os cursos e a Galeria de Arte para o virtual, mas nessas mudanças tivemos a maior certeza de todas: não importa onde estejamos (virtual ou fisicamente), o cerne cultural do Solar do Rosário continua em cada pessoa que já passou por aqui... E que assim continue.

*Lucia Casillo Malucelli*  
*Diretora do Solar do Rosário*  
*Jornalista e Produtora cultural*



# INTRODUÇÃO

A HISTÓRIA que será contada neste livro se passa no Brasil do século XIX. Uma época influenciada pelas insurreições contra a coroa portuguesa no século XVIII, como a Inconfidência Mineira<sup>1</sup>, a Conjuração Baiana<sup>2</sup> e a Revolução Pernambucana<sup>3</sup>, que foram diretamente influenciadas pelas ideias de liberdade disseminadas pela Revolução Francesa e pela corrente de pensamento conhecida como Iluminismo, que também inspirou as lutas de independência nos Estados Unidos e no Haiti. No Brasil, essas insurreições foram duramente reprimidas.

Os brasileiros lutavam porque estavam insatisfeitos com a explo-

---

1. A Inconfidência Mineira foi um movimento contra a coroa portuguesa que ocorreu em 1789, por conta do descontentamento dos colonos com a derrama (imposto a ser pago à Coroa de acordo com os rendimentos). Um grupo começou a se reunir para planejar uma insurreição, desejando um governo republicano, e tinha como inspiração a Constituição norte-americana e as ideias iluministas. Porém a revolta nunca ocorreu. Os insurretos foram denunciados. Os conspiradores foram presos. Condenados, foram exilados nas colônias portuguesas, e Tiradentes, um dos inconfidentes, foi esquartejado como intimidação para novas conspirações.

2. A Conjuração Baiana foi uma rebelião contra a coroa portuguesa da qual participaram camadas mais populares da população. O descontentamento foi causado pela transferência da capital para o Rio de Janeiro, deixando a região de Salvador em grandes dificuldades econômicas, com uma população miserável e alta tributação. Os novos acontecimentos, como a Revolução Haitiana, empolgaram uma massa de pessoas, que iniciou uma rebelião em 1798, com panfletagem na cidade pregando um governo republicano e democrático. No entanto, foram descobertos pelas autoridades, que agiram com violência. Vários dos envolvidos acabaram presos, sendo que alguns foram inocentados, e outros, enforcados e esquartejados.

3. A Revolução Pernambucana foi uma rebelião que se iniciou em 1817, mobilizada contra o aumento de impostos causado pela chegada da Corte ao Brasil em 1808. Esse aumento foi realizado em um momento de dificuldade econômica, por conta da baixa na venda do algodão e do açúcar. Os revoltosos queriam um regime republicano sediado em Recife, trazendo mais autonomia para a região. Chegaram a derrubar o governador e extinguiram alguns impostos. Promoveram uma lei parecida com uma Constituição. Contudo, as divergências internas e a pressão das tropas portuguesas fizeram o movimento ser derrotado, com seus participantes sendo presos, alguns dos quais, executados.

---

(página anterior) Detalhe, imagem 32, pg. 57.



ração permitida pelo sistema colonial. Além dessa exploração, o Brasil não estava se desenvolvendo industrialmente. Em 1785, Dom João VI revogou um alvará que proibia a instalação de manufaturas e indústrias na colônia. Por consequência, era difícil concorrer com o baixo preço dos produtos ingleses.

Mas muita coisa mudou em 1808 com a transferência da família real portuguesa para o Rio de Janeiro, causada pelos avanços napoleônicos na Europa. Nessa empreitada, 15 mil nobres portugueses e criados da corte desembarcaram em território brasileiro. Isso trouxe inúmeras mudanças sociais, econômicas, culturais e políticas<sup>4</sup>.

**IMAGEM 01:** Retrato de Dom João VI (óleo sobre tela 64x55cm) de Jean-Baptiste Debret, 1816. Acervo Museu Paulista.



4. Entre tantas mudanças, tem-se a abertura dos portos, a criação de bancos, as primeiras imprensas. É importante mencionar que foram fundadas no Brasil, com a chegada da Família Real, as primeiras instituições de ensino superior. Em 1808 foram concebidas a Escola de Cirurgia e Anatomia em Salvador (hoje Faculdade de Medicina da Universidade Federal da Bahia), a Escola de Anatomia e Cirurgia no Rio de Janeiro (atual Faculdade de



**IMAGEM 02:** Embarque do Príncipe Regente de Portugal, Dom João, e sua família, no Cais de Belém, em 29 de novembro de 1807. Henri L'Evêque. Acervo Biblioteca Nacional de Portugal.

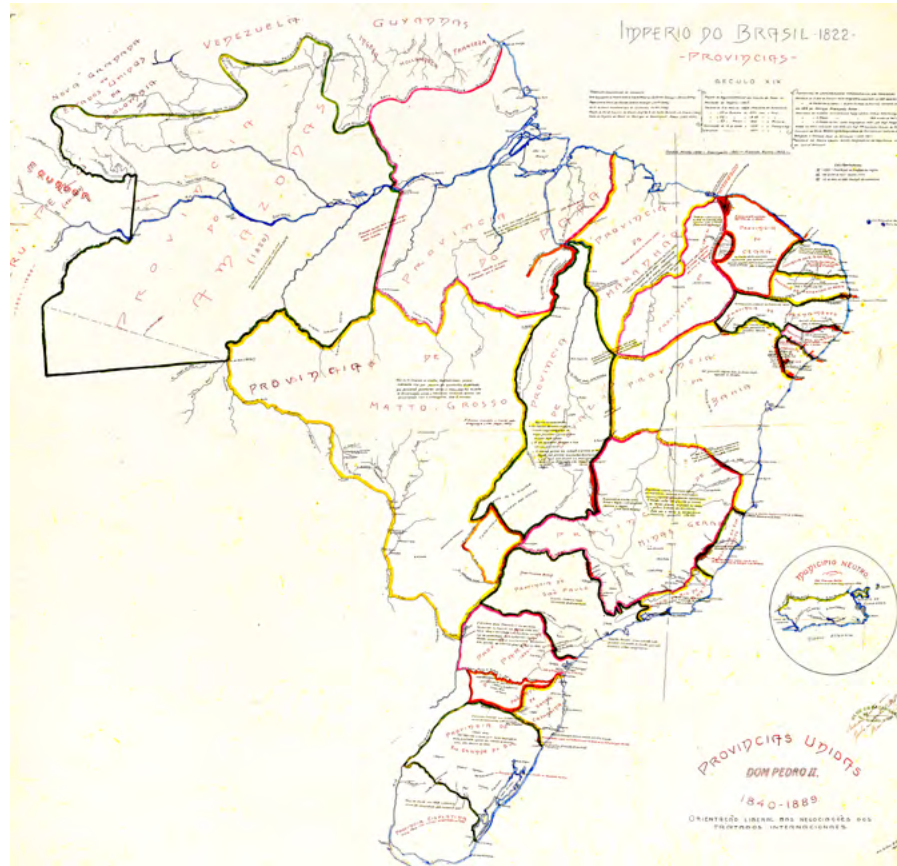
De um dia para o outro o Brasil passou de colônia a sede do Império português.

Pouco a pouco o Brasil inicia o seu processo de modernização, com a participação dos personagens que dão nome a este livro: Antônio e André, os Irmãos Rebouças. Nascidos na Bahia, são lembrados como “os engenheiros negros” em um Brasil escravocrata. Construíram portos, ferrovias e sistemas de fornecimento de água. Testemunharam a Guerra do Paraguai, estando no *front* de batalha ao lado do Exército Brasileiro. Mas suas contribuições vão muito além das questões técnicas de engenharia e do progresso de nosso país. Eles, principalmente André Rebouças, colaboraram nas lutas abolicionistas, objetivando um país mais justo para todos. André, após a abolição da escravidão, dedicou-se mais profundamente ao incentivo à imigração dos europeus e do trabalho assalariado. Acima de tudo, idealizaram um Brasil moderno.

Passaram também pela Província do Paraná, recém-desmembrada da Província de São Paulo. Em Curitiba idealizaram o chafariz da

Medicina da Universidade Federal do Rio de Janeiro) e a Academia da Guarda da Marinha, também no Rio de Janeiro. Dois anos depois, em 1810, foi fundada a Academia Real Militar (atual Escola Nacional de Engenharia da Universidade Federal do Rio de Janeiro). Em 1814 foi instituído o curso de Agricultura, e em 1816 foi a vez da fundação da Academia Imperial de Belas Artes.

IMAGEM 03: Mapa do Brasil em 1822. Acervo Arquivo Nacional.



Praça Zacarias, arquitetaram a Estrada da Graciosa, projetaram a Ferrovia Paranaguá-Curitiba, esboçaram a ideia do Parque Nacional do Iguaçu, criaram embalagens para a erva-mate... Esses foram alguns dos importantes marcos da passagem dos irmãos pelas terras do sul do Brasil.

## A PROVÍNCIA DO PARANÁ

O nome “Paraná” vem do tupi, *pa’ra* (“mar”) + *nã* (“semelhante, parecido”), nome dado ao rio que corta a região. Significa, por conseguinte, “semelhante ao mar, parecido com o mar”. A região foi elevada a província autônoma em 1853, em consequência do desmembramento da Província de São Paulo. Em 19 de dezembro daquele ano chega em Curitiba, a Capital da Província, Zacarias de

Góis e Vasconcelos, seu primeiro presidente. Naquela ocasião o Paraná tinha duas cidades – Curitiba e Paranaguá –, sete vilas – Guaratuba, Antonina, Morretes, São José dos Pinhais, Príncipe (Lapa), Castro e Guarapuava –, seis freguesias – Campo Largo, Palmeira, Ponta Grossa, Jaguariaíva, Tibagi e Rio Negro – e cinco capelas curadas – Guaraqueçaba, Iguaçu, Tindiquera (Araucária), Votuverava (Rio Branco) e Palmas. A população era de aproximadamente 62.258 habitantes. O Paraná foi elevado à categoria de Estado em 1889, e seus limites atuais foram fixados definitivamente na década de 1930.

Para entender o sucesso de André e Antônio, se faz necessário retroceder até o avô Gaspar e sua união com a escravizada liberta Dona Rita, no final dos anos 1700. É importante também buscar referências no pai (Antônio, o velho), que despertou neles o espírito vanguardista e a sede pelo conhecimento. Os irmãos André e Antônio traçaram uma história de vida que se mistura com a história da modernização do Brasil Império. Antônio Rebouças morreu cedo, aos 34 anos. Por conta disso, é o nome de seu irmão, André, o que mais aparece mais aparece como referência na bibliografia pesquisada para este estudo.

As contribuições de André Rebouças em livros, manuais, crônicas, artigos técnicos, artigos para jornais e periódicos de instituições culturais é ampla e desconhecida do grande público. É preciso conhecer e cultuar esse ilustre brasileiro, tão atuante na história do Brasil, considerado utópico pelos seus contemporâneos e às vezes por ele mesmo. Através da leitura desta pesquisa será possível perceber que algumas das lutas contra as quais ele fez face foram vencidas. Muitas de suas ideias foram deixadas de lado no conteúdo deste livro – principalmente aquelas que versam sobre reforma agrária<sup>5</sup>, comércio internacional, ecologia –, de tão vasta a produção textual de André.

O que impressiona, além do que já foi exposto, é a aparição dos dois irmãos em episódios importantíssimos da história do Brasil: a Guerra do Paraguai, a grande seca de 1870 no Rio de Janeiro, a abolição da escravatura, o Baile da Ilha Fiscal, a Proclamação da

5. Sua convicção era de que, na concorrência universal dos mercados agrícolas, triunfariam as nações que mais rapidamente se aproximassem do que ele chamava de “democracia rural”.

**IMAGEM 04:** Mapa da Província do Paraná em 1867 (Nova carta chorographica do Imperio do Brazil). Reduzida pelo Bacharel Pedro Torquato Xavier de Brito, Tenente Coronel do Corpo de Engenheiros e Sócio efetivo do Instituto Politécnico Brasileiro, da que foi confeccionada pelo Coronel Conrado Jacob de Niemeyer e outros Officiais Engenheiros em 1856.



República (esses últimos acontecimentos testemunhados somente por André). Desses últimos momentos vividos no Brasil, resultou o exílio de André (primeiramente na Europa e em seguida na África) e a sua trágica e misteriosa morte.

A leitura do que vem a seguir é apenas um apanhado da vida e obra dos ilustres Irmãos Rebouças, que devem ser sempre e para sempre celebrados como grandes vultos da Nação.

**IMAGEM 05** (página ao lado): Irmãos Rebouças. Ilustração André V. Massena.



I.

## A ILUSTRE FAMÍLIA REBOUÇAS

A HISTÓRIA da família Rebouças remonta ao século XVIII, em Maragogipe, cidade baiana às margens do rio Paraguassu, a 170 km de Salvador.

Gaspar Pereira Rebouças, negociante português, provavelmente alfaiate (as fontes pesquisadas não são claras nesse ponto), casou-se com a escravizada liberta, nascida em Salvador, D. Rita Brasília dos Santos. Eles tiveram nove filhos, entre eles três notáveis: José, Manoel Maurício e Antônio. O primeiro filho, José, violinista e compositor, formado em regência musical em Bolonha, na Itália, teve carreira brilhante. Manoel Maurício, o segundo filho, após algum tempo como escrevente de cartório, partiu para estudar na França, onde se tornou bacharel em Ciências e Letras e graduou-se em Medicina. Algum tempo depois obteve o grau de Doutor em Medicina pela Universidade de Paris, com muito esforço, pois não possuía recursos financeiros para tal empreitada. De retorno ao Brasil, em 1832, trabalhou como professor na Escola de Medicina da Bahia, prestando serviços significativos durante as epidemias de febre amarela e cólera.

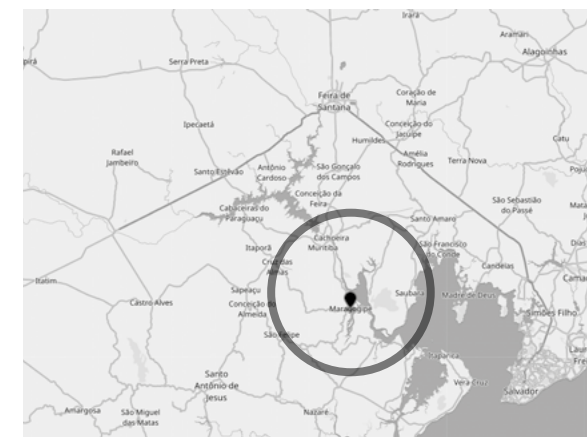


IMAGEM 06: Localização de Maragogipe/BA.

O filho caçula, Antônio, iniciou a vida profissional trabalhando em cartórios. Era autodidata e estudou Direito por sua própria conta, sendo um militante ativo no foro. Chegou ao cargo de advogado do Conselho de Estado. Na vida pessoal, casou-se com Carolina Pinto Rebouças, filha do negociante André Pinto da Silveira. O casal teve oito filhos: André, Antônio, José, Ladislau, Carolina, Pedro, Ana e Maria Carolina.

### ANTÔNIO PEREIRA REBOUÇAS, o Pai

Em 10 de agosto de 1798, em Maragogipe, na Capitania Geral da Bahia, durante o período escravocrata brasileiro, nasceu Antônio Pereira Rebouças, filho de Gaspar e Rita. Aos 16 anos, mudou-se para Salvador para prosseguir seus estudos (que valorizou ao longo de toda a sua vida). Utilizou a educação como trampolim social, pois nunca teve uma formação acadêmica.

**IMAGEM 07:** Antônio Pereira Rebouças.



Dedicou-se aos estudos de política, leis e jurisprudências. Trabalhou em cartórios e em 1821 obteve permissão para advogar na Bahia como autodidata. Foi participante ativo nos processos de independência nacional, principalmente na cidade de Cachoeira, na província da Bahia, onde morava com sua esposa e filhos. Pelos serviços prestados durante as Guerras de Independência do Brasil, Antônio recebeu de Dom Pedro I o título de Cavaleiro da Ordem do Cruzeiro.



**IMAGEM 08:** *Independência ou Morte*, Pedro Américo, 1888. Acervo Museu Paulista da Universidade de São Paulo.

## AS GUERRAS DE INDEPENDÊNCIA DO BRASIL

As guerras de independência foram um processo de movimentação contrária à independência do Brasil. Diferentes províncias foram resistentes de 1821 até 1825, quando a independência foi reconhecida formalmente por portugueses e ingleses. Muitas das autoridades e governadores de províncias foram leais ao governo lusitano. Dom Pedro I comprou navios e contratou militares para organizar uma tropa capaz de manter sua supremacia no Brasil. Na Bahia houve um grande conflito. As tropas brasileiras cercaram Salvador com o intuito de cortar os suprimentos e bloquear o acesso marítimo, obtendo assim a vitória. Houve também a participação de voluntários que ajudaram a Coroa nesse processo, entre eles Antônio Rebouças. Outras campanhas aconteceram no Pará, no Maranhão e na Província Cisplatina.

---

## COMENDA CAVALEIRO DA ORDEM DO CRUZEIRO

---

Essa comenda foi criada por Dom Pedro I em 1822, para celebrar o processo de independência do Brasil. Foi a primeira medalha criada no Brasil, e era destinada aos brasileiros e estrangeiros que colaboraram durante as guerras de independência naquele contexto histórico. Eram quatro diferentes graus: Grã-Cruzes (recebiam a honra de Tenente-General), Dignitários (recebiam a honra de Brigadeiro), Oficiais (recebiam a honra de Coronel) e Cavaleiros (recebiam a honra de Capitão). Os agraciados deveriam pagar pela confecção da insígnia e eram obrigados a doar uma joia para a Caixa de Piedade, que ajudava membros pobres da Ordem. Em 1932 foi restabelecida por Getúlio Vargas como Ordem Nacional do Cruzeiro. Atualmente é destinada somente a estrangeiros.

---

**IMAGEM 09:** Comenda Cavaleiro da Ordem do Cruzeiro.



Antônio Rebouças também fez oposição às revoltas populares ocorridas no Recôncavo Baiano, principalmente à Sabinada. Essas revoltas da primeira metade do século XIX enfrentaram o governo regencial e invocaram o federalismo republicano. Importante salientar que o primeiro filho de Antônio, André Rebouças, nasceu em Cachoeira em 1838, meses depois do início da Sabinada, enquanto o pai Antônio, liderado pelo Coronel Rodrigo Brandão, combatia contra os insurgentes.

---

## SABINADA

---

A Sabinada foi uma entre as muitas rebeliões que ocorreram durante o período regencial, que decorreu da renúncia de Dom Pedro I e da menoridade de Dom Pedro II. Por todo o país, as movimentações foram resposta à instabilidade política trazida pela regência. Os questionamentos reivindicavam mais liberdade e a possibilidade de participação na política. A Sabinada ocorreu na Bahia entre os anos de 1837 e 1838, causada pelos problemas econômicos trazidos pelo enfraquecimento da economia açucareira, pelo recrutamento forçado da população para combater os Farroupilhas no sul e pela questão da difusão das moedas de cobre falsas, que originou uma alta na inflação, revoltando a população que já vivia em dificuldades.

O médico Francisco Sabino Álvares da Rocha Vieira, que cuidava dos pobres e humildes, foi o líder da rebelião, que conquistou o poder derrubando as autoridades locais e separando a Bahia do resto do Brasil (República Bahiense). Decidiram manter um governo republicano independente até a coroação de Dom Pedro II. A revolta aconteceu mais precisamente em Salvador (por via dos militares e intelectuais). As regiões interioranas foram contrárias ao movimento, principalmente os proprietários de terra, pois havia uma pretensão de libertar os escravos que apoiassem a insurreição. As tropas regenciais, com auxílio dos senhores de engenho, conseguiram derrotar os sabinos, que foram presos e condenados à execução. Foram salvos por um decreto de anistia, que impôs o exílio dentro do território nacional. Sabino, dessa forma, perambulou por Goiás e Mato Grosso e terminou sua vida praticando medicina humanitária.

---

O Conselheiro Rebouças, como era conhecido na Corte, atuou como garantidor da ordem institucional do Império e ajudou a sufocar o movimento, que chegou a “fundar” a República Bahiense e a nomear ministros. Antônio Rebouças lutou contra todas as frentes e era inclusive considerado inimigo dos traficantes de escravos e moedeiros falsos.

