

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ**

**MARIANE RODRIGUES ALVES**

**RELATÓRIO FINAL**

**PROGRAMA DE IC:**

- PIBIC
- PIBIC Af
- PIBIC EM
- PIBITI

**MODALIDADE:**

- CNPq
- UFPR TN
- Fundação Araucária
- Voluntária

**TÍTULO DO PLANO DE TRABALHO**

Relatório apresentado à Coordenação de Iniciação Científica e Tecnológica da Universidade Federal do Paraná como requisito parcial da conclusão das atividades de Iniciação Científica ou Iniciação em desenvolvimento tecnológico e Inovação - Edital 2021  
Orientador(a): Prof.(a). Rodrigo Sartori Jabur  
Título do Projeto: A Estrada de Ferro Paranaguá-Curitiba:  