André Rebouças, em seu diário, tece comentários sobre essa época:

*“1846 - 16 fevereiro - Emigra a família Rebouças da Bahia. Meu bom pai combatia sozinho na Bahia os traficantes de escravos, os piratas classificados pela Lei de 07 de novembro de 1831, e os fabricantes de moeda falsa, de cobre, vulgarmente denominada chanchan [...]. O partido aristocrático da Bahia era todo escravocrata e moedeiro falso. [...] O partido revolucionário, republicano, federalista e separatista, odiava Antônio Pereira Rebouças, pela sua dedicação à unidade do Império, efetivamente comprovada, em 1837 e 1838 pela sua enérgica reação contra a república do assassino Sabino... Conservadores e revolucionários mancomunaram-se para fraudar as eleições e eliminar os votos de Antônio Rebouças... Na última eleição pela Bahia, meu bom Pai teve mais votos do que nunca; mas os politicantes insuflaram por tal modo a votação, que o colocaram entre os suplentes.”*

Em 1846, portanto, Antônio Rebouças transferiu a família para a capital do Império, o Rio de Janeiro. Foi eleito deputado por sete vezes, entre 1828 e 1847<sup>6</sup>. Levantava a bandeira contra a pena de morte e participava de debates acalorados sobre as reformas da Constituição Imperial vigente. Era a favor da emancipação e propôs a ampliação dos direitos civis aos escravos alforriados e libertos. Enfatizava, como parlamentar, que a ascendência africana ou a origem escrava não deveria ser levada em consideração no momento da escolha de pessoas que ocupariam lugares de destaque no país. Deixou alguns

6. A eleição para deputado no Período do Império era bastante diferente daquela que se conhece atualmente. O voto para o cargo era censitário, estabelecido pela Constituição de 1824. Significa dizer que demandava a comprovação de uma renda mínima. O candidato a deputado deveria ter uma renda bastante expressiva (acima de 100 mil réis anuais) e os eleitores deviam comprovar uma renda anual mínima de 200 mil réis. Isso demonstra o caráter elitista dos cargos. É preciso mencionar que os escravos não eram contabilizados na população, pois pertenciam ao mundo do direito de propriedade. Portanto, a representatividade era de homens livres e ricos. Os votantes se dividiam entre eleitores de paróquia e de província. A eleição se dava de forma indireta, porque os eleitores de paróquia elegiam os eleitores de província e estes votavam para os cargos da Câmara e do Senado.

discursos históricos: “*Contra a pena de morte*” (sessão de 11/09/1830) e “*Defesa de José Bonifácio*” (sessão de 05/07/1832). Tomou parte nas discussões sobre o Código Criminal no 10.º Ministério de Pedro I e, no Primeiro Gabinete do Regente permanente Diogo Feijó, propôs a demissão do tutor de Sua Majestade Imperial e suas irmãs.

Através de um ato especial do Poder Legislativo, recebeu autorização em 1847 para advogar em todo o país (antes disso, podia advogar somente em território baiano), mesmo sem ter frequentado um curso de nível superior.

Em 1861 recebeu o título de Conselheiro do Imperador Dom Pedro II e, anos depois, em 1866, foi nomeado advogado do Conselho de Estado, função que exerceu por mais de vinte anos. Nessa ocupação, participou de ações de libertação de escravos no Rio de Janeiro.

Após a morte de sua esposa, Carolina, em 1865, decide retirar-se da vida pública. Morreu, anos depois, no Rio de Janeiro.

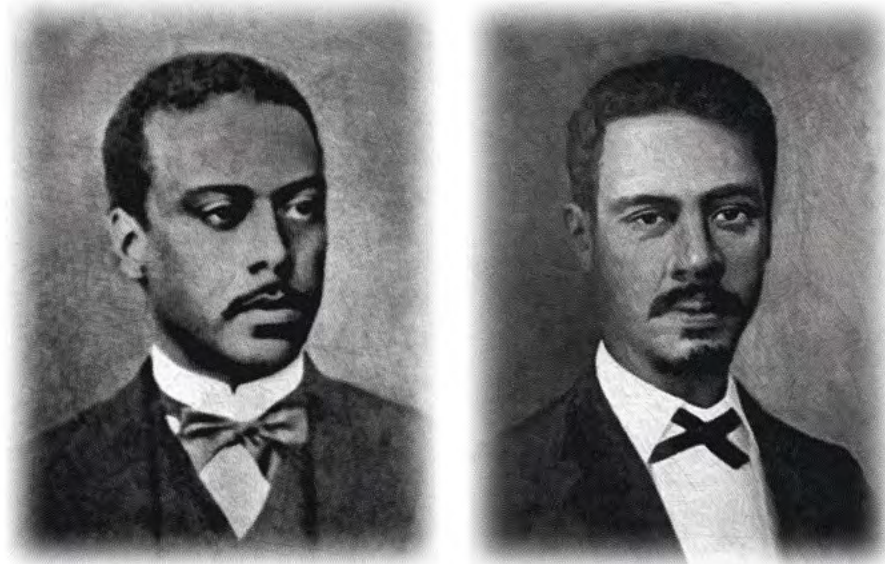
Mesmo com uma biografia impecável, Conselheiro Rebouças foi vítima de racismo em boa parte dos cargos que ocupou. Afrodescendente, evitava associar sua cor às suas posições políticas e condição social. A estratégia adotada por ele era o alcance de sua boa condição social e profissional por méritos e qualificações. Foi autor de vários livros e tinha uma biblioteca que, para a época, valia uma pequena fortuna, com um acervo composto principalmente por títulos referentes à jurisprudência e à história. Tinha também uma preferência pela literatura francesa (que influenciou toda a elite brasileira da época), possuindo obras completas de Molière, Pierre Corneille, Blaise Pascal, Montesquieu e Mirabeau.

## **ANDRÉ E ANTÔNIO, os Irmãos Rebouças**

### **Os anos de formação**

Aqui começa a história dos não menos ilustres membros da Família Rebouças: André e Antônio. André Rebouças nasceu em 13 de janeiro de 1838, na cidade de Cachoeira, e faleceu em 1898. Antônio Pereira Rebouças nasceu em Salvador em 13 de junho de 1839 (um ano e cinco meses depois de André) e faleceu em 1874, aos 35 anos de idade. A história dos dois é indissociável pelo menos até o retorno da primeira viagem à Europa, ou seja, por quase vinte e cinco anos.

**IMAGEM 10:** Antônio e André Rebouças. Rodolfo Bernardelli. Acervo Brasileira Fotográfica.



A Bahia estava em revolução quando do nascimento dos dois irmãos. A infância dos filhos de Antônio, passada na Bahia, respirou nesse ambiente de inquietação, visto que o pai era participante ativo dos conflitos. A família mudou-se de Cachoeira para Salvador por conta de ameaças dos revolucionários da Sabinada. A história do pai, Antônio, foi uma forte influência na trajetória dos filhos, especialmente pelo incentivo à educação.

Em 1846, a família transferiu-se para a capital do Império, o Rio de Janeiro, em função da eleição de Antônio (pai) para o Parlamento. Instalaram-se em sobrado de quatro janelas na Rua Matacavalos, n.º 64 (atual Rua Riachuelo). Acompanharam a evolução de uma cidade onde tudo faltava, num país de que tudo necessitava. A cidade-sede da Corte era pobre. Não tinha esgoto. Faltava água, ao mesmo tempo em que tinha um moderníssimo corpo de bombeiros, com uniforme pomposo, penacho vermelho, mas poucas bombas manuais. Fornecimento de gás só viria a acontecer a partir de 1854, por iniciativa do Barão de Mauá.

Foram matriculados no Colégio Valdetaro, localizado no Campo de Sant’Ana, que tinha por diretor Camilo Tertuliano Valdetaro. Ali aprenderam português, caligrafia e as primeiras operações aritméticas. Em 1849 foram transferidos para o Colégio Curiácio, na rua do Lavradio, onde também aprenderiam latim.

O primeiro contato com o Imperador aconteceu em 1850, no Colégio Kopke, em Petrópolis, onde foram internos. Dom Pedro II realizou uma visita ao colégio, quando de passagem pela cidade. André teria respondido perguntas e teria sido elogiado em voz alta pelo Imperador. Mudaram de escola uma vez mais, agora para o Colégio Marinho, localizado na mesma rua onde moravam no Rio de Janeiro. Ali estudaram até 1853.

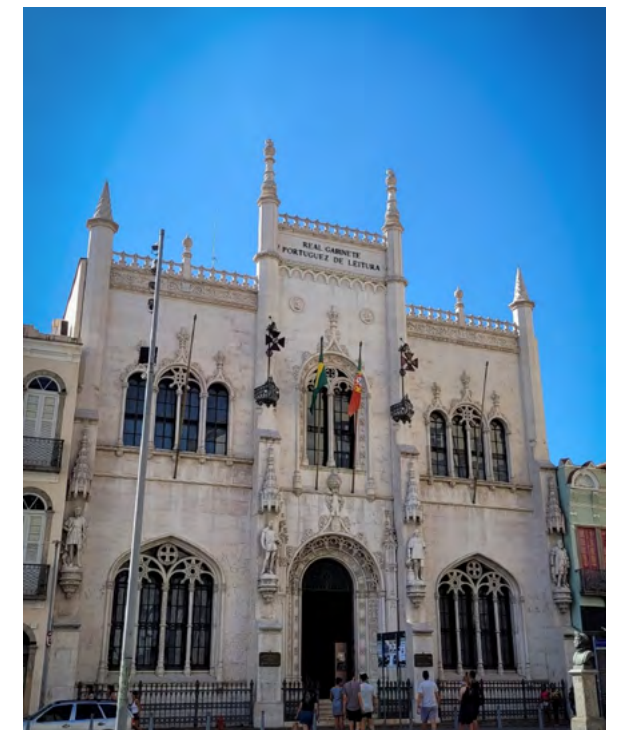
Em 15 de março de 1854 ingressaram na Escola Militar da Corte, no curso de Engenharia, todo ele de cunho militar. As aulas teóricas e práticas de assuntos militares eram realizadas na Escola Militar de Aplicação, na Fortaleza de São João. Os assuntos não militares eram cursados na Escola Militar da Corte, onde se diplomaram em Engenharia Militar. Como recrutas, fizeram guarda no Paço da Cidade e participaram de desfiles e marchas.

Nessa altura dos anos 1850, já existia o Chafariz da Carioca, que datava de 1830, e o Real Gabinete Português de Leitura já estava instalado ao lado da Escola Militar, no Largo do São Francisco.

Em 1858, André Rebouças dedicou-se a entrar na Academia da Marinha, mas foi recusado, provavelmente por preconceito racial, mas as fontes não são explícitas nesse ponto. Em seu diário, ele registra que “a Congregação da Escola da Marinha decidiu que fossem aceitos os formados nessa Escola”.

Finalizados os estudos, os irmãos receberam o grau de Bacharel em Ciências Físicas e Matemáticas e o grau de Engenheiros Militares, em 1859 e 1860, respectivamente. Vale registrar que, com as referências familiares

**IMAGEM 11:** Real Gabinete Português de Leitura.





que tinham, terminaram os estudos com excelentes notas e nos primeiros lugares da turma.

Na sequência, partiram para uma viagem de estudos na Europa, a fim de conhecerem estradas de ferro e portos marítimos. A França foi a “pátria científica” dos dois irmãos. Mas nessa viagem também estiveram na Inglaterra.

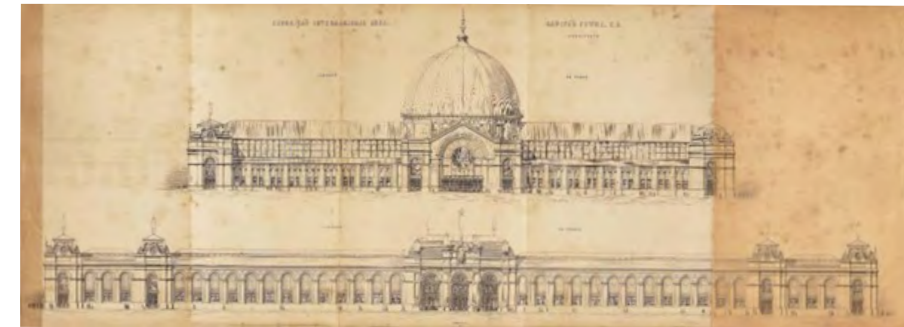
## A primeira viagem à Europa

O regulamento da Escola Militar facultava ao aluno requerer uma bolsa de estudos na Europa, custeada pelo Estado. André e Antônio classificaram-se de forma excepcional, dedicados que eram aos estudos, a exemplo do pai. As fontes pesquisadas não são claras no que tange ao financiamento dessa viagem. Algumas informam que o benefício da bolsa lhes foi negado (e acrescentam que assim o foi por preconceito de raça, visto serem “mulatos escuros”). Nesse caso, a viagem teria sido custeada integralmente pelo pai, Antônio. Outras fontes apontam que o Estado financiou a bolsa e que os irmãos continuaram recebendo um pequeno salário, como se tivessem permanecido na Escola Central (nome com que passou a ser chamada a Escola Militar a partir de 1858).

Partiram para a França em 08 de fevereiro de 1861, fazendo uma parada na Bahia para visitarem parentes e a terra natal. Chegaram a Paris no dia 24 de março. Essa missão de estudos atingiu sua finalidade. Visitaram várias obras, instituições de ensino, fábricas e portos. Estiveram em muitas cidades francesas: Bordeaux, Tours, Vannes, Lorient, Decazeville, Cette, Bayonne, Marselha, Boulogne e Calais. Investigavam, absorviam, anotavam...

Na Inglaterra, estiveram em Londres, Liverpool e Manchester. Na capital inglesa, em setembro de 1862, fizeram parte da Comissão Brasileira na Exposição Internacional de Londres, a convite do ministro Carvalho Moreira, o Barão de Penedo. A partir dessa exposição, elaboraram relatórios, que foram publicados no Diário Oficial e como anexo do livro “Relatório sobre a Exposição Internacional de 1862”.

André e Antônio encantaram-se com os avanços tecnológicos que encontraram na Europa. O Velho Mundo vivia os desdobramentos



**IMAGEM 12:** Ilustração do pavilhão da Exposição Internacional de 1862, presente no relatório apresentado ao Imperador. Acervo Biblioteca Digital da Câmara dos Deputados.

da Revolução Industrial, e ali conseguiram observar a importância da engenharia civil como atividade de fomento ao progresso.

## REVOLUÇÃO INDUSTRIAL

A Revolução Industrial foi uma série de processos e conjunturas históricas que se espalharam pelo mundo, consolidando novas formas de economia e de trabalho, com inovações tecnológicas que trouxeram outras possibilidades, como, por exemplo, o surgimento de indústrias. Teve início na Inglaterra do século XVIII, onde máquinas foram criadas para facilitar o processo da produção têxtil. Com o desenrolar do tempo, esse processo de industrialização se expandiu. Além da produção têxtil, foram construídas estradas de ferro, e a máquina a vapor começou a ser utilizada para encurtar distâncias. O desenvolvimento do capitalismo demandou outras questões. A economia industrial necessitava de certo dinamismo, mas os sistemas coloniais eram empecilhos nesse processo, por conta dos monopólios que mantinham. Uma série de transformações foram trazidas pela utilização de novas máquinas para a produção, separando, hierarquicamente, os donos do capital e os trabalhadores. Anteriormente, os artesãos eram donos das ferramentas e do processo produtivo total, que agora estava fragmentado dentro do processo de especialização do trabalho.

O mote principal dessa viagem era conhecer obras hidráulicas em portos e estradas de ferro (ou seja, a infraestrutura que estava sendo construída com os avanços da Revolução Industrial). Antônio tinha uma predileção pelas estradas de ferro, e André, pelas obras portuárias.

Com a invenção da máquina a vapor, e por consequência a invenção da locomotiva, das estradas de ferro e do barco a vapor, novas possibilidades se abriram. Os dois engenheiros escreveram, durante a viagem, três textos importantes, que foram publicados no Correio Mercantil: “*Memória sobre as fundações com ar comprimido da Ponte de Lavoulte sobre o Rhódano*”, “*Estudos sobre os caminhos de ferro franceses*” e “*Estudos sobre portos de mar*”. Vê-se que trouxeram na bagagem de volta todas as ideias de inovação que testemunharam.

O Brasil precisava modernizar-se, devido à produção de café que crescia em larga escala, voltada para a exportação. O Oeste Paulista transformou-se no centro produtor do país. A demanda por infraestrutura era crescente, tendo em vista o escoamento da produção. A melhor opção para suprir essa carência eram as estradas de ferro. André e Antônio, portanto, voltam da Europa prontos e preparados para colocar seus conhecimentos em atividade no território pátrio. Foram, no total, nove anos de estudos teóricos e práticos da profissão de engenheiro.

## O retorno da Europa e o primeiro emprego

André e Antônio deram início às suas carreiras como engenheiros militares, embora fossem entusiastas da engenharia civil e de iniciativas portuárias e rodoferroviárias. Era final de 1862, um ano e sete meses após seu embarque para a Europa.

André tenta um emprego na estrada de ferro Dom Pedro II. “*Esforços infrutíferos para empregar-me nos Caminhos de Ferro de Dom Pedro II e São Paulo. Muito amargas decepções; recepções muito frias dos conselheiros Cristiano Ottoni e Sinimbú, então Ministro das Obras Públicas*”. Na falta de trabalho, passou seu tempo redigindo relatórios da viagem à Europa, a pedido do Ministro da Guerra, General Polidoro da Fonseca Quintanilha Jordão. Além disso, fazia visitas técnicas de prospecção, acompanhado de amigos.

Em janeiro de 1863, o mesmo general os nomeia como inspetores de obras das fortificações do litoral, em Santos, Paranaguá e Santa Catarina. Tinham como atividade, também, efetuar obras militares. Nessa época devem ter estado em Paranaguá, inspecionando a fortaleza da Ilha do Mel, mas as fontes não são claras sobre esse fato. Chegam em Desterro (atual Florianópolis) no início de fevereiro

de 1863. É em Santa Catarina, então, que os dois irmãos realizam o primeiro trabalho: obras na Fortaleza de Santa Cruz. Esse trabalho consistia em reconstruir a abóbada do paiol da fortaleza. Sobre essa obra, escreve André Rebouças em seu diário:

*“Saiba que o que fiz em Santa Catarina não é um muro; construí sim aí, sem ajudante nem conselheiros, com soldados, a quem ensinei o ofício de pedreiro, com pescadores-carpinteiros, aos quais era necessário ensinar os mais simples rudimentos da arte, um paiol abobadado de grande modelo francês, com 8,30m de diâmetro.[...] Esta obra é um dos meus maiores títulos de glória. O governo imperial assim o entendeu condecorando-me com o hábito da Rosa por esse e outros serviços, prestados em 1863 em Santa Catarina.”*

Nessa época em Santa Catarina, André Rebouças conhece o Visconde de Barbacena, com quem conversou sobre engenharia, e escreve em seu diário que ele (o Visconde) está “*perfeitamente em dia com as descobertas mais notáveis sobre vias férreas, docas, etc. É por certo o homem de idade mais sabido na minha profissão, que tenho até hoje encontrado no Brasil*”.

Em dezembro de 1863, André e Antônio se separam<sup>7</sup>. André retorna ao Rio de Janeiro e Antônio é nomeado engenheiro-chefe da Estrada de Ferro da Graciosa, no Paraná. O trabalho dos irmãos Rebouças enquanto militares foi importante para que mantivessem contato com administradores provinciais e diretores de obras.

<sup>7</sup> Em fevereiro de 1864, Antônio casou-se com Mathilde Veríssimo de Matos, que pertencia a uma família tradicional. Entre conhecimento, namoro, noivado e casamento, foram 49 dias.

# II.

## ANDRÉ REBOUÇAS E A GUERRA DO PARAGUAI

ENTRE MAIO de 1865 e julho de 1866, André Rebouças participou da Guerra do Paraguai, fato que marcaria profundamente a sua trajetória intelectual. O que se sabe sobre a sua participação na campanha está nos escritos do seu diário. Com o estouro da guerra, ele foi convocado (ou teria se apresentado como Voluntário da Pátria – as fontes divergem sobre esse assunto) para atuar como engenheiro militar, visto que era 2º Tenente do Exército. Viu-se obrigado a retornar ao Rio de Janeiro por motivos de saúde. Já Antônio, apesar do seu entusiasmo, foi recusado, pois sua atividade não lhe permitia dispensa.

André segue então no corpo de engenheiros, à disposição do Major José Carlos de Carvalho. Primeiramente parte para Montevideú, no navio São Francisco, em companhia de zuavos da Bahia e voluntários pernambucanos. No embarque, compareceram o Imperador Dom Pedro II e os ministros Marquês de Olinda, Ângelo Ferraz, Paulo e Souza e Saraiva.



**IMAGEM 13:** *A Batalha do Avahy.* Óleo sobre tela (600 x 1100 cm) de Pedro Américo, 1872-1877. Acervo Museu Nacional de Belas Artes.

### GUERRA DO PARAGUAI

A Guerra do Paraguai foi um conflito de enormes proporções envolvendo países da América do Sul (Paraguai contra Brasil, Argentina e Uruguai), deixando muitos mortos. Aconteceu entre os anos de 1864 e 1870. As pesquisas historiográficas mais recentes entendem que o conflito foi ocasionado pelo processo de formação e conso-

lidação de fronteiras das nações que pertenciam à região da bacia do Prata. O Paraguai do século XIX destoava um pouco dos outros países latino-americanos, por ter conseguido certo progresso econômico desde sua independência em 1811, com o desenvolvimento de indústrias siderúrgicas, armamentistas e crescentes estradas de ferro. Em 1862, o governo de Solano Lopez, que defendia uma política expansionista, aprisionou uma embarcação brasileira que navegava no Rio Paraguai e seguiu com a invasão da região do Mato Grosso (atual Mato Grosso do Sul) em dezembro de 1864. Foi uma resposta à invasão de território uruguaio, conduzida pelo Brasil, contra os *blancos*, aliados de Lopez. O exército paraguaio continuou na região de Mato Grosso até 1868, pois era um local de difícil acesso. Lopez então partiu para o Rio Grande do Sul e Uruguai, no intuito de socorrer os *blancos*, mas teve sua passagem negada pela Argentina, o que fez o Paraguai declarar guerra contra aquele país. Isso ocasionou a criação de uma aliança, que ficou conhecida por Tríplice Aliança (Brasil, Argentina e os *colorados* uruguaios). A ofensiva paraguaia na região argentina foi fracassada, e a partir de então o país manteve uma posição defensiva. A Tríplice Aliança conseguiu impor vitórias, como a Batalha Naval do Riachuelo em 1865, que levou à destruição da frota paraguaia. O controle dos rios ficou com os outros países até a vitória em 1870. As vitórias nas Batalhas do Tuiuti em 1866 e 1867 também contribuíram para o desfecho do conflito, com a invasão de Assunção em 1869 e com a morte de Lopez em 1870. As consequências para o Brasil foram muitas, principalmente o fortalecimento do exército e o desgaste do Império.

## ZUAVOS DA BAHIA / VOLUNTÁRIOS DA PÁTRIA

**Zuavos da Bahia** era o nome de um regimento organizado em 1865 na Bahia, composto apenas por homens negros, que foram enviados para ajudar na Guerra do Paraguai. Esse nome era originalmente usado pelo exército francês em suas colônias e foi apropriado pelos brasileiros.

**Voluntários da Pátria** foi o nome dado a unidades militares criadas em 1865 por um decreto imperial. Tinham por objetivo reforçar as forças do Exército Brasileiro. O governo assegurava vantagens financeiras aos que se apresentassem voluntariamente, como prêmio de trezentos mil réis, lotes de terras em colônias militares, preferência nos empregos públicos, liberdade aos escravizados, assistência aos órfãos e viúvas, entre outras questões. Posteriormente, com a diminuição do entusiasmo, eram os governadores de província que recrutavam os voluntários.



**IMAGEM 14:** Uniformes dos soldados que combateram na Guerra do Paraguai, 1865-1870 – Desenhos de Hendrik Jacobus Vinkhuijzen. Acervo Biblioteca Pública de Nova Iorque.

Chegando em Montevideu, a tropa seguiu para São Francisco, localizada próximo a Paysandú, no Uruguai, onde se encontrava o General Osório.

Desde o início, André já observou a falta de planejamento logístico e a falta de equipamentos e mantimentos. Faltava o básico para as tropas: roupas de inverno e barracas adequadas (as enviadas eram de “um brim muito ordinário”, fabricadas em Montevideu). As refeições eram mingoadas e ruins, até mesmo para os oficiais. O General Osório queixou-se com André do estado de saúde de seu exército, tomado por doenças como tifo e sarampo. E as operações nem haviam começado. Também faltava planejamento estratégico e sobravam discussões internas. Para André Rebouças, as tropas brasileiras nunca deve-

riam ter combatido em territórios estranhos, mesmo que aliados. As coisas simplesmente iam acontecendo, sem planejamento nem ação, em completa desordem. Ele estava chocado com o que presenciava. Prova disso são as suas anotações no diário:

*“O acampamento tinha um péssimo cheiro, devido principalmente a se carnear em todas as barracas, desde a guarda do Porto até atrás da barraca do próprio general, deixando-se pelo chão as peles e os ossos. Acrescentando-se a tudo isso a ignorância e a revoltante indiferença da mór parte dos médicos do Exército.”*

*“Concordei com o Dr. Carvalho que logo que chegasse o general Osório eu partiria para a Esquadra com 30 homens do Bm de Engenheiros, a fim de ir dirigir a ocupação da ilha de Atajo e tratar de fortificar essa importante posição que domina os rios Paraná e Paraguai. Deverei parar na cidade de Paraná para comprar picaretas, pás, etc. Até esta data não há esses indispensáveis utensílios no exército. A ponte em que se desembarcou a artilharia nesse acampamento foi feita só com o socorro de sabres, baionetas, com os quais se tirou terra, se cortou madeira, etc.”*

Entre as atividades de André em campanha, estavam o reconhecimento e melhoramento de estradas, cálculos sobre peças de pontes improvisadas e elaboração de relatórios. Ele atualizava as plantas dos acampamentos e elaborava cópias, para serem distribuídas aos comandantes.

Não demora muito para que comece a sentir cansaço, deficiência alimentar, problemas gástricos. São os primeiros indícios do que o fez retirar-se da guerra em julho de 1866.

André participa diretamente de dois fatos no conflito. Primeiro, a **ocupação da Ilha de Itapiru**. Não se sabe exatamente qual foi a sua atuação, mas sabe-se que foi dessa ilha que o Major José Carlos de Carvalho determinou que ele escrevesse o “Diário da Expedição da Ilha da Mesa ou da Redenção”, ilha vizinha à Ilha de Itapiru, fato que iniciou a invasão aliada no Paraguai.

Participa também da **Batalha de Tuiuti**, conhecida por ter sido assustadoramente sangrenta, envolvendo mais de 50 mil homens. Essa batalha foi travada em 24 de maio de 1866, no sudoeste do Paraguai, na região nomeada “Tuyuty”. O grande herói dessa bata-



**IMAGEM 15:** *Bataille d'Itapiru* (17 de abril), gagnée par les brésiliens, sous les ordres du maréchal de camp Osorio. - D'après les croquis de nos correspondants spéciaux. L'illustration: journal universel, Vol. XLVII, n.º 1.215 (09/06/1866).

lha foi o General Osório, que pediu a André Rebouças e Sena Madureira que preparassem a planta da batalha, posteriormente litografada em Buenos Aires. Importante dizer que, menos de dois meses antes dessa batalha, André deu entrada no Hospital da Marinha de Corrientes, com pneumonia, retornando ao trabalho semanas depois, a tempo de realizar a dita planta.

Ele registra em seu diário: “*Bombardeamento do acampamento no Tuiuti pelos paraguaios: assisto-o a cavalo, ardendo em febre*”. E dias depois: “*Retiro-me do Exército: achava-me atacado pela segunda vez de bexigas*”<sup>8</sup>. É encaminhado para Montevideu, e de lá embarca para o Rio de Janeiro, onde desembarca no dia 20 de julho de 1866.

De volta ao Rio de Janeiro, não se desliga completamente da guerra, propondo melhoramentos a Dom Pedro II. Além de melhorias para o exército (como as condições das barracas enviadas para o abrigo dos soldados e a alimentação dos cavalos, por exemplo), tinha propostas para o aumento das vias de comunicação e das estradas de ferro.

Essa foi a sua última missão como militar. A partir de então, André decide abandonar o exército. Fez várias tentativas para obter um emprego em entidades oficiais, mas as ofertas eram quase nulas. É importante lembrar que naquela época não havia lugar para engenheiros em companhias privadas. A engenharia não era destinada à construção de casas, mas sim de grandes obras de saneamento e estradas, e o trabalho dos engenheiros dependia do investimento imperial. Foi-lhe prometido um trabalho no prolongamento do Ca-

8. Bexiga: nome popular da varíola.

**IMAGEM 16:** André Rebouças. Planta do acampamento e da Batalha de Tuyuty a 24 de maio de 1866. Montevideo: Lit. Mége y Willems, [1866]. 1 planta, col.; litografada, 54 x 45cm. Acervo Biblioteca Nacional.



minho de Ferro, mas seria preciso morar fora do Rio de Janeiro, e essa hipótese foi descartada por André, que desejava ficar perto de sua família e auxiliar seu pai, Antônio.

Ocupou o tempo livre criando um aparelho que tinha por objetivo “reter os torpedos lançados pelos paraguaios contra a Esquadra Brasileira”. Esse projeto não foi tirado do papel. Mas de absurda a ideia não tinha nada, uma vez que mais tarde foi materializada, pois os encouraçados S. Paulo e Minas Gerais fizeram uso desse aparelho.

Em setembro de 1866, André escreve:

“Estou já quase dois meses desempregado sem outro vencimento que o soldo e etapa de 10. Tenente, isto é, nas mesmas condições que quatro anos atrás, quando cheguei da Europa! No entanto só Deus sabe o quanto hei feito e intentado fazer nestes quatro anos pelo meu País. - A falta de vencimentos me é tanto mais sensível que são atualmente muito diminutos os ganhos de meu Pai como advogado; hoje não temos na nossa caixa senão 40\$000...”

Finalmente foi chamado pelo ministro da fazenda, Conselheiro Zacarias de Góis e Vasconcelos, para dar seu parecer sobre as obras da Alfândega, no Rio de Janeiro. Logo depois, foi nomeado para dirigir as obras. E assim começava, finalmente, sua atividade como “engenheiro”, em um serviço de imensa responsabilidade. O calendário marcava outubro de 1866.



**IMAGEM 17:** VASCONCELOS, Brás Inácio de [General Manuel Luiz Osorio, em 1866], 1872. 1 desenho, grafite, pb. Acervo Biblioteca Nacional.



**IMAGEM 18:** Zacarias de Góis e Vasconcelos. Galeria de Governadores. Acervo Casa Civil.

# III.

## OS TRABALHOS DE ANDRÉ REBOUÇAS NO RIO DE JANEIRO E A FAMA

Os TRABALHOS que catapultaram a carreira de André Rebouças como engenheiro foram as obras das Docas da Alfândega e das Docas Dom Pedro II, no Rio de Janeiro. E ainda as obras emergenciais de abastecimento de água no mesmo Rio de Janeiro de 1870, que vivia uma situação de calamidade.

Como dito no capítulo anterior, em outubro de 1866 André Rebouças foi contratado para trabalhar nas obras das Docas da Alfândega do Rio de Janeiro. Antônio, seu irmão, havia sido contratado como consultor.

Nas palavras de André:

*“Uma doca é um complexo de construções, de máquinas e de aparelhos, destinados a executar, nas melhores condições econômicas, todos os serviços conexos com a recepção, manutenção e entrega das mercadorias nos grandes empórios comerciais.”*



**IMAGEM 19:** Docas da Alfândega.  
Acervo Biblioteca Nacional  
- Brasileira Fotográfica.

A construção das docas foi um salto tecnológico na engenharia naval brasileira e também um ponto importante para as finanças do governo imperial, visto que o porto do Rio de Janeiro concentrava mais da metade do valor de importação e exportação do Império. A função de André Rebouças foi a de reconstruir o molhe e modernizar a atracagem dos navios.

André Rebouças também teve uma participação importante na Lei Geral das Docas, promulgada sob a forma de Decreto em 1869, essencial para a modernização dos portos, que vigorou até 1930. *“Por ela o governo estava autorizado a contratar, mediante concorrência pública, empresas privadas para a construção e melhoria de docas e armazéns para a carga e descarga, guarda e conservação das mercadorias de importação e exportação, nos diferentes portos do Império; em troca do melhoramento portuário, as empresas receberam o direito de exploração das tarifas de embarque e desembarque de mercadorias, na forma de concessão de serviço público [...] A legislação também antevia a participação de empresas estrangeiras no processo.”*<sup>9</sup>

Em junho de 1871, a população do Rio de Janeiro sofria com a seca e a falta de água. A situação era gravíssima. André e Antônio foram ao Paço, para uma audiência com o Imperador. André descreve assim a conversa:

*“às 4 ½ chegava com Antônio ao Paço. Tivemos com o Imperador uma larga conferência para excitá-lo a promover a realização da estrada de Paraná a Mato Grosso e a mandar fazer os estudos e as construções para o abastecimento d’água do Rio de Janeiro, por engenheiros brasileiros. Combatemos também a falsa idéia, que tem o Imperador, de dar água aos pobres gratuitamente nas fontes e lhe demonstramos que é muito mais liberal e higiênico dar aos pobres água em domicílio por um preço mínimo.”*

O Ministro da Agricultura nomeou, então, para esse trabalho de emergência, uma comissão especial, constituída pelos engenheiros Monteiro de Barros (Inspetor das Águas), André e Antônio Rebouças, com o encargo de aproveitar mananciais e cavar poços. Passados trinta dias da nomeação, a comissão tinha operado um milagre: dar água à cidade seca.

Em 1871, André Rebouças construiu o Armazém Docas Dom Pedro II, atual Galpão da Cidadania, na Avenida Barão de Tefé.

Entre 1872 e 1873, André esteve novamente na Europa, visitando docas, fábricas e estradas de ferro, dentre outras construções de engenharia civil. Esteve também nos Estados Unidos.

9. TRINDADE, p. 184.



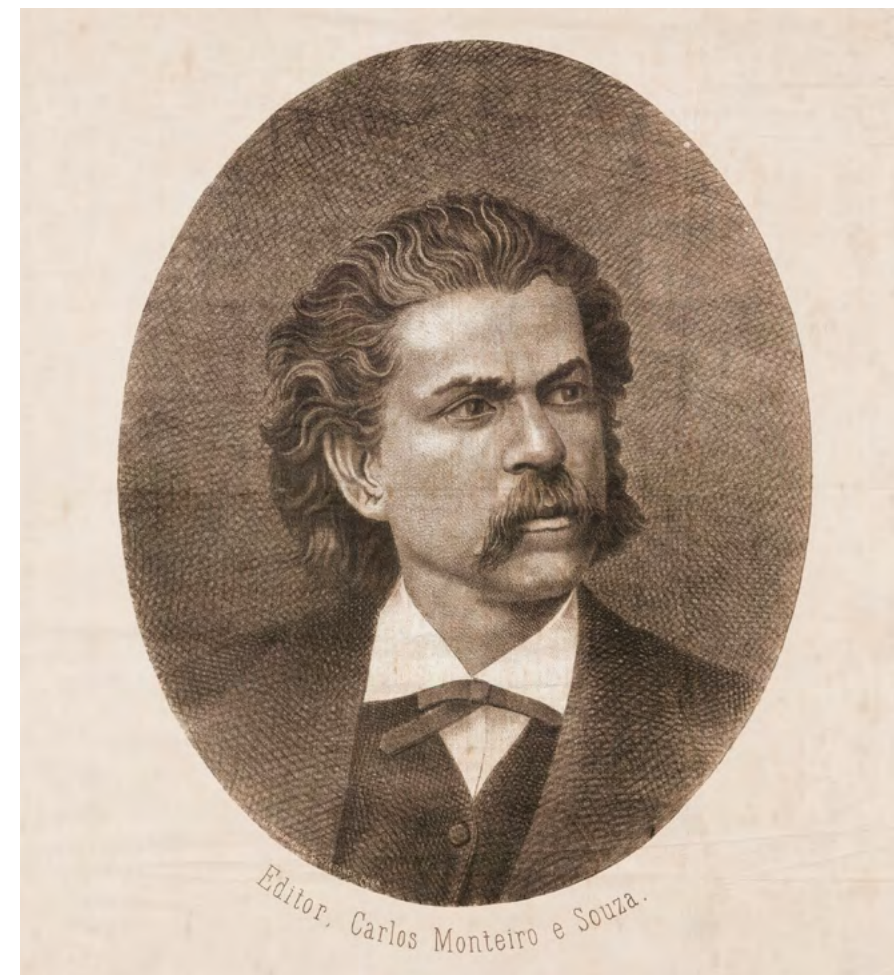
**IMAGEM 20:** Galpão da Cidadania, antigo Armazém Docas Dom Pedro II. Alexandre Macieira - Riotur.



# IV.

## A RELAÇÃO DE ANDRÉ REBOUÇAS COM CARLOS GOMES

ANTÔNIO CARLOS Gomes é conhecido como o mais notável compositor de ópera no Brasil. Nascido em Campinas em 1836, teve suas composições apresentadas no famoso Teatro alla Scala, em Milão, na Itália. Seu nome está inscrito no Livro dos Heróis e Heroínas da Pátria, que repousa no Panteão da Pátria e da Liberdade, em Brasília.



**IMAGEM 21:** Retrato de Carlos Gomes, litogravura sobre seda, da Lithographia C. Wiegandt de Belém do Pará, 1880. Acervo Biblioteca Nacional.

Foi escolhido para estudar na Europa às custas da Empresa de Ópera Lírica Nacional. Em 1863, partiu para a Itália, onde compôs *Il Guarany*, que estreou em 1870, sendo apresentada em toda a Europa e América do Norte.

Em 7 de dezembro de 1870, a obra foi representada no Teatro Lírico Provisório no Rio de Janeiro, noite em que o maestro conheceu



IMAGEM 22: Capa do libreto que contém a obra de Carlos Gomes. Acervo Biblioteca Nacional.

André Rebouças. Com o auxílio de André, Carlos Gomes foi apresentado a João Alfredo Correia de Oliveira, ministro do Império. O maestro tentava uma bolsa para continuar seus estudos e trabalhos na Europa, mas com o ministro conseguiu apenas uma carta de recomendação. Ainda em companhia de André, despede-se do Imperador Dom Pedro II e retorna para a Europa, em 1871.

Na Itália, Carlos Gomes se casou e teve cinco filhos, entre eles Carlos André Gomes. Seu nome foi uma homenagem a André Rebouças, que o batizou em Milão, em 1873. Essa homenagem era em agradecimento pela ajuda que André dera a Carlos Gomes, em várias oportunidades, na sua vida na Itália. Para André, ser padrinho de Carlos André era muito significativo.

Em carta a Carlos Gomes, André escreve:

*“Lembro-me agora saudosos do princípio de nossa santa amizade. Foi a 9 de dezembro de 1870... Quase 26 anos!... Saudades! Saudades! Quantas saudades! A 11 de julho, teu aniversário natalício, duplicarei as preces a Deus, Justo e Bom, para que te abençoe, ao nosso Carletto [filho de Carlos Gomes e afilhado de André Rebouças] e a sua irmã Itala. Carlos Gomes! Meu Amigo, meu compadre, meu Irmão! Recebe todo o coração de André Rebouças.”*

No final de sua vida, Carlos Gomes sofreu muito, vítima de um tumor maligno na língua e garganta. Passou seus últimos dias em Belém, no Pará, como diretor do Conservatório Carlos Gomes. Faleceu em setembro de 1896, e está enterrado em Campinas, sua cidade natal.

IMAGEM 23 (página ao lado): Detalhe da partitura “Il Guarany”, de Carlos Gomes.

1

IL GUARANY  
OPERA DE A. CARLOS GOMES  
QUADRILHA PARA FLAUTA.

Prezzo 500.

Allegro.

1<sup>a</sup>

meno *f* *f*

Fim.

2<sup>a</sup>

8va ad libitum.  
*f* Animato.

legg:

Fim. *p*

*cresc.*

3<sup>a</sup>

Grazioso.  
*p*

*rfz*

*p*

1514

# V.

---

## OS IRMÃOS REBOUÇAS NO PARANÁ

APÓS A emancipação, em 1853, o Paraná engatinhava. Mas para os irmãos Rebouças, “[...] a Província do Paraná soava estratégica do ponto de vista de seu potencial econômico e geopolítico, e ambos ansiavam por elevá-la ao que de melhor a tecnologia e os métodos de gerenciamento europeu e norte-americanos pudessem oferecer”<sup>10</sup>.

Por potencial geopolítico, entendia André que:

*“A Guerra do Paraguai, conduzida pela Província do Paraná, teria custado infinitamente menos em soldados, em tempo e em dinheiro; teria elevado o Paraná a um grau de prosperidade acima de todos os cálculos; teria reduzido o Paraguai a ser eternamente uma dependência comercial deste Império; teria dispensado as tais alianças platinas; e teria, enfim, acabado de vez para sempre com esse fatalíssimo encanto do rio da Prata! Tudo isso foi dito, escrito e discutido um sem número de vezes desde 8 de janeiro de 1865; mas... Homero tem razão: há sempre uma Cassandra em todas as grandes guerras!”*

André Rebouças escreveu páginas entusiastas sobre o Paraná. Aponta cobre e ferro ao longo do Ivaí, rio “piscoso como nenhum outro, sombreado por florestas de laranjeiras”; cita o “Iguassú, em suas cabeceiras se planta trigo, centeio e cevada e cuja foz pode produzir café, açúcar, fumo e algodão; na zona intermédia há climas italianos, podendo produzir a seda, a oliveira e a vinha!”. E acrescenta: “O Paraná tem florestas vastíssimas de erva-mate (*Ilex Paraguayensis*) e de pinho brasileiro (*Araucaria Brasiliensis*), cujo limites a geração atual ainda ignora! Uma araucária mediana, enviada do Paraná, causou assombro na Exposição de Viena! Essa Araucária e a Exposição de Madeiras da Companhia Florestal Paranaense obtiveram um diploma de honra, o prêmio máximo do concurso internacional de 1873”.

Ainda, sobre a hidrografia do Paraná:

*“Possui a Província do Paraná um admirável sistema hidrográfico. Considerado sob o ponto de vista geral das comunicações internacionais, este sistema hidrográfico dá a essa Província dois litorais: - Um sobre o Oceano Atlântico, outro sobre o Rio Paraná. O litoral atlântico é a estação inicial da grande estrada livre – Mare Liberum – que conduz à Europa, aos Estados Unidos e às cinco partes do mundo. O litoral do Rio*

---

10. TRINDADE, 2007, p. 03.

*Paraná é a estação central de vias de comunicações internas de uma bacia fluvial, que, na América do Sul, rivaliza em grandeza e importância com a do prodigioso Amazonas. [...] Ao sul da primorosa maravilha da América do Sul, é o próprio Rio Paraná que leva às mais ricas regiões das Repúblicas do Paraguai, Argentina e do Uruguai, até lançar-se no Oceano com o nome de Rio da Prata. Nesta região da América do Sul, o Paraná reina sem competidor.”*

## A Estrada da Graciosa

Antônio Rebouças tinha o hábito de dizer que abrir estradas era colonizar. Ao mesmo tempo, seu irmão André acrescentava que sem estradas era impossível colonizar. E foi para abrirem estradas que os dois irmãos chegaram ao Paraná.

O caminho da Graciosa já existia. Era uma das mais antigas trilhas entre Curitiba e o litoral paranaense. Era utilizado pelos indígenas que desciam a serra em direção ao litoral e depois subiam na época do inverno, para a colheita do pinhão. Por mais de duzentos anos foi a única alternativa de acesso, feita no lombo de animais ou a pé. Mas até a instalação da província, houve pouco investimento e quase nada foi feito. Foi inaugurado oficialmente somente em 1873, pelo então governador da capitania de São Paulo, Antônio José da França e Horta.

Antônio Rebouças chega na região em 1864, tendo sido nomeado chefe das obras da “Estrada da Graciosa de Antonina e Curitiba na Província do Paraná”, sugerindo novas diretrizes para melhorar o seu traçado. Infelizmente não permaneceu até o final da obra, pois precisou assumir funções do Império na Venezuela e Chile, a pedido do Conselho do Estado e, particularmente, de Dom Pedro II, em 1866. Foi substituído pelos engenheiros Luiz Pereira Dias e Gottlieb Nielland.

Seu irmão André achou que essa viagem à Venezuela não era conveniente, pois dessa forma abandonaria a execução da Estrada da Graciosa. Em razão dessa viagem de Antônio, os dois irmãos separaram-se por dois anos, encontram-se novamente para logo depois se separarem outra vez.

Hoje uma rota turística, a Estrada da Graciosa é uma alternativa



**IMAGEM 24:** Carroças na estrada em fins do século XIX. Fonte: Instituto Histórico e Geográfico do Paraná.

para chegar ao litoral paranaense. Mas, naquele tempo, era uma necessidade. Por ela passava a maior parte dos produtos exportados e importados pelo Estado.

A importância da estrada da Graciosa para a imigração na região é descrita por André Rebouças em seu diário:

*“Por suas condições climáticas, salubridade e de fertilidade, aquela província [Paraná] seria a região predestinada para a imigração espontânea no Brasil. No dia em que tiver comunicação, os imigrantes afluirão para ali aos cem mil, como agora para os Estados Unidos. A simples estrada de rodagem da Graciosa tem feito imigrar para o Paraná colonos de outras províncias do Império.”*

Com cento e vinte quilômetros de pavimentação com paralelepípedos graníticos, é um dos cartões postais do Estado do Paraná.

## O primeiro encanamento de água de Curitiba

Nos idos de 1850, a população da cidade de Curitiba carecia de obras de infraestrutura urbana. Dentre tantas, o abastecimento de água era uma das maiores necessidades. Mas água de boa qualidade.



IMAGEM 25: Pipeiro em Curitiba.  
Acervo Museu do Saneamento.

A água, naquela época, vinha das bicas<sup>11</sup> e dos olhos d'água<sup>12</sup>. Era preciso ir até o local e servir-se, ou chamar pipeiros ou aguadeiros, profissionais que comercializavam água, transportadas em pipas.

A primeira canalização de água potável de Curitiba foi projetada pelos irmãos Rebouças em 1871. Uma das mais volumosas bicas d'água da cidade localizava-se onde hoje é a Praça Rui Barbosa. Na época, o local era conhecido como Campo da Cruz das Almas, Largo da Misericórdia ou ainda Campo do Olho d'Água.

Antônio Rebouças Filho passou próximo à fonte, em companhia do Presidente da Província, Venâncio Lisboa Filho. Parou e provou da água. O gosto da água foi aprovado por Antônio. Mandou fazer análise no Laboratório Nacional de Análises, no Rio de Janeiro, e a água foi considerada própria para beber (o termo "potável" ainda era desconhecido na época). Antônio pensou em

uma maneira de levar o líquido para o centro da cidade, resolvendo assim o problema da população.

Os estudos para a feitura da obra tomaram seis meses. A proposta de Rebouças, como todas as outras ideias apresentadas por ele naquela época, era audaciosa. A maior dificuldade era a aquisição dos tubos, pois o Brasil não possuía indústria para fornecê-los. Foram comprados, então, canos de cobre no Rio de Janeiro, nas fundições Hargreaves e Couto dos Santos, que produziam dutos específicos para a condução de gás, que iluminavam, na época, as ruas da capital do Império.

11. Curitiba possuía um número considerável de bicas d'água, como as da Rua do Comércio e da Rua da Carioca, hoje Rua Marechal Deodoro e Rua Riachuelo, respectivamente. Uma bica d'água possuía uma certa melhoria frente a um olho d'água – geralmente uma pequena caixa de alvenaria.

12. O olho d'água era um simples buraco, de onde jorrava a água.

No dia 29 de maio de 1871 já estavam soldados os primeiros 21 tubos de conexão, sistematizando a canalização até o Largo da Ponte (atual Praça Zacarias). As quatro torneiras desse novo chafariz foram trazidas da Europa, e o poste sextavado que as recebeu foi feito por um artesão de Curitiba (não há indicação de seu nome nas fontes pesquisadas). Ao redor da fonte foi instalada uma bacia rasa, quadrada, que juntava a água desperdiçada. Correntes de ferro impediam a aproximação de animais.

Em 08 de setembro de 1871 tudo estava pronto. O nome gravado em cima das torneiras é o de Venâncio Lisboa, responsável administrativamente pela obra, que atingiu todas as classes sociais da cidade. Isso permitiu até o barateamento dos serviços dos aguadeiros ou pipeiros, pois existiria, a partir de então, um maior conforto na execução do trabalho.

O chafariz idealizado pelos Rebouças foi desativado no início da década de 1920, quando as primeiras torneiras de água encanada foram instaladas em algumas praças da cidade. Foram, portanto, aproximadamente 40 anos de uso. O chafariz foi removido, ficando por algum tempo nos jardins do Museu Paranaense. Em 1939, com a demolição do prédio do museu, que na época localizava-se na Rua Buenos Aires, o chafariz foi parar no porão do Casarão Schmidlin, na Rua Treze de Maio, o novo endereço do museu, ali ficando até 1965.



IMAGEM 26: Chafariz da  
Praça Zacarias, 1905.



Em 1989, o prefeito de Curitiba, Omar Sabbag, deliberou que o chafariz fosse reconstruído na Praça Zacarias, antigo Largo da Ponte, seu local primitivo. As torneiras foram mantidas, em memória à época dos pipeiros, sendo o novo chafariz apenas decorativo (chafariz-monumento).

**IMAGEM 27:** Foto de momento da instalação do histórico chafariz no antigo local do Museu Paranaense, no Batel. Discursa o professor Arthur Martins Franco, diretor do Museu. A parte inferior mostra (da esquerda para a direita) Oswaldo Piloto, historiador e escritor, o ex-governador Bento Munhoz da Rocha Neto, o padre Jesus Moura, José Loureiro Fernandes, professor Arthur Martins Franco e Lourenço Pinto.



**IMAGEM 28:** Chafariz na Praça Zacarias, 2013.

## A Estrada de Ferro Paranaguá–Curitiba

A viagem de estudos à Europa mostrou aos Rebouças que estradas de ferro eram sinônimo de desenvolvimento. E foi o que aconteceu com o Paraná quando da construção da estrada de ferro Paranaguá–Curitiba, fato que colocou o Estado nos trilhos da modernidade. André Rebouças mentalizava um “plano nacional de viação férrea”, uma série de estradas que seguiriam os paralelos geográficos.

A estrada de ferro tema deste capítulo é celebrada por conta das soluções encontradas por Rebouças para a transposição da Serra do Mar, em tão pouco tempo de construção e com pouca tecnologia disponível. Tornou-se uma das mais ousadas obras de engenharia nacional. E, ainda, foi um marco importante para a industrialização de Curitiba, visto que contribuiu para o escoamento e exportação da erva-mate, riqueza da região, e mais tarde o escoamento da madeira.

A ideia original da construção da estrada foi de André Rebouças. Dizem que em janeiro de 1865 ele estava na sala de espera da Secretaria da Marinha e, observando um mapa, verificou que Assunção, no Paraguai, e Antonina, no litoral paranaense, estavam localizadas no mesmo paralelo. Tem ele então a ideia de ir ao Paraná com seu irmão Antônio para abrir uma estrada de ferro, sempre entusiasmado com o desenvolvimento que ela traz para as regiões que a recebem. Durante seis anos tentou colocar essa inspiração em prática, mas só conseguiu autorização de Dom Pedro II em janeiro de



**IMAGEM 29:** Estação ferroviária de “Corityba”, Marc Ferrez, coleção Theresia Christina Maria. Acervo Biblioteca Nacional.

1871. A autorização para construir o “Caminho de Ferro Antonina a Curitiba” foi concedida aos engenheiros Antônio e André Rebouças, Francisco Antônio Tourinho e Maurício Schwartz.

O projeto e a execução da ferrovia ficaram a cargo dos irmãos André e Antônio, mas também de um outro irmão, José Rebouças, igualmente engenheiro.

A construção foi iniciada um ano depois, em março de 1872. São três trechos, totalizando 110 km, com 14 túneis perfurados nas montanhas e mais de 450 pontes e viadutos. Nove mil homens participaram da empreitada, em pleno século XIX! Transportar um conjunto de montanhas e uma densa floresta de Mata Atlântica, pontuada por abismos, não foi nada fácil.

**IMAGEM 30:** Abertura do leito da estrada na Serra do Mar. Marc Ferrez, coleção Thereza Christina Maria. Acervo Biblioteca Nacional.



Antônio Rebouças não presenciou a inauguração do seu revolucionário projeto. Pouco tempo antes do início das obras, foi convocado para inspecionar as obras do Caminho de Ferro de Campinas a

Limeira e São João do Rio Claro. Precisou adentrar nas matas paulistanas e foi acometido pela febre tifoide, falecendo em 26 de maio de 1874, aos 34 anos de idade.

Por que o projeto era revolucionário? Porque as maiores autoridades técnicas da época não acreditavam no êxito da empreitada. O primeiro construtor, Antônio Ferrucci, engenheiro que participou da construção do Canal de Suez, desistiu dos trabalhos no quilômetro 45 do nível do mar, por considerar a estrada impossível de ser construída. Foram chamados, para substituí-lo, os jovens engenheiros Teixeira Soares e Pereira Passos.



**Imagem 31:** João Teixeira Soares (1848-1927). Fonte: Geni.

Em 1879, o grupo dos irmãos Rebouças perdeu a concessão da ferrovia, que foi transferida para a Compagnie Générale des Chemins de Fer Brésiliens. Os franceses cederam as obras para a empresa belga Société Anonyme des Travaux Dyle et Bacalan. A partir de então, em 1880, os trilhos começaram a ser assentados. O projeto utilizado por essa empresa foi o mesmo projeto da equipe dos irmãos engenheiros.

A pedra fundamental das obras de construção da estrada foi lançada em 5 de junho de 1880, com a presença de Dom Pedro II. Foi a primeira e única vez que o Imperador esteve em terras paranaenses. Em 1884 foi a vez de sua filha, a Princesa Isabel, juntamente com seus filhos, visitarem o Paraná e conhecerem parte da ferrovia, que estava parcialmente finalizada.

Cinco anos após o início dos trabalhos, a construção foi finalmente terminada. Mas com uma referência dolorosa: dos nove mil homens que participaram das obras, cerca de cinco mil morreram, por conta das doenças típicas da floresta, desgaste físico e perigos que en-



**IMAGEM 32:** E. de F. de Paranaguá a Corityba: túnel do Rochedo, K. 60.614, 1880-1884. Paraná, Marc Ferrez, coleção Thereza Christina Maria. Acervo Biblioteca Nacional.



**IMAGEM 33:** Obras no Morro do Cadeado, km 63, Marc Ferrez, coleção Thereza Christina Maria. Acervo Biblioteca Nacional.

frentaram embrenhados na mata. Alemães, poloneses, italianos e africanos foram utilizados como mão de obra assalariada, contratados pela empresa construtora.

A estrada foi considerada totalmente concluída e inaugurada em 2 de fevereiro de 1885, treze anos após o início dos trabalhos. Foi rebatizada como “Estrada de Ferro Paranaguá–Curitiba”. Até hoje é o principal caminho no Paraná para o escoamento da

produção de grãos no porto de Paranaguá e uma das mais belas viagens turísticas da região Sul do Brasil, com paisagens belíssimas da Serra do Mar.



**IMAGEM 34:** Construção do viaduto do Conselheiro Sinimbu, km 64,292, Marc Ferrez, coleção Thereza Christina Maria. Acervo Biblioteca Nacional.

O nome de André Rebouças começa a desaparecer das fontes a partir de 1879. Seu nome não é mencionado quando da inauguração da estrada de ferro. O que se sabe é que a partir de 1880 André já estava concentrado na Campanha Abolicionista, mas também na Sociedade Central de Imigração, que substituiu o trabalho dos escravizados pelo do imigrante europeu.

O legado da ferrovia Paranaguá–Curitiba é muito maior do que se imagina. A estrada

de ferro é um símbolo da história do Paraná, pois o Estado desenvolveu-se cultural, econômica e industrialmente a partir de sua construção. Pelas cidades por onde passou, levou progresso. Em vista disso, é possível ser classificada como um patrimônio cultural nacional: estações, pontes e túneis. Projeto audacioso executado em curto intervalo de tempo. Memória dos trabalhadores e da população que por esses trilhos circulou. A história dessa ferrovia merece ser revisitada a todo o tempo, como valorização do passado ferroviário e do processo de industrialização do Paraná. É uma espécie de documento histórico do Estado.



**IMAGEM 35:** Vista da curva do Cadeado, quadro de Alfredo Andersen, c. 1920, no trecho de serra da ferrovia, com o Conjunto Marumbi ao fundo. Coleção Sergio Sahione Fadel.

## O TREM (CRÔNICA SOBRE A VIDA FERROVIÁRIA)

Equilibrando-se em dois trilhos de aço, correndo doidamente, varando o silêncio dos planos e dos ermos, dominando distâncias incomensuráveis, seja de dia ou mergulhando na noite, que rasga com seus dois olhos fulgurantes, seja descendo ou subindo rampas, vencendo charcos e tremendais, desertos e florestas, segue o trem, enorme, vivo, pomposo e barulhento.

As paralelas rebrilhantes e finais, em seu leito de pedra dormentes, suportam o peso do mastodonte assustador, que nelas desliza velozmente.

Nada detém a marcha do gigante, que conduz, no seu bojo, os sonhos, as ambições, os interesses, as paixões e os conflitos que residem dentro de cada ser humano, na alma e no coração de cada um daqueles que, sentados ou deitados, bem acomodados ou não, seguem seu destino, na trajetória inflexível da grande composição férrea.

Às vezes é Natal, e quantos estão longe de sua casa, da árvore festiva, do carinho de seus filhos, da ceia opípara, da felicidade conjugal cumprindo sua missão dentro do colosso de RHODES que não é



inerte e ao invés se locomove, dia e noite, na insensibilidade granítica de um corpo material que, entretanto, palpita de mil corações que leva dentro de si.

Outras vezes, o bimbalar dos sinos, a sereia dos navios surtos, os foguetes espocando, seu próprio silvo cortante e fino como um longo assobio, saudando o raiar de um novo ano, vêm encontrar, dentro de seus vagões, homens, mulheres e crianças, tristes e cansados, fora de seu lar, no dia da confraternização universal.

Quando uma composição deixa a “gare” ferroviária, dentro, mesmo, de sua instabilidade fria e rígida, parece que, paradoxalmente, leva uma alma; parece que vibra como um grande coração; parece que treme, emocionada, ao partir para sua longa viagem.

Por certo, são destinos que conduz, que a fazem vibrar; é a responsabilidade das vias que levam em seu ventre inorgânico, que a faz tremer; são os conflitos e os sofrimentos das almas que transporta, que a impulsionam pelas linhas sinuosas que bebem as distâncias e que se representam nos gráficos estendidos nas mesas de diligentes e cuidadosos funcionários, sobre cuja capacidade e consciência de dever repousam a tranquilidade e segurança de milhares de vidas humanas.

E, dentro da noite, vultos esguios e escuros, como ágeis acrobatas, correm em cima da composição, com pasmosa desenvoltura e incrível coragem, cuidando, nos freios, da firmeza do trem.

E, quando sai o silvo estridente – uma advertência nas curvas e passagens de nível, ou nas paradas obrigatórias – ninguém sabe que inefável música ressoa nos ouvidos do maquinista, que faz, do apito de sua querida máquina, o “leitmotiv” de seu árduo e duro labor. Ao aproximar-se da estação o grande vulto resfolegante, na calada da noite, quer esteja chovendo, ou nevando, ou quer ribombe, no céu nebuloso e negro, o trovão ameaçador, com o raio perigoso e mortal, um homem deve estar na chave, longe, cuidando de sua missão, para que o grande vulto resfolegante entre na linha certa, que lhe foi adrede destinada.

E os sinais de luz, das lanterninhas pequenas coriscando na noite, são os instrumentos eficazes nas mãos dos manobreiros, que cuidam da forma que se deve dar à grande massa negra que acaba de chegar.

No momento em que entra na estação o longo trem, repleto de passageiros, é de se notar o garbo dos agentes, exibindo seu boné vermelho, como u’a nota especial e típica da profissão.

Para que um trem possa correr, são necessários inteligência, esfor-

ço, dedicação, trabalho, honestidade, coragem, capacidade, técnica, firmeza, afoiteza, serenidade, calma, arrojo, valentia, nobreza, educação, lhanza no trato, espírito de renúncia, todas, condições humanas relevantes, inerentes ao homem e que se devem reunir na personalidade marcante e inconfundível de um ferroviário, palavra que significa uma nobre profissão do mundo, pois onde quer que se encontrem as paralelas de aço, aí estão esses valorosos homens. MACEDO, Lauro. In: Estrada de ferro Paranaguá-Curitiba: Uma viagem de cem anos. Revista “Correio dos Ferroviários”, novembro de 1966, p 8-9. Curitiba, 1985.



**IMAGEM 36:** O guarda-freios, Poty Lazzarotto. 1960. Foto: Brunno Covello. Acervo Museu Ferroviário, Curitiba.

## A criação do Parque Nacional do Iguaçu

André Rebouças era um homem fora de seu tempo. Os problemas de desmatamento hoje combatidos já eram pensados pelo engenheiro. Ele era contra a desflorestação, e por isso lutou pela criação de parques nacionais, quando essa ideia ainda não existia no Brasil.

O conceito de parque nacional já tinha lugar nos Estados Unidos, que haviam criado o Yellowstone, parque com suas sequoias colossais. Baseado nesse parque, André publicou artigos que falavam do

aproveitamento dessas áreas para o turismo. Propôs ao Imperador Dom Pedro II, em 1876, a criação de um Parque Nacional no Paraná, o Sete Quedas de Foz do Iguaçu, na região oeste do estado. Uma visão futurista do que hoje é chamado de “turismo ecológico”.

*“No sul do país região alguma pode competir com a do Guairá em belezas naturais. Desde a foz do Ivaí até a do Iguaçu, o Rio Paraná reúne todas as gradações possíveis do belo ao sublime e do pitoresco ao assombroso. É a região das cascatas e das cataratas por excelência. Não consta que, em parte alguma, o sublime Artista grupasse tantas e tão grandiosas. Afinal termina essa prodigiosa série de belezas naturais o magnífico Salto do Iguaçu, alto de 50 metros, a 12 quilômetros de sua foz, no Paraná, e que muitos querem que seja mais belo do que o próprio Guairá. Quando finda o Cânion do Salto das Sete Quedas, começam a aparecer nas margens do Paraná, belíssimas praias. É preciso ter passado uma noite de luar em uma dessas extensas praias do Alto Paraná, para poder compreender quanta melancolia há nessas indescritíveis paisagens, iluminadas pelo simpático astro da noite. [...] Lancemos os olhos agora para um grande futuro.”*

*“Partamos de Curitiba, a 900 metros acima do nível do mar; percorramos essas florestas de araucárias e de ilex (erva-mate); atravessemos esses campos gerais, tão poeticamente descritos por Saint-Hilaire; tomemos um belo vapor no Tibagi; desçamos o Paranapanema: repitamos, ao alvorecer, a singela saudação – Bom dia, Paraná. Visitemos o delta do Ivinheima e vejamos no sul uma repetição dos igarapés do vale do Amazonas, visitemos essas belas pedras de Itaquatiá, meditemos um pouco sobre as ruínas de Ontiveiros e de Ciudad Real, sobre a efêmera República Teocrática de Guairá, entremos no Piquiri, o mais belo rio da província do Paraná, na opinião do ousado capitão Nestor Borba, e repousemos, enfim, na cidade do Guairá, para nos prepararmos à contemplação do assombroso Salto das Sete Quedas.”*

E suas ideias iam além da simples criação do parque. André pensou até na infraestrutura para que os turistas aproveitassem da melhor forma possível as belezas do local:

*“Aí encontraremos, como em Niagara Falls, pontes suspensas, elevadores, planos inclinados, enfim a arte do engenheiro tentando elevar-se à altura do Fiat de Deus. Depois passemos dias e dias a admirar todas as maravilhas naturais grupadas no Parque Nacional do Guairá, e por*

*todo o Paraná, até o rio Iguaçu, terminemos nossa excursão no Salto de Santa Maria, e voltemos a Curitiba pelo caminho de ferro de Guaruapuava, certos de haver realizado a mais bela viagem circular que se pode fazer neste mundo.”*

O parque não foi criado naquela ocasião. Foi preciso que Santos Dumont, em 1916, visitasse as cataratas e convencesse Affonso Carmargo, então governador, das belezas da região, que era propriedade particular. Naquela ocasião, parte do local foi desapropriado e declarado de interesse público. Somente em 1930 a área desapropriada foi ampliada, e, em 10 de janeiro de 1939, o Parque Nacional do Iguaçu finalmente foi criado por Getúlio Vargas, através do Decreto-Lei n.º 1.035.

Hoje o parque é uma Unidade de Conservação Federal, hábitat de espécies importantes e pano de fundo do espetáculo chamado Cataratas do Iguaçu. Tem aproximadamente 1.700 km² de área e é administrado pelo Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio).

## A Catedral de Curitiba

Antônio Rebouças foi incumbido pelo presidente da Província, Venâncio José de Oliveira Lisboa, em 1872, de dar seu parecer sobre a Catedral de Curitiba. Rebouças opinou sobre a demolição e a construção de outra no mesmo local. A igreja estava com rachaduras, ameaçada de desabamento, e a opinião pública estava dividida, afinal, a demolição abalava o principal símbolo da cidade. Até a emancipação da província, ali eram enterrados os curitibanos, entre eles seus fundadores. A catedral ocupava o mesmo terreno da antiga capelinha construída depois que o primitivo núcleo do Atuba foi transferido para onde está hoje a Basílica de Nossa Senhora da Luz dos Pinhais.

Demolir essa igreja não foi tarefa fácil, mas prevaleceu o parecer de Rebouças, e a catedral foi demolida e reconstruída, sendo inaugurada em setembro de 1893. Antônio Rebouças até criou a seguinte expressão: “Uma nova matriz, digna de uma capital”. É importante mencionar que Curitiba tinha sido escolhida capital da Província pela Lei Imperial n.º 704, de 29 de agosto de 1853, quando o Paraná foi desmembrado da Província de São Paulo.

E o que escreveu Antônio em seu parecer?

*“Sou a responder a carta oficial de V. Ex. de 4 do corrente em que pede que, em vista do exame a que procedi na Igreja Matriz desta capital, declare qual a minha opinião sobre o estado dela e o que convém fazer-se. É evidente mesmo a quem observa ligeiramente, o mau estado em que se acha esse templo e isto toma caráter muito mais grave quando se examina em todas as suas partes, como tive ocasião de fazer acompanhando V. Ex. Pode-se afirmar que não há uma só parede que não apresente fendas consideráveis ou não esteja desaprumada. À vista de tantos estragos não é exagerado dizer que o edifício ameaça ruína, que talvez não aconteça durante muito tempo, graças ao auxílio recíproco das diferentes partes de sua estrutura, mas que é fato provável que é prudente quanto antes prevenir, porquanto o equilíbrio resultante daquele escoramento recíproco é naturalmente instável, e depende de circunstâncias que de um dia para outro podem alterar-se. Cumpre, portanto, prover algum remédio pronto e eficaz a qualquer acidente, cujas consequências seriam muito desastrosas. A primeira necessidade a meu ver fora solidificar de algum modo a construção atual para afastar a probabilidade da ruína iminente. Um escoramento bem combinado de peças de madeira, atracados com cavilhas de ferro, no frontispício e nas paredes mais arruinadas, de modo a confiar pouco ou nada delas à sustentação do edifício, uma reparação cuidadosa do telhado e dos canos de esgoto das águas, para que não continuem a filtrar pelas paredes e a agravar o seu estado de fraqueza; o fechamento das fendas existentes com argamassa de cimento para impedir que se infiltre por elas a chuva e a humidade e rompa-se de todo a coesão que ainda as sustentam de pé, são as medidas que me parecem mais capazes de conseguir aquele resultado. E os indico como indispensáveis e urgentes quando não adote V. Ex. logo a providência, a meu ver a mais conveniente, que é a da demolição do edifício, a começar pelo frontispício e pelas partes mais estragadas para tratar-se da construção de outro, inteiramente novo. Uma reconstrução da existente, para ser eficaz, precisaria de abrangê-lo no seu todo e já pelo que é previsto importaria em preço muito alto que talvez valesse o de um templo novo, concorrendo obras imprevistas, como soe acontecer na reconstrução de antigos edifícios, sobretudo quando apresentam sinais tão pronunciados de ruína geral, como este de que se trata.*

*Opino, portanto, pela construção de uma nova matriz no local da atual, ou em outro que parecer mais conveniente, havendo, entretanto,*

*a vantagem de que se fosse naquele mesmo, por ir demolindo a antiga à medida que se erguesse a nova, e aproveitando todos os materiais daquela. E para proceder a tamanha obra, são medidas preliminares, cuja prática imediata tomo a liberdade de indicar a V. Ex., o estudo de seu plano e orçamento completo para servir de base a um contrato de empreitador geral ou por série de preços feita com pessoa competente, único meio de conseguir um templo digno desta capital no mais breve prazo e com a menor despeza. É o que tenho a informar [...]. Curitiba, 6 de abril de 1872. Antônio Pereira Rebouças Filho.”*



**IMAGEM 37:** Catedral de Curitiba, 1870, Adolpho Volk. Acervo Fundação Cultural de Curitiba.

## A Companhia Florestal Paranaense e as barricas de erva-mate

André Rebouças acreditava que o “Criador concedeu à Província do Paraná florestas inteiras de *ilex paraguayensis*, a erva-mate, e de *araucaria brasiliensis*”, duas indústrias extrativas imensamente importantes na região.

Em 1872, os dois irmãos fundaram a Companhia Florestal Paranaense, empresa que se dedicou à exploração das florestas de pinheiros do Paraná em escala comercial. Foi instalada na margem da Estrada da Graciosa, entre as cidades de Quatro Barras e Piraquara, na localidade chamada Borba do Campo. Era dirigida pelo Conde da Estrela (João Frederico Russel) e por Antônio Pinto Gomes.

O capital para a abertura desse empreendimento foi captado junto a investidores do Rio de Janeiro, entre eles o Barão de Mauá. Mas os principais acionistas eram André e Antônio Rebouças. Como tudo o que os irmãos Rebouças executavam, esse projeto também foi pioneiro em um aspecto: foi a primeira indústria madeireira do Paraná que utilizou a energia de máquinas a vapor. Thomas P. Bigg-Wither, contratado para a Paraná and Mato Grosso Survey Expedition, foi recepcionado por Antônio na empresa e escreveu:

*“O Sr. Antonio Rebouças era um gentleman de cor, homem de empresa e de grandes conhecimentos, gozando da alta estima do Imperador. Ele era também um dos concessionários da Paraná and Mato Grosso Railway Surveys. [...]. Fomos recebidos pelo próprio com grande cordialidade; ele insistia em abrir garrafas e mais garrafas de cerveja em nossa homenagem. Ficamos mais encantados com a amigável e hospitaleira recepção do que surpresos ao verificar não ter ainda saído da terra da cerveja. Muitos brindes e votos de felicidade foram trocados, tendo o Sr. Rebouças manifestado o maior interesse por todas e cada uma das alusões às nossas experiências individuais em seu país. Foi com grande pesar que soubemos da morte prematura desse cavalheiro uns dois anos depois. Não havia tempo para uma visita às serrarias, mas confesso que fiquei surpreso ao verificar que a força motriz era a vapor e não a água. A dificuldade e despesas conseqüentes da colocação de varias pecas do engenho no alto da Serra tinham sido enormes e não me saia da cabeça a idéia de que a força hidráulica poderia ter sido aproveitada*

*com a mesma eficiência e por muito menos. Mas, de qualquer forma, todo elogio é devido ao sr. Rebouças, o primeiro a utilizar sistematicamente a ótima madeira daquela região”.*

A madeira do pinheiro paranaense era julgada melhor que a madeira do pinheiro-de-riga, muito utilizado na construção naval, especialmente na construção de mastros, e importada pelo Brasil. Esse custo era de milhões de libras de ouro por ano, uma soma considerável naquela época. Foi esse o cálculo que motivou os irmãos Rebouças a abrir a empresa. Reverteriam a situação, e ao invés de importar, exportariam a madeira de pinho. O obstáculo que existia para atingir o mercado externo era o acesso aos meios de transporte, mas a ferrovia estava saindo do papel e resolveria esse problema. Importante mencionar que a madeira que seria utilizada para a construção da ferrovia também seria beneficiada pela Companhia Florestal Paranaense.

Tanto era melhor o pinheiro paranaense, que um exemplar foi levado para a Exposição de Viena de 1873<sup>13</sup> e naquela ocasião foi premiado com o Diploma de Honra. Ele tinha 33 m de altura e foi exposto ereto. Foi levado em toras e remontado com suas ramas e pinhas. Foi um sucesso, pois impressionava: era da altura de um prédio de dez andares! O Relatório produzido pela Comissão Brasileira presente na feira menciona que:

*“O diploma de honra á Associação Florestal do Paraná teve por grande auxiliar a elevação do tronco, galhos e pinhas da araucaria brasiliensis*

13. A Exposição Internacional de Viena, organizada pela Lower Austrian Trade Association, teve a participação de 30 países. Representando o Brasil, 250 expositores. O grande prêmio foi entregue para dois deles: o café brasileiro e o pinho do Paraná, levado pela Companhia Florestal Paranaense.



**IMAGEM 38:** Ilustração que mostra a montagem do tronco. Periódico O Novo Mundo, vol. IV, n.º 38, 1873. Acervo Biblioteca Nacional.

*sis, que veio dividida, e que unida e alçada no quarteirão oriental, excedia o vizinho bosque em grande altura, e chamava atenção de todos. Se a seu lado não existisse a imensa torre da mesquita egypcia, ficariam a cupula da rotunda e o nosso pinheiro dominando o Prater, que tem árvores seculares.”*

Nesse mesmo evento, um produto bem conhecido da região Sul foi exposto. O Paraná já era considerado um dos maiores produtores e exportadores de mate do mundo. O Paraná era a terra da erva-mate. Mas, para André Rebouças, “o modo por que a província do Paraná exporta o mate não está na altura da civilização europeia. O mate em surrão de couro pode ser recebido, sem repugnância, pelos gaúchos do rio da Prata; terá, porém, sempre um aspecto estranho, repugnante e semi-bárbaro nos mercados de Nova York ou Nova Orleans, de Londres ou de Liverpool, do Havre ou de Marselha, de Hamburgo ou de Trieste! O mate deve ir à Europa elegantemente acondicionado em pacotes de kilograma, de ½ kilograma e de ¼ de kilograma, em caixinhas imitando o chá. É muito aproveitável a ideia sugerida, em agosto de 1874, pelo Dr. J. Caminhoá, de perfumar o mate com a “olea flagrans” como os chineses perfumam o chá”. Essa nota foi destinada à Benemerita Associação Filial do Paraná. Para Rebouças, esse produto não atraía o consumidor.

Amostras de erva-mate foram exibidas na Exposição Universal de Viena, mas foi um fracasso. O hoje tão famoso mate foi levado em “surrões”, sacos de couro muito precários, que não agradaram as vistas dos visitantes europeus. Segundo André Rebouças, esses “surrões” não agregavam valor algum ao produto:

*“Envolvido em lasca de taquara, ou coberto de couro, [a erva-mate] pode ir aos campos do Uruguai ou aos pampas da República Argentina; mas, por certo, não está decente para se apresentar em um palácio, em um dia de grande gala.”*

Quando testemunharam esse ocorrido, os Rebouças imaginaram embalagens mais elegantes: criaram barricas de pinho (com o pinho explorado pela Companhia Florestal Paranaense). A partir de então, esse tipo de acondicionamento seria usado pelas ervateiras paranaenses durante décadas. Logo após as barricas, as ervas começaram a ser nomeadas. Para dar conta disso, surgiram os rótulos, impressos através do processo denominado de litografia. Surgem, então, as primeiras prensas em Curitiba. O Paraná, com serrarias,

engenhos de mate e impressoras, iniciava o seu processo de industrialização.



**IMAGEM 39:** Rótulo de erva-mate litografado pela Impressora Paranaense.

As ideias para a Companhia Florestal iam além do beneficiamento da madeira e da produção de barricas de erva-mate. André Rebouças tinha planos, ainda, de fabricação de papel:



**IMAGEM 40:** Estande de erva-mate em exposição internacional. Acervo Exposição Permanente BRDE, Palacete dos Leões.

*“Passei o dia na Exposição (Viena), continuando os estudos sobre locomotivas, silvicultura, fabricação de papel, que Deus me concederá introduzir no Paraná em conexão com a Companhia Florestal.”*

Antônio geriu a empresa até abril de 1873. Pouco tempo depois da Exposição de Viena, o empreendimento faliu, em consequência dos altos custos do transporte com carroças, que chegavam a ser maiores que o valor recebido com as vendas da madeira.

## Mapa topográfico da Província do Paraná

A Inspeção Geral de Terras e Colonização, na pessoa do engenheiro C. Rivierre, organizou o mapa topográfico da Província do Paraná. Onde entram os Rebouças nessa empreitada? O mapa foi

desenhado “conforme os trabalhos dos Engenheiros Mouchez, Ochs, Black e André Rebouças”. No mesmo documento tem-se uma descrição concisa da província, em português, italiano e alemão. Indicações das riquezas minerais e vegetais mais importantes, produtos agrícolas e naturais e condições favoráveis do solo à cultura de plantas exóticas. Mencionava também que a população da província era de 126.720 habitantes, entre os quais 10.560 escravizados.

**IMAGEM 41:** Mapa topográfico da província do Paraná, 1881. Fonte: Instituto Água e Terra do Paraná.



**IMAGEM 42** (página ao lado): Barricas de erva-mate sendo pesadas para exportação, interior da fábrica Fontana (Mate Real). Acervo Tereza Fontana.



# VI.

## O FALECIMENTO DE ANTÔNIO REBOUÇAS

ANTÔNIO PEREIRA Rebouças Filho teve vida muito curta. Faleceu aos 34 anos em São Paulo, no dia 24 de maio de 1874, vítima de febre tifoide, após ter passado um tempo na mata a fim de inspecionar as obras do Caminho de Ferro de Campinas a Limeira e São João do Rio Claro.

Em 23 de agosto de 1874, o falecimento de Antônio Rebouças foi noticiado no Periódico Novo Mundo. O texto provavelmente foi escrito por André Rebouças, visto que ele era um colaborador regular da publicação. Mas é importante registrar que nenhuma menção a André foi encontrada, nem no texto, nem em seu diário.

"NECROLOGIA – O ENGENHEIRO ANTÔNIO REBOUÇAS

*Pelo paquete de Julho foi aqui recebida a infausta notícia do passamento de um dos mais eminentes engenheiros do Brazil. Herdeiro de um nome distincto, o Dr. Antonio Rebouças deixou a seu turno, nos serviços que prestou á patria um precioso legado a sua esposa e a seus dous filhinhos. Justamente quando chegava ao vigor da idade, e quando o seu talento, sazonado nos multiplos trabalhos em que despendêra a mocidade e na grande experiencia que recolhêra, começava a mostrar toda a sua força e riqueza, a morte ceifou-o do meio de nós.*

*O seu exemplo, porém, ahi fica para conforto nosso e das gerações seguintes. A sua biographia nos mostra como se pôde morrer aos 35 annos coberto da gloria solida de trabalhos sérios e uteis. Por tudo quanto sabemos do finado Engenheiro, era elle o typo do que devia ser o moderno Brasileiro: nunca o ouvimos queixando-se de falta de campo para sua actividade, que entretanto era tremenda, e nas muitas empresas, a que metteu hombros, procurou tenazmente cumprir tudo quanto intentara, e fel-o sempre não só com a intelligencia robusta, mas tambem com a honradez, que herdara. A grande versatilidade de seus talentos, como engenheiro, e a vida laboriosa em que os empregou, ressaltam bem dos seguintes dados biographicos que nos foram offerecidos.*

*ANTONIO PEREIRA REBOUÇAS, filho legitimo do Advogado ANTONIO PEREIRA REBOUÇAS e de D. CAROLINA PINTO REBOUÇAS, nasceu na cidade da Bahia aos 13 de Junho de 1839. Veio para o Rio de Janeiro em Fevereiro de 1846 acompanhando sua família.*

*Matriculou-se a 15 de Março de 1854 na Eschola Militar, depois Eschola Central e hoje Eschola Polytechnica do Rio de Janeiro fazendo com a maior distincção todos os exames exigidos para o curso de Engenharia. Possuia já n'essa época alem dos preparatorios exigidos, o Inglez, a Philosophia e o*

*Grego, a Arithmetica superior e Algebra elementar.*

*Sentou praça de 2.º cadete no 1.º Batalhão de Artilharia a 29 de Janeiro de 1855 e foi promovido a Alferes-alumno em 14 de Março de 1857 e a 2.º Tenente do Corpo de Engenheiros em 2 de Dezembro de 1857, tendo obtido durante os 4 annos do curso as primeiras notas da Eschola e sendo classificado em 2.º logar nos exames finais do 4.º anno.*

*Matriculou-se na Eschola Militar e de Applicação a 4 de Fevereiro de 1859, e em Abril de 1859 recebeu o grão de Bacharel em Sciencias Physicas e Mathematicas.*

*No 1.º de Dezembro de 1860 recebeu carta de Engenheiro Militar depois de 7 annos de curso, approvado sempre plenamente, classificado entre os primeiros, tendo nos ultimos annos sempre o 2.º lugar na sua turma.*

*A 2 de Janeiro de 1861 obteve licença do Governo Imperial para ir completar os seus estudos de Engenharia Civil na Europa e em Fevereiro de 1861 partia do Rio de Janeiro.*

*Os annos de 1861 a 1862 foram applicados a estudos de caminhos de ferro e de Portos de mar na França e na Inglaterra. Escreveu na Europa trez Memorias em collaboração com o seu irmão e companheiro de estudos desde a infancia ANDRÉ REBOUÇAS. Esses trabalhos, publicados todos no Correio Mercantil são:*

*1.º Memoria sobre as fundações com ar comprimido da Ponte de Lavoulte sobre o Rhodano.*

*2.º Estudos sobre os Caminhos de ferro francezes.*

*3.º Estudos sobre Portos de mar.*

*Fez parte de Maio a Setembro de 1872 da Commissão Especial Brasileira na Exposição Universal de Londres, prezidida pelo Almirante JOHN PASCOE GRENFELL. Escreveu como membro dessa Commissão 2 Relatorios: na Classe IV sobre material de Estradas de ferro; na classe IX sobre Telegraphos Electricos. Esses Relatorios foram publicados no Diario Official e como annexos do Livro Relatorio sobre a Exposição Internacional de 1872 pelo Conselheiro CARVALHO MOREIRA.*

*Voltou da Europa em fins de 1862, chegando ao Rio de Janeiro a 22 de Novembro d'esse anno, tendo assim completados 9 annos de estudos theoreticos e practicos da profissão de Engenheiro. Dos seus estudos e trabalhos no Velho Mundo apresentou em Janeiro de 1862 um extenso Relatorio ao Ministerio da guerra.*

*Logo depois foi nomeado para inspeccionar as fortificações de Sanctos, Paranaguá e Sancta Catharina; deu conta d'essa commissão em vários officios, Relatorios e Projectos do Ministerio da Guerra.*

*Foi condecorado por Decreto de 20 de Abril de 1874 com o habito da Roza em attenção a estes serviços militares, prestados na provincia de Sancta*

*Catharina.*

*Socio effectivo do Instituto Polytechnico Brasileiro em Julho de 1864, foi nesse mesmo mez nomeado Engenheiro em chefe da Estrada da Gracioza, de Antonina e Curitiba na Provincia de Paraná.*

*Residiu em 1865 e 1864 na Provincia de Paraná, onde construiu a subida da Serra do mar na Estrada da Gracioza, um dos trabalhos mais notaveis desta especie no Brazil.*

*Em 1865 foi recebido como Socio effectivo da Sociedade Auxiliadora da Industria Nacional e o Paraná fel-o representante da Provincia na Exposição Brasileira de Dezembro de 1866, preparatoria para a Universal de Pariz de 1867.*

*Obteve por Decreto de 3 de Novembro de 1866 demissão do serviço do exercito: tinha em 1865 por duas vezes requerido ir servir na guerra do Paraguay não lhe sendo concedida a permissão pelo Governo Imperial por serem mais necessários seus serviços na Provincia do Paraná.*

*Condecorado com o habito de Christo pelos trabalhos na Exposição Brasileira obteve tambem menção honroza em Pariz pela sua exposição de madeiras do Paraná.*

*Foi nomeado a 22 de Abril de 1867 Secretario da Missão Especial Brasileira nos Estados Unidos de Colombia para estudar as Republicas do Pacifico. Seguiu immediatamente para essa commissão por S. Thomas e Panamá. Demorou-se no Pacifico até Abril de 1868, em que voltou ao Brazil, atravessando os Andes pela estrada de Valparaizo a Mendoza, a Cordova e ao Rozario.*

*No Chile escreveu além dos Relatorios do Governo concernentes á sua missão especial, as Memorias Apontamentos sobre a via de Communição do Rio Madeira impressa em folheto na Typographia Nacional e Estudos sobre vias de communição Terrestres impressa na Revista do Instituto Polytechnico Brasileiro, de 1869 e 1870.*

*Em Junho de 1868 voltou ao Paraná como Engenheiro em chefe da Commissão de exploração da estrada de Curitiba a Guarapuava e ao Baixo Ivahy trabalho que terminou com a maior felicidade em fins de 1869. Tambem, emquanto preparava a expedição para o Baixo Ivahy escreveu em Julho de 1868 a Memoria Estudo comparativo das vias de communições para Matto Grosso publicada no Jornal do Commercio e depois em folheto em 1872 com os documentos relativos ao caminho de ferro do Paraná a Matto Grosso.*

*A 12 de Março de 1870 apresentou ao Governo Imperial o Relatorio dessa Commissão, notavel trabalho, impresso entre os Annexos do Relatorio do Ministerio d'Agricultura do anno de 1870.*

*O Engenheiro ANTONIO REBOUÇAS passou o anno de 1870 no Rio de Ja-*



neiro dirigindo as obras da Dóca d'Alfandega, e os estudos e as obras provisórias da Comissão especial para o "Abastecimento d'Agua". Na secca de 1870 prestou serviços relevantes abastecendo o bairro de Botafogo com 2.000,000 de litros d'agua diários. Essa obra foi executada em 30 dias de trabalho incessante.

Em Setembro de este mesmo anno explorou as nascentes do Rio d'Ouro e foi o primeiro Engenheiro a dar esta solução para o futuro abastecimento d'agoa do Rio de Janeiro. Foi impresso entre os Annexos do Relatorio do Ministerio d'Agricultura de 1871 o importante Relatorio que com dacta de 3 de dezembro de 1870 escreveu sobre o assumpto.

Ao mesmo tempo apresentou ao Governo Imperial o projecto do cães e passeio maritimo do Largo do Paço, Arsenal de Guerra, com futuro prolongamento por todo o litoral do Rio de Janeiro até Botafogo, dando assim a Capital do Imperio um passeio maritimo superior á celebre "Chiaga" de Napoles.

Em Janeiro de 1871 escreveu a celebre memoria – Vias Ferreas Estreitas – primeiros estudos, pelo Engenheiro Antônio Rebouças, filho – que foi o primeiro trabalho escripto sobre este assumpto no Brazil.

Por Decreto n.º 4674 de 10 de Janeiro de 1871 foi-lhe concedida auctorisação para construir o Caminho de ferro de Antonina a Curitiba, e em Fevereiro de 1871 dirigiu-se ao Paraná para obter a garantia de juros para esta obra importante, cujos estudos concluiu em Maio seguinte.

Em julho de 1871 escreveu a Memoria, annexa a proposta para a construção de caminhos de ferro economicos de bitola estreita para Matto Grosso. A concessão lhe foi feita e dos seus socios o BARÃO DE MAUÁ, o Engenheiro WILLIAM LLOYD, o Capitão CHRISTIANO PALM e o Dr. THOMAS COCHRANE por Decreto n.º 4851 de 22 de Dezembro de 1871. Todos estes documentos foram impressos no anno de 1872 em um folheto de 67 paginas.

Em Setembro, ainda de 1871, organisou com o seu irmão o Engenheiro ANDRÉ REBOUÇAS, a Companhia Florestal Paranaense, e fundou o estabelecimento principal d'esta Companhia na situação denominada Borda do Campo, junto a Estrada da Gracioza, em 10 de Março de 1872, e gerio a empresa até Abril de 1873.

Enviou a Exposição de Vienna a collecção de madeiras que obteve para a Companhia Florestal Paranaense o diploma de honra, assumpto este de que o NOVO MUNDO se occupou amplamente em Novembro de 1873.

A 25 de Junho de 1873 contractou com a Companhia Paulista a direcção technica do Caminho de ferro de Campinas a Limeira e a S. João do Rio Claro. Executados com rara exactidão e rapidez os estudos definitivos e a locação da linha, a 28 de Novembro de 1873 mandava imprimir as condições geraes e Especificações para adjudicação das obras d'esse Caminho de ferro, ulti-

mo trabalho que deixou impresso.

Em Abril de 1874 enviou para Londres o projecto da Ponte de ferro de Piracicaba, a obra mais importante da linha.

Foi infelizmente sondando e estudando a situação d'essa Ponte, que o acommetteu a fatal febre perniciosa, que consumio em poucos dias essa organização privilegiada que havia resistido aos mais arduos trabalhos, levando-a ao tumulo no seu maior vigor, antes de completar o seu 35.º anno de existencia.

O Engenheiro ANTONIO PEREIRA REBOUÇAS FILHO casou-se a 19 de Fevereiro de 1870 com D. MATHILDE AUGUSTA DE MATTOS, filha do Advogado ANTONIO VERISSIMO DE MATTOS e de D. MARIA AUGUSTA DE MATTOS. Deixou dous filhos ANDRÉ VERISSIMO REBOUÇAS, nascido a 2 de Dezembro de 1870, e MARIA CAROLINA REBOUÇAS, nascida a 18 de Agosto de 1872.

OBRAS DO ENGENHEIRO A. P. REBOUÇAS FILHO

1.ª Memoria sobre as fundações com ar comprimido: impressa em 1861 no Correio Mercantil do Rio de Janeiro.

2.ª Idem. Estudos sobre os Caminhos de ferro francezes: impressa em 1862 no Correio Mercantil do Rio de Janeiro.

3.ª Idem. Estudo sobre Portos de Mar: impressa em 1862 no Correio Mercantil do Rio de Janeiro e depois em folheto.

4.ª Relatorio sobre os telegraphos Electricos, na Exposição de Londres de 1862: impresso no Diario Official e com o Annexo ao Relatorio-Geral d'essa Exposição.

5.ª Idem. Sobre o Material dos Caminhos de ferro na Exposição de Londres de 1862: impresso no Diario Official e com o Annexo ao Relatorio-Geral d'essa Exposição.

6.ª Memoria. Estudos sobre Vias de Comunicação Terrestres: impressa na Revista do Instituto Polytechnico Brasileiro em 1869 e 1870.

7.ª Relatorio sobre a Exploração da Estrada para Matto-Grosso pela Provincia do Paraná, passando por Guarapuava e pelo Baixo Ivahy: impresso entre os Annexos do Relatorio do Ministerio d'Agricultura de 1874.

8.ª Memoria. Apontamentos sobre a Via de Comunicação do Rio Madeira: impressa no Diario Official em Julho de 1870 e em folheto.

9.ª Idem. Vias Ferreas Estreitas, Primeiros Estudos. Impressa no Diario Official em Fevereiro de 1871 e em folheto.

10.ª Relatorio sobre o abastecimento d'agua do Rio de Janeiro: impresso entre os Annexos do Relatorio do Ministerio d'Agricultura de 1871.

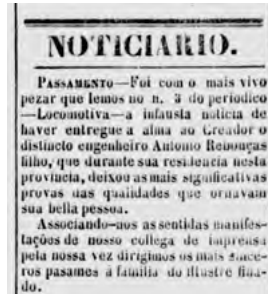
11.ª Memoria. Estudo Comparativo das Vias de Comunicação para Matto-Grosso: impressa no Jornal do Commercio em 1868 e em folheto em 1872 com os documentos relativos ao Caminho de Ferro do Paraná á Matto-Grosso.

**IMAGEM 43** (página ao lado): Antônio Rebouças. Ilustração André V. Massena.

12.<sup>a</sup> *Idem. Annexa a Proposta para Construção de Caminhos de Ferro Economicos de Bitola Estreita para Matto-Grosso: Impressa com a antecedente, em folheto.*

13.<sup>a</sup> *Idem. Condições Geraes e Especificações para Execução das Obras do Caminho de Ferro de Campinas ao Rio Claro: impressa em folheto, em São Paulo, em dezembro de 1873.*”

O falecimento de Antônio Rebouças também foi noticiado em outros jornais de grande circulação. O Diário de São Paulo, de 27 de maio, anota que “faleceu ontem, a 1 hora da madrugada, o distinto e ilustrado Dr. ANTÔNIO REBOUÇAS...”. O Correio Paulistano também informa, na mesma data: “apoz longa enfermidade faleceu de ante-ontem para ontem o Engenheiro em chefe da linha férrea do Rio Claro, Dr. ANTÔNIO PEREIRA REBOUÇAS FILHO”.



**IMAGEM 44:** Notícia do falecimento de Antônio Rebouças, publicada no jornal Dezenove de Dezembro, junho de 1874, p. 3.

No Paraná, a notícia circulou no jornal Dezenove de Dezembro.

Após a morte de Antônio, André concentrou-se nas funções de professor e, principalmente, na produção de textos e na luta a favor da abolição da escravatura.



# VII.

---

## ANDRÉ REBOUÇAS ABOLICIONISTA

DE TODAS as atividades exercidas por André Rebouças, a de abolicionista foi a maior delas. Joaquim Nabuco afirmou que “*da abolição, André Rebouças foi o maior*”. A temática da escravidão sempre foi sua preocupação. Uma de suas primeiras manifestações sobre o assunto foi em 1867. Escrevia sobre um projeto de porto no Maranhão, que na época contava com 500.000 habitantes, incluindo os negros escravizados. De acordo com Rebouças, estes não eram em grande número, em “*consequência da venda extraordinária que deles se tem feito desde 1840, para o Sul*”. E completa que “*parte importante da cultura do algodão já é feita, felizmente, por braços livres e pequenos agricultores*” (grifo da autora).

Mesmo sendo um homem de destaque na Corte do Rio de Janeiro, sua cor era, em alguns momentos, motivo de empecilho. Relatos de preconceito são comuns em seus diários. Era frequente a frase: “*por causa do maldito preconceito de cor*”.

Em viagem aos Estados Unidos, em 1873, com o objetivo de “*estudar e aprender*”, foi vítima de vários episódios de racismo e segregação, mesmo percebendo-se como membro da elite intelectual brasileira. Era como viver em dois mundos distintos, o da segregação de cor e o da intelectualidade e reconhecimento. Chegando em Nova York, viu-se confrontado com a difícil tarefa de encontrar uma hospedagem, não por falta de estalagens, mas por ser um viajante negro. Ouviu vários “*nãos*” dos hotéis mais requintados da cidade, como o 5th Avenue Hotel, conhecido por hospedar a burguesia política e econômica estadunidense. Fora do território brasileiro, onde era protegido por amigos poderosos e pela própria família imperial, Rebouças reconheceu-se vulnerável e desprotegido. “*Depois de algumas tentativas, compreendi que era a dificuldade da cor a causa das recusas de aposento*”, escreve ele em seu diário. Quem lhe arranhou um quarto no Washington Hotel foi o filho do cônsul brasileiro, que sabia da amizade de Rebouças com o Imperador Dom Pedro II. Mas o hotel impôs uma condição: o hóspede negro deveria fazer suas refeições no quarto, e não no restaurante. E ainda: seu quarto teria saída direta para a Avenida Broadway, não precisando circular pelos corredores do edifício. Sua presença, portanto, não geraria incômodo aos outros hóspedes.

Além de problemas com a hospedagem, Rebouças foi impedido de frequentar a ópera, atividade recorrente em sua vida de intelectual.

Esse episódio teve lugar na Opera House. Pelos amigos era tratado sempre por “Doctor”, como tentativa de aceitação nos espaços segregados, diferenciando-o dos demais negros.

Por conta dos preconceitos e também por sua visão empreendedora e sua mentalidade capitalista, Rebouças tinha repúdio ao sistema escravocrata. Ele era a favor da utilização da mão de obra assalariada, principalmente dos imigrantes, que chegavam em grande número ao Brasil. Uma vez secretário da Sociedade Central de Imigração, ele aproximava o abolicionismo do imigrantismo.

Participa, após a morte de seu irmão Antônio, da fundação de algumas sociedades que lutavam contra o trabalho escravo no Brasil, como a Sociedade Brasileira contra a Escravidão e a Sociedade Abolicionista. Junto dele estavam também Machado de Assis e Olavo Bilac, vozes significativas a favor da abolição. A propaganda abolicionista alcançou o grande público (é bom lembrar que grande parte da população era analfabeta) através da circulação oral, ou seja, da leitura pública, de ações nas ruas e de teatros.

Para André Rebouças, a liberdade dos africanos escravizados só seria completa com a inclusão social e econômica após a libertação. É o chamado conceito de democracia para todos. Mas essa proposta não era defendida por todos os abolicionistas. Para a maioria, não estava em pauta pensar no futuro econômico e social do trabalhador não mais escravizado. Rebouças defendia que o acesso à educação deveria ser oportunizado juntamente com um treinamento agricultor, numa espécie de programa coordenado. Ele também pedia pela emancipação através da aquisição da propriedade de terra, pois assim o negro sobreviveria e não seria mais dependente de seu senhor<sup>14</sup>.

A escravidão no Brasil também foi lembrada em seus escritos sobre a Guerra do Paraguai: *“Na tristíssima Guerra do Paraguai as simpatias da Europa eram manifestadamente pelo Paraguai – porque, diziam eles, são bárbaros, é possível; mas pelo menos não possuem escravos! [...] No*

14. André Rebouças prezava pela assistência. Temia a reescravização por deficiência econômica. Sua proposta de distribuição de terras, uma espécie de reforma agrária, era uma forma de proteger os negros libertos, para que estes não ficassem à margem de uma sociedade em formação. Talvez esta ação tivesse evitado o que se assiste hoje no Brasil: favelas, crime, desemprego.

*entanto, é preciso que, em ponto algum o Brasil seja inferior a qualquer nação do mundo. E para alcançar quanto antes este apogeu, é necessário, é urgente, é indispensável acabar, logo que possível for, com a escravidão”.*

Ele era um defensor da Democracia Rural, ou seja, liberdade individual, divisão do trabalho e atribuição de terras aos imigrantes e negros libertos. Mas é importante destacar que a comunidade negra liberta concorria com a comunidade imigrante e sofria ainda com as teses científicas que a desqualificavam como força produtiva para o desenvolvimento do Brasil.

André Rebouças munia-se de incontáveis argumentos em discussões acaloradas contra os escravocratas, que justificavam que o Brasil tinha abolido a escravidão sem sangue, mas ao mesmo tempo demandavam indenizações pelos prejuízos causados pela abolição.

Dois fatos também o entristeciam: a posição da Igreja no Brasil, que se omitiu pela emancipação dos negros escravizados e que, além disso, possuía ela própria os seus escravos. E ainda a presença dos castigos aplicados, que iam de prisões a açoites, troncos, máscaras, correntes, pelourinho. Tudo isso sendo velado cumplicemente pela Igreja. Para André, a escravidão desmoralizava tudo.

Juntamente com José do Patrocínio, escreveu o Manifesto da Confederação Abolicionista, em 1883.

---

## CONFEDERAÇÃO ABOLICIONISTA

---

Criada no Rio de Janeiro em 1883 por José do Patrocínio e André Rebouças, a Confederação Abolicionista era uma organização política que reunia aproximadamente trinta clubes e associações antiescravistas. Tinha por objetivo pressionar o governo a dar fim à escravidão, argumentando que o escravismo era um atraso social para o país, em um contexto em que o movimento abolicionista ganhava mais força, com o engajamento de muitos e com novas estratégias para que seus ideais alcançassem mais pessoas, nacionalizando a discussão. Essa movimentação foi de extrema impor-

tância para a conquista da Lei Áurea mais tarde, pois trouxe, com a organização, relevância à pauta. Abarcou uma série de iniciativas por todo o país, atuando em jornais, panfletagem e produções artísticas (apresentações de peças teatrais, poesia, orquestras, conferências e, no final de cada evento, a entrega de cartas de alforria). Tinha como membros atuantes Luiz Gama (pessoa por trás da articulação do ativismo judicial), Abílio Borges (uniu a mobilização nacional e estrangeira), Joaquim Nabuco (aprofundou essa mobilização), José do Patrocínio (coordenou as famosas estratégias no

**IMAGEM 45:** Álbum de família de Diana Maul de Carvalho. Reproduzida em COSTA, Rafael Maul de Carvalho. A “escravidão livre” na corte: escravizados moralmente lutam contra a escravidão de fato. (Rio de Janeiro no processo da abolição). Tese em história. Universidade Federal Fluminense. Niterói. 2012.



espaço público) e André Rebouças, que foi um dos mais importantes articuladores do Movimento, pois, como era aristocrata e filho de político, tinha uma grande influência desde a corte imperial até empresários. A confederação simbolizou como a união de diversas iniciativas demonstrava o crescimento do movimento e como essa era uma demanda social pertinente, sendo defendida por várias pessoas em diferentes níveis sociais. A flor símbolo do movimento era a camélia.

## O MANIFESTO ABOLICIONISTA

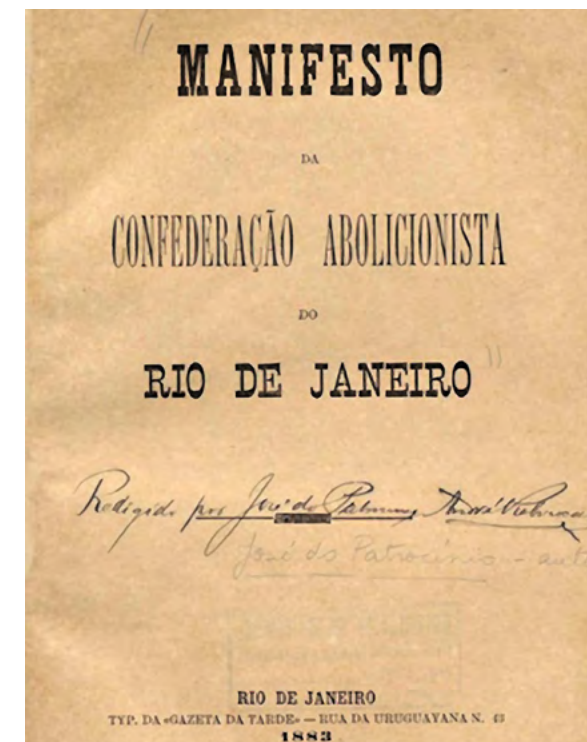
O Manifesto Abolicionista, assinado por um grupo de instituições abolicionistas e apresentado no Rio de Janeiro em 11 de agosto de 1883, objetivava que todas as províncias e pessoas do Império escutassem o que seria falado: que a posse de escravos era criminosa, visto que a liberdade humana é fundamental para que as relações sociais sejam efetivadas. O texto principiava com um histórico da escravidão, que havia começado desde o período colonial (escravidão de indígenas e africanos). Foram apontadas também as diversas oportunidades que o governo imperial teve de cessar a escravidão, mas nunca se comprometendo por completo, e que aquele era o momento de fazer essa transformação. São colocados, no texto, argumentos contra a escravidão, que se tornou um fato, e ainda, tolerável. O texto afirma, sobretudo, que todos devem ser livres. Significa dizer que a igualdade e o direito à liberdade devem ser considerados direitos de todos.

**IMAGEM 46:** Capa do Manifesto da Confederação Abolicionista do Rio de Janeiro publicado pela Typografia da Gazeta da Tarde, Rio de Janeiro, 1883. Fonte: Manifesto da Confederação Abolicionista do Rio de Janeiro.

Entre 1883 e 1891, André escreveu mais de 150 artigos de cunho abolicionista em periódicos importantes, como a Gazeta da Tarde (um dos mais importantes jornais abolicionistas da época, dirigido por José do Patrocínio), a Gazeta de Notícias, a Cidade do Rio e a Revista de Engenharia. E foi ainda o autor da primeira versão da lei na qual se baseou o anteprojeto da Lei Áurea (1888).

Para André Rebouças, o grande ano da década de 1880 foi o de 1888:

*“o8 maio: Apresentação do projeto de lei extinguindo a escravidão. Quiz a Justiça Suprema que Joaquim Nabuco falasse em nome do Abolicionismo contra Andrade Figueira, representante do Escravagismo. Beaurepaire Rohan diz-me, entre lágrimas: estou mais contente do que se eu mesmo fosse liberto. A*



**IMAGEM 47** (página ao lado):  
Detalhe de documento abo-  
licionista com assinatura  
de André Rebouças. Acervo  
Biblioteca Nacional.

*Confederação Abolicionista, com 8 estandartes e banda de música, dirigindo cerca de 5 mil abolicionistas, em massa compacta no recinto e em torno da Câmara dos Deputados. Delirante ovação na Rua do Ouvidor.*

*09 maio (Quinta-feira d'Ascensão): A Câmara vota a extinção da escravidão por 89 votos contra 9 em segunda discussão. Sessão extraordinária: Joaquim Nabuco encerra o debate com o mais lindo discurso.*

*11 maio: É apresentado no Senado o projeto de Lei extinguindo a escravidão.*

*12 maio: O Senado vota em primeira discussão com 5 votos (?) contra, tão somente.*

*13 maio: Isabel I extingue a escravidão apenas o Senado termina a terceira discussão. Ovações indescritíveis no Rio e em Petrópolis das 6:30 às 10 da noite.*

*14 maio: Esboçando o projeto da nova Propaganda Evolucionista Democrática (democracia rural, liberdade de consciência, liberdade de comércio).*

*15 maio: Na Escola Politécnica: delirante ovação dos meus alunos. Anuncio-lhes o projeto de Triangulação Moral e Cadastral do Brasil. Voto de louvor pela Congregação. Carregado pelos alunos em todo peristilo.”*

107.1.32

CONFEDERAÇÃO ABOLICIONISTA

ABOLIÇÃO IMEDIATA

E

SEM INDEMNISAÇÃO

por  
André Rebouças  
PAMPHLETO N. 1 & 1

RIO DE JANEIRO  
Typ. CENTRAL, de Evaristo R. da Costa  
7 TRAVESSA DO OUVIDOR 7

1883

# VIII.

## O EXÍLIO E FALECIMENTO DE ANDRÉ REBOUÇAS

### André Rebouças monarquista

ANDRÉ REBOUÇAS tinha respeito pela e amizade com a Família Imperial, principalmente com Dom Pedro II. Participava ativamente das atividades sociais junto à Corte: “[...] às 8 horas da noite acedendo ao especial convite do Conde d’Eu, estava no Palácio Isabel. O saráu foi só dançante, com orquestra, e perto de 100 convidados, compreen-



**IMAGEM 48:** Última imagem da Família Imperial no Brasil, registrada em 1889 pelo fotógrafo brasileiro Otto Hees Friedrich Wilhelm Karls Hess, nascido em Petrópolis. Da esquerda para a direita: Teresa Cristina de Bourbon-Duas Sicílias, D. Antônio, D. Isabel, D. Pedro II, D. Pedro Augusto de Saxe-Coburgo, Conde d’Eu e os príncipes Luís e Pedro de Alcântara, na varanda da casa da Princesa Isabel e do Conde d’Eu. Acervo Museu Imperial.

dedo a Comissão da Exposição e o Instituto Politécnico. O Imperador e a Imperatriz chegaram às 8 horas. Conversou comigo sobre as obras (das docas) e prometeu em breve visitá-las. Para a segunda quadrilha que foi de Lanceiros convidou-me o Príncipe para vis-a-vis. Dansei com Mme. Taunay, ao lado da Princesa Isabel, que dansava com o conselheiro Pedreira. Depois da quadrilha conversou particularmente comigo o Príncipe, pedido que fossem mudadas para as quintas-feiras as sessões do Instituto, e lembrando a apresentação do Ensaio de Vocabulário de termos técnicos na Arte de Construir. Dansei mais três quadrilhas com a filha do Dr. Meireles, Viscondessa de Lages e uma sua sobrinha. Terminou a uma hora o saráu, dansando constantemente o Príncipe e a Princesa com juvenil entusiasmo”.

**IMAGEM 49:** Capa do cardápio do último Baile da Ilha Fiscal, 1889. Acervo: Arquivo Nacional.



Essa estima fez de André Rebouças, com o passar dos anos, um seguidor incondicional de Dom Pedro II e do regime monarquista. Dedicado, manteve-se monarquista e fiel ao Imperador até a morte,

embora seus escritos fossem de caráter democrático, distributivista e contrários à nobreza, contra a oligarquia rural e os detentores de terra (posições estas que se aproximavam dos regimes republicanos).

A Princesa Isabel assinou a abolição da escravatura e esse fato incitou os ânimos dos grandes proprietários de terra, o que culminou com o movimento militar de 15 de novembro de 1889: a Proclamação da República.

Às vésperas desse movimento, a Corte preparava-se para receber um navio de guerra estrangeiro. A recepção teve lugar na Ilha Fiscal, e ficou conhecida como “**O Último Baile do Império**”. Esse evento tinha por intenção demonstrar o poder e a influência do governo imperial, que se encontravam ameaçados. Toda a elite estaria presente, aclamando a Monarquia e os seus dirigentes. André Rebouças participou desse último baile do Império. As fontes pesquisadas não são claras (pois o fato é tratado também



**IMAGEM 50:** O Último Baile do Império, óleo sobre tela, Aurélio de Figueiredo. Acervo Museu Histórico Nacional.

como tendo ocorrido em uma viagem aos Estados Unidos), mas mencionam que a certa altura do baile André Rebouças teria convidado uma dama para dançar, no que foi prontamente rejeitado. Dom Pedro II teria testemunhado o acontecido, e pedido à Princesa Isabel que, gentilmente, fosse seu par.

## BAILE DA ILHA FISCAL

O baile da Ilha Fiscal aconteceu no dia 09 de novembro de 1889, no interior da Baía de Guanabara, no centro do Rio de Janeiro, seis dias antes do evento que culminaria com a Proclamação da República. Homenageou os oficiais do navio chileno Almirante Cochrane, ancorado na baía havia duas semanas. Celebrou também as Bodas de Prata da Princesa Isabel e do Conde d’Eu. E serviria para reforçar o Império contra as conspirações republicanas. O evento foi requintado, fato nada comum para a Coroa brasileira, que era econômica. Foram convidadas 4500 pessoas, dentre elas 500 para o jantar. Por conta do luxo, o baile foi comentado pelos jornais por alguns dias, trazendo uma falsa ideia de estabilidade da Monarquia.



Com a queda do império, sempre fiel a Dom Pedro II e ao regime, André Rebouças embarcou com a Família Imperial, em 17 novembro de 1889, domingo, às três da madrugada, na embarcação a vapor denominada Alagoas, com destino à Europa.

**IMAGEM 51:** Proclamação da República, Benedito Calixto, 1893. Acervo Pinacoteca do Estado de São Paulo.



## O exílio e a morte

**IMAGEM 52:** Lisboa. O desembarque do Imperador do Brasil, no dia 7 de Dezembro, no Arsenal de Marinha, M. Gérardin. Le Monde illustré: journal hebdomadaire, n.º 1.708, 21/12/1889. Acervo Biblioteca Nacional Francesa.



Mas não era Rebouças quem seria o acompanhante da Família Imperial no exílio. Chega-se a essa conclusão a partir da leitura de seu diário, no dia 16 de novembro de 1889:

*“10hs ½ - conseguindo com dificuldade jornais do Rio, deles concluo partir para a Europa com a Família Imperial, em lugar do Dr. Benjamin Franklin Ramiz Galvão, impossibilitado de partir pela numerosa família.”*

Chegando em Lisboa, foram recepcionados pela “flor da colônia brasileira na Europa”. Hospedou-se no Hotel Bragança, o mesmo onde ficou o agora chamado Pedro de Alcântara e sua família.

Por dois anos, André Rebouças permaneceu exilado em Lisboa, trabalhando intensamente como correspondente do jornal londrino *The Times*, do *Jornal do Commercio* do Rio de Janeiro e da *Gazeta de Portugal de Lisboa*. Recebia amigos. Escreveu o artigo intitulado “O problema da África”, publicado no Brasil pela *Revista de Engenharia*. Sabe-se muito pouco de sua vida em Lisboa nesse período. Estima-se que parte do seu diário tenha se perdido. O que se sabe é fruto da pesquisa do conteúdo das cartas escritas por ele ou recebidas de amigos. Depois transferiu residência para o sul da França, onde ficou até o falecimento de Dom Pedro II, em 1891, fato que lhe deixou muito entristecido.

Arruinado financeiramente, decide mudar-se para o continente africano (por ele chamado de “continente mártir”) em 1892, depois de aceitar um emprego em Luanda, onde ficou por 15 meses. Nessa época, Rebouças era um ferrenho combatente do racismo, tornando-se até mais crítico. Esteve em Zanzibar (na costa da Tanzânia), em Moçambique e em Angola. Instalou-se na África do Sul, onde se deparou com práticas escravistas e de segregação racial, e ficou assustado com o comportamento dos ingleses naquela região.

As cartas escritas por André Rebouças no tempo do exílio são carregadas de melancolia, que se aprofundou com o passar do tempo. Assinava seus textos como “Negro André”, talvez para enfatizar suas origens. Também dizia ser “em corpo e alma meio Brasileiro e meio Africano”.

Em 1893 transferiu-se para a portuguesa Funchal, capital da Ilha da

Madeira. Nunca mais retornaria ao continente europeu ou ao Brasil. Seu estado de saúde era delicado, e estava abatido por causa do exílio. Fixou residência no Hotel Reid's Palace, até hoje conhecido na região, e ali viveu por sete anos.

**IMAGEM 53:** Reid's Palace no Funchal, vista à beira-mar. Stefan Bellini, 2016, domínio público, licença WTFPL.



André Rebouças morreu em 09 de maio de 1898, aos 60 anos de idade, em circunstâncias cercadas de mistério e controvérsias. Seu corpo foi encontrado em uma praia, na base de um penhasco de 60 metros de altura, próximo ao mar, vizinho ao hotel onde morava. Suicídio?

Rebouças estava doente, pobre e deprimido. Seus amigos insistiram enormemente para que ele voltasse ao Brasil, mas da leitura de suas cartas percebe-se que ele não tinha dinheiro e nem forças para o retorno:

*“Não me é possível voltar ao Brasil doente e na penúria em que me acho, para ir dar desgostos aos parentes e amigos e piorar de condições de clima e de higiene.”*

*“Meus recursos estão quase esgotados. O terrível câmbio reduz meu ordenado a pouco mais de sete libras por mês; Por maiores prodígios de economia que faça estou sempre com déficit. No entanto eu saberia vencer as dificuldades financeiras se tivesse saúde. Infelizmente o organismo está exausto; não obedece mais nem a medicamentos nem à mais rigorosa*

*dieta. Nestas dolorosas circunstâncias impossível é voltar para o Brasil.”*  
(em carta para Taunay)

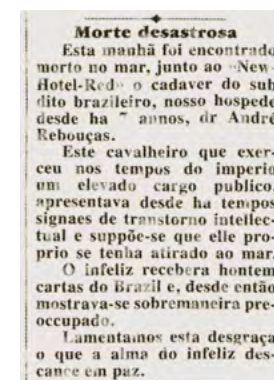
*“A moléstia que sofro é de caráter crônico; uma irritação de intestinos, principalmente, impede o uso de medicamentos necessários a reerguer o meu organismo.”* (em carta para Rangel Couto)

*“Os sofrimentos vão-se agravando, principalmente à noite, de modo que amanheço exausto e sem forças para produção intelectual. [...] Por fatalidade, além de mil outras circunstâncias, a moléstia impede-me de viajar agora. E depois, chegado ao Brasil, ia ser um motivo de desgosto para os amigos e para a família.”*

Nos escritos deixados por André Rebouças não há nada que o demonstre como sendo um suicida em potencial. Dona Maria Carolina Rebouças, sua sobrinha, filha de Antônio, escreveu a Francisco de Paula Negrão:

*“... Meu tio André, junto ao mar, perto de um rochedo de 60m de altura. Nada deixou escrito que confirmasse a idéia de suicídio. Nas suas últimas cartas queixava-se de doloroso agravamento da moléstia do aparelho digestivo, que adquirira na guerra do Paraguai e também de dificuldades financeiras. Ele porém sofria com tanta resignação, com tal espírito cristão que não posso convencer-me de que se tenha suicidado. Disseram-me que ele costumava passear acima do lugar em que foi encontrado. Enfraquecido pela moléstia, poderia uma vertigem ter-lhe causado a morte. Quando soubemos do estado precário em que se achava, nós da família e uns amigos mais íntimos - o Visconde de Taunay, o Dr. José Américo dos Santos e o Sr. Conrado Niemeyer lhe escrevemos pedindo que voltasse ao Brasil. Mostrou-se grato, mas recusou o nosso pedido.”*

O jornal Correio do Funchal noticiou a morte de André Rebouças como sendo “desastrosa”: “Este cavalheiro, que exerceu nos tempos do império um elevado cargo público, apresentava desde há tempos sinais de transtorno intelectual e supõe-se que ele próprio se tenha atirado ao mar. O infeliz recebera ontem cartas do Brasil e, desde então, mostrava-se sobremaneira preocupado. Lamentamos esta desgraça e que a alma do infeliz descanse em paz”.



**IMAGEM 54:** Nota no jornal Correio do Funchal, de 09 de maio de 1898, informando a morte de André Rebouças.

Em 10 de maio de 1898, a imprensa brasileira destaca a morte de Rebouças, no *Diário Popular*: “Deu entrada na casa mortuária da Escola Médico-cirúrgica do Funchal, ontem, pelas dez horas da manhã, o cadáver do engenheiro Rebouças, antigo familiar e amigo dedicado do velho D. Pedro II, imperador do Brasil. Vivia há anos no Hotel Reid, ao Saldo do Cavalo, onde se recolhera desde que o seu velho amigo descera os degraus do trono. Não sabemos se a morte foi devida a propósito ou desastre. Parece que o cadáver fora encontrado no mar, próximo ao hotel onde vivia, sendo certo que todo o fato se achava bastante molhado, e assim o vimos naquela casa. Era homem muito ilustrado e distinto escritor, não sendo menos notável a sua extrema modéstia e quase segregação completa de convivência, ainda com os que viviam sob o mesmo teto”.

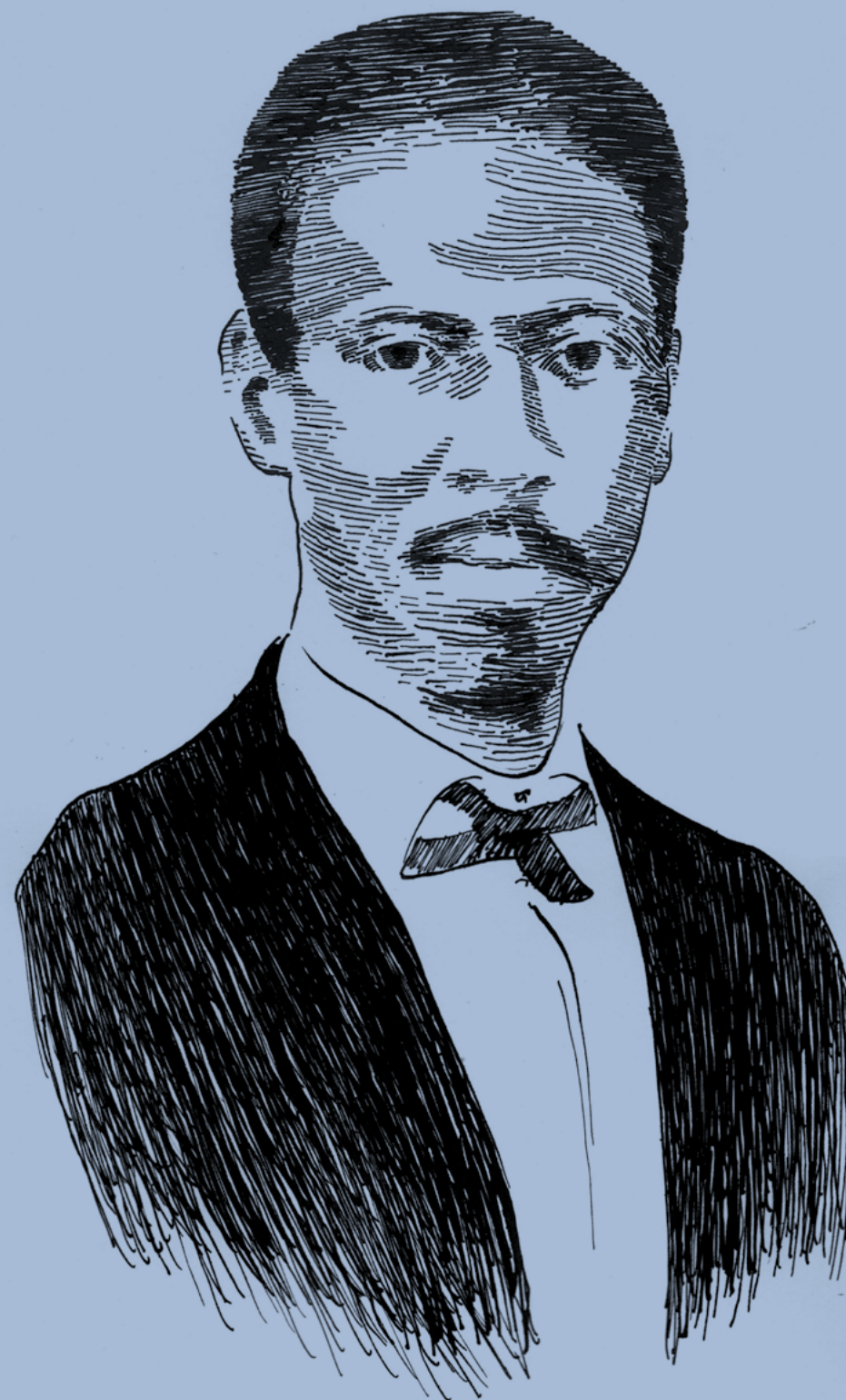
Morreu sem deixar descendentes. Manteve-se solteiro por vontade própria, sendo desconhecida qualquer relação amorosa ou ligação feminina.

Era a favor da cremação, tendo escrito muitos textos intitulados “Higiene Funerária”. Contudo, seu corpo não foi cremado. Seus restos mortais desembarcaram nas Docas do Rio de Janeiro, que ele mesmo construiu. Em 18 de junho de 1898, o cortejo fúnebre levou seu corpo para o Cemitério de São João Batista<sup>15</sup>. Compareceram ao funeral vários membros do governo, professores, alunos, amigos e parentes.

O acervo de papéis e documentos de André foi arrecadado e enviado para o Rio de Janeiro, onde ficou sob a guarda de Maria Carolina Rebouças, sua sobrinha, filha de Antônio.

Por seus posicionamentos, André Rebouças foi esquecido pela República. Ele e grande parte dos abolicionistas e das personalidades históricas pertencentes ao período do Brasil Monárquico, como, por exemplo, Barão de Mauá, Duque de Caxias e o próprio imperador Dom Pedro II. Essas personalidades começaram a ser revisadas pela historiografia brasileira somente a partir da década de 1930, tempo curto de estudos até o momento.

15. O jazigo da Família Rebouças encontra-se no Cemitério São João Batista, no Rio de Janeiro. Ali encontram-se os restos mortais de Conselheiro Antônio Rebouças (pai), Carolina Pinto Rebouças (mãe), André Pinto da Silveira (avô materno), Ladislau Pinto Rebouças (irmão), Maria Carolina Rebouças (sobrinha), Antônio Pereira Rebouças Filho e André Pereira Rebouças.



---

# CONCLUSÃO

Os IRMÃOS Antônio e André Rebouças foram figuras notáveis em seu tempo. Como engenheiros, planejaram um Brasil moderno e integrado por estradas de ferro e portos. Queriam colocar o país num novo momento capitalista, com ideias de grande porte. Eram, além disso, intelectuais. Tinham por maior objetivo criar um Brasil de oportunidade para todos, sem distinção de raça ou nacionalidade. Acreditavam que transformações e reformas poderiam ser os alicerces de uma sociedade em formação e em direção à modernidade.

Aquilo que os irmãos Rebouças previram, como portos e estradas com o intuito de facilitar o embarque e o desembarque de mercadorias, foi implementado somente a partir da década de 1980, com os chamados “corredores de exportação”. A proposta de estradas interoceânicas também só se concretizou no século seguinte.

É preciso não esquecer que André Rebouças foi o primeiro engenheiro brasileiro a realizar obras com concreto armado, tecnologia que conheceu em uma de suas viagens de estudo para a Europa. Os irmãos Rebouças também foram pioneiros na defesa da profissão de engenheiro. Defendiam a preferência por engenheiros brasileiros na realização de trabalhos públicos, o que até então era raridade. Lutavam, portanto, pela valorização profissional dentro do seu território.

A bandeira de André Rebouças pela abolição da escravatura deve ser lembrada e levantada a todo momento, para que nunca seja esquecida a luta por um país mais justo e livre do preconceito racial.

Ruas, praças, avenidas, bairros, cidades e construções levam os seus nomes. Em São Paulo, a Avenida Engenheiros Rebouças é via importante, bem como, em Curitiba, a rua de mesmo nome. No Rio de Janeiro, o Túnel Rebouças, importante ligação da cidade, sentido Rio Comprido à Lagoa, foi nomeado em homenagem a André Rebouças. No fluxo contrário, o homenageado é Antônio Pereira Rebouças Filho, seu irmão. No Paraná existe uma cidade chamada Rebouças, que surgiu ao redor de uma estação de trem e homenageia Antônio Rebouças. E em Curitiba, a antiga Estação da Estrada de Ferro localiza-se no bairro Rebouças.

Todas essas homenagens não são em vão. A dimensão dos projetos (executados ou não) e das ideias progressistas atravessaram o

(página ao lado): Primeiro chafariz de Curitiba idealizado pelos irmãos Rebouças.

tempo e continuam sempre atuais. A tentativa de enumeração desses feitos não se esgota nestas páginas. A pesquisa para tanto é extensa, trabalhosa (quase uma colcha de retalhos, pois trabalharam e viveram em diversas localidades no Brasil) e demanda tempo, pois foram brilhantes, cada um à sua maneira. Este não é o primeiro livro escrito sobre eles, e espera-se não ser o último.

Sonharam alto e tiveram coragem para materializar esses sonhos, num Brasil em construção, enfrentando preconceito, descrença e politicagem. A memória dos ilustres Irmãos Rebouças deve ser sempre e para sempre resgatada, através de pesquisa, produção textual e visual, exposições, mesas-redondas e bate-papos informais. Para que sirva de inspiração para novos Antônio e Andrés que queiram enfrentar com bravura as adversidades, sejam esperançosos no desenvolvimento do Brasil e queiram fazer história, como os Irmãos Rebouças fizeram.



---

# REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BAHLS, Aparecida Vaz da Silva. Praças de Curitiba: espaços verdes na paisagem urbana. Curitiba: Fundação Cultural de Curitiba, **Boletim Casa Romário Martins**, v. 30, n. 131, set. 2006.

BARBOSA, E. B. L.; ANJOS, J. J. T. dos; SILVA, P. V. B. da. (2020). Irmãos Rebouças no Paraná do século 19 e os intelectuais negros. *Acta Scientiarum. Education*, 42(1), e45603. Disponível em <https://doi.org/10.4025/actascieduc.v42i1.45603>, acesso em 17/05/2022.

BIGG-WITHER, Thomas P. **Novo Caminho no Brasil Meridional**: a província do Paraná, três anos de vida em suas florestas e campos – 1872/1875. Rio de Janeiro: José Olympio; Curitiba: Universidade Federal do Paraná, 1974.

BRITO, Luciana da Cruz. **“Mr. Perpetual Motion” enfrenta o Jim Crow**: André Rebouças e sua passagem pelos Estados Unidos no pós-abolição. Disponível em <https://www.scielo.br/j/eh/a/gJF7wtzzzwWHLtj7nRtLp7q/?lang=pt>, acesso em 26/05/2022.

CASTRO, William Ricardo de. **As ações das instituições públicas e privadas sobre o patrimônio cultural ferroviário da linha Paranaguá-Curitiba (Estrada de ferro do Paraná)**. (Dissertação em Geografia). Programa de Pós-Graduação em Geografia. Universidade Estadual de Ponta Grossa, 2014.

COSTA, Samuel Guimarães da. **A erva-mate**. Curitiba: Coleção Farol do Saber, 1995.

COSTA, Rafael Maul de Carvalho. **A “escravidão livre” na corte**: escravizados moralmente lutam contra a escravidão de fato. (Rio de Janeiro no processo da abolição). Tese em História. Universidade Federal Fluminense. Niterói, 2012.

DORATIOTO, Francisco. Guerra do Paraguai. *In*: MAGNOLI, Demétrio (org.). **História das guerras**. São Paulo: Contexto, 2007.

DORIGO, Gianpaolo; VICENTINO, Claudio. **História geral e do Brasil**. 1. ed. São Paulo: Scipione, 2010.

FARIA, Vanessa Silva de. **Eleições no Império**: considerações sobre a representação política no Segundo Reinado. XXVII Simpósio Nacional de História. 2013.

FREIRE, Maria Emília Lopes. **Patrimônio Ferroviário**: a preservação para além das estações. (Tese em Arquitetura). Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano da Universidade Federal de Pernambuco. Recife. 2017.

GUIMARÃES, Eduardo. Ética e argumentação abolicionista: (anotações a um texto de José do Patrocínio). *Revista Rua | Campinas - SP | Volume 26 – Número 1 | Ahead of Print | Junho 2020*.

HOEHNE, F. C. **Araucarilândia**. Com apresentação e organização de José Álvaro da Silva Carneiro. Curitiba: Editora Kaikós, 2014.

HOY, Felippy Strapasson. **História concisa dos bairros de Curitiba**: do Abranches ao Xaxim. Curitiba: Editora Appris, 2019.

JÚNIOR, Valério Hoerner. **Ruas e Histórias de Curitiba**. Curitiba: Artes & Textos, 1989.

LOUREIRO, Marcello José Gomes. **O último baile do Império**: o Baile da Ilha Fiscal. Disponível em [Vista do Resenha](https://www.marinha.mil.br): “O último baile do Império: o baile da Ilha Fiscal” ([marinha.mil.br](https://www.marinha.mil.br)), acesso em 16/05/2022

MALAVOTA, Leandro M.; MARTINS, Mônica de Souza Nunes. A Exposição Universal de Viena de 1873 e o Congresso Internacional sobre Patentes. In **Revista Brasileira de História da Ciência**, Rio de Janeiro, v. 14, n. 1, p. 22-35, jan/jun 2021.

MARTINS, Antonio Carlos Pereira. **O ensino superior no Brasil**: da descoberta aos dias atuais. Disponível em <https://www.scielo.br/j/acb/a/8jQH56v8cDtWgz8yZdYjHHQ/?lang=pt>.

MATOS, Lucina Ferreira. **Memória nos trilhos**: o patrimônio ferroviário e sua contribuição às práticas preservacionistas brasileiras na década de 1980. Disponível em <https://www.scielo.br/j/anaism/a/pgHyv6Hzqcf9nwYhs8FKtLM/?lang=pt#>.

MATTOS, Hebe. **De pai para filho**: África, identidade racial e subjetividade nos arquivos privados da Família Rebouças (1838-1898). In *Escravidão e Subjetividades*, disponível em [Escravidão e subjetividades - De pai para filho: África, identidade racial e subjetividade nos arquivos privados da família Rebouças \(1838-1898\) - OpenEdition Press](#), acesso em 02/06/2022.

MIRANDA, Humberto. Reforma social do desenvolvimento: contribuições de André Rebouças (1838-1898) à interpretação das mudanças estruturais do Brasil. **Cadernos do desenvolvimento**. Rio de Janeiro. Vol 8. p 177-189. 2013.

MOCELLIN, Renato. **História Concisa do Paraná**. Curitiba: Editora Prismas, 2018.

NAROZNIAK, Jorge. **Histórias do Paraná**. Curitiba: Arowak, 2010.

NEVES, Luciana Rumão. **Memória e esquecimento**: André Rebouças para o movimento negro brasileiro. (Dissertação em História). Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro. 2014.

NOGUEIRA, Marcos. **A saga dos engenheiros Rebouças**. Disponível em [blog do Nogueira: A Saga dos Engenheiros Rebouças. \(marcosnogueira-2.blogspot.com\)](#), acesso em 18/04/2021.

OLIVEIRA, Francisco Cardozo de. **A presença do negro na formação de Curitiba**: diálogos na comunidade escolar. In: *Os Desafios da Escola Pública Paranaense na Perspectiva do Professor PED*, 2016, vol I.

Parque Nacional do Iguaçu, disponível em [ICMBio - Parque Nacional do Iguaçu - Parna Iguaçu](#), acesso em 02/06/2022.

PINA, Carolina Biasi. **A educação dos negros no discurso abolicionista de André Rebouças (1871-1888)**. (Dissertação em Educação). Programa de Pós-Graduação em Ensino e Formação Docente Interdisciplinar. Universidade Estadual do Paraná. Paranaíba, 2017.

PORTO-ALEGRE, Manuel de Araújo. **Relatório da Comissão que representou o Império do Brasil na Exposição Universal de Viena d'Austria em 1873**. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1874.

PRIORI, A. *et al.* **História do Paraná**: séculos XIX e XX [online]. Maringá: Eduem, 2012. Disponível em [liv-Angelo História.indd \(scielo.org\)](#), acesso em 06/06/2022.

REBOUÇAS, André Pereira. **Diário e notas autobiográficas**. Rio de Janeiro: José Olympio, 1938.

REBOUÇAS, Carlos de Souza. Engenheiro Antônio Pereira Rebouças Filho. In **A estrada de ferro Paranaguá-Curitiba**: Uma viagem de cem anos. Curitiba. 1985. p. 199-207.

REIS, Eustáquio. **Estratos políticos eleitorais em 1874**. Disponível em [https://diamantina.cedeplar.ufmg.br/portal/download/diamantina-2012/estratos\\_politico\\_eleitorais\\_do\\_brasil\\_em\\_1874.pdf](https://diamantina.cedeplar.ufmg.br/portal/download/diamantina-2012/estratos_politico_eleitorais_do_brasil_em_1874.pdf).

ROCHA, Michelle Stival da. **Praça Zacarias**: do Largo do Ivo aos tempos atuais. Disponível em [Praça Zacarias: de Largo do Ivo aos tempos atuais — Portal da Câmara Municipal de Curitiba](#), acesso em 05/06/2022.

RUMOR, Vanessa. **Nos trilhos, a história do Paraná**: análise do documentário de TV como registro histórico da ferrovia Curitiba-Paranaguá. Disponível em [rumor-vanessa-2103-trilhos-historia-parana.pdf \(ubi.pt\)](#), acesso em 19/05/2022.

SANTOS, Sydney M. G. dos. **André Rebouças e seu tempo**. Rio de Janeiro, 1985.

SCHUSTER, Zair Lorival Luiz. **Sanepar ano 30**: resgate da memória do saneamento básico do Paraná. Curitiba: 1994.

SCHWARCZ, Lília M.; STARLING, Heloisa M. **Brasil**: uma biografia. São Paulo: Companhia das Letras, 2018.

SOARES, Anita Maria Pequeno. “O negro André”: a questão racial na vida e no pensamento de André Rebouças. **Plural**: Revista do Programa de Pós-Graduação em Sociologia da USP. vol 24.1. p. 242-269, 2017.

TRINDADE, Alexandro Dantas. **André Rebouças**: da Engenharia civil à Engenharia social. Tese de Doutorado em Sociologia. UNICAMP. Campinas, 2004.

----- **Os irmãos Rebouças e as perspectivas de imigração espontânea no Paraná (1865-1875)**. 4. Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional. Disponível em [Microsoft Word - AlexandroDantasTrindade \(escravidaoliberdade.com.br\)](#), acesso em 05/06/2022.

WACHOWICZ, Ruy Christovam. **História do Paraná**. Ponta Grossa: Editora UEPG, 2010.

----- **As moradas da Senhora da Luz**. Curitiba: Gráfica Vicentina Ltda., 1993.

(próxima página) Outra vista da ponte de São João. Estrada de ferro Curitiba-Paranaguá. Arthur Wischral. Acervo Instituto Moreira Salles.





**Concepção Editorial**

SOLAR DO ROSÁRIO (@SOLAR.DOROSARIO)

**Coordenação Geral**

REGINA CASILLO

**Pesquisa e Produção de Texto**

LETICIA GERALDI GHESTI

**Assistentes de pesquisa e produção de texto**

LETICIA RUOSO WEHMUTH E NAD DOLCI

**Administração do projeto e Coordenação Editorial**

LUCIA CASILLO MALUCELLI

**Assistentes**

ALESSANDRA DIAS, AMANDA PACHECO, ISABELA NERIS E SABRINA EULA ESQUIBEL

**Revisão dos textos em português**

ALTAIR PIVOVAR E LUCIA CASILLO MALUCELLI

**Projeto Gráfico**

GEDEGATO (@GEDEGATO)

**Fotografias**

BRASILIO WILLE

**Ilustrador**

ANDRÉ VASTAKECICIUS MASSENA

**Tratamento de imagens**

HAY GRAPHIKS

---

**© COPYRIGHT**

Todos os direitos desta edição estão reservados à Associação Cultural Solar do Rosário

---

**Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)**  
**(Câmara Brasileira do Livro, SP, Brasil)**

Os ilustres irmãos Rebouças / [Solar do Rosário]. -- 1. ed. -- Curitiba, PR : Solar do Rosário, 2022.

## Bibliografia.

ISBN 978-85-60665-38-9

1. Engenheiros - Biografia - Brasil
2. Rebouças, André, 1838-1898
3. Rebouças Filho, Antonio Pereira, 1839-1874.

23-141729

CDD-620.0092

---

**Índices para catálogo sistemático:**

1. Engenheiros : Biografia e obra
- Aline Grazielle Benitez - Bibliotecária - CRB-1/3129

620.0092

## MINISTÉRIO DA CULTURA



## PATROCÍNIO



## APOIO

## ENTIDADE BENEFICIADA

## REALIZAÇÃO





---

RUA LOURENÇO PINTO, 500, 6º, 7º E 8º ANDAR  
CURITIBA - PR - CEP: 80010-160  
TEL. CURSOS: +55 (41) 3225-6232 | +55 41 98803-4634 | +55 41 98803-8089  
GALERIA: +55 (41) 98804-3984

---



[facebook.com/solar.dorosariocuritiba](https://facebook.com/solar.dorosariocuritiba)  
[instagram.com/solar.dorosario/](https://instagram.com/solar.dorosario/)

[www.solardorosario.com.br](http://www.solardorosario.com.br)

---

---

Este livro foi composto em Dolly Pro para  
textos e Fino Sans Bold para títulos. Impresso  
em papel offset 150g no verão de 2023 pela  
gráfica Maxi Gráfica e Editora Ltda.

---



“A BAHIA ESTAVA em revolução quando do nascimento dos dois irmãos. A infância dos filhos de Antônio, passada na Bahia, respirou nesse ambiente de inquietação, visto que o pai era participante ativo dos conflitos. A família mudou-se de Cachoeira para Salvador por conta de ameaças dos revolucionários da Sabinada. A história do pai, Antônio, foi uma forte influência na trajetória dos filhos, especialmente pelo incentivo à educação.”

MINISTÉRIO DA CULTURA



Lei de Incentivo à  
**CULTURA**

PATROCÍNIO



APOIO

ENTIDADE BENEFICIADA

REALIZAÇÃO



ISBN: 978-85-60665-38-9



9 788560 665389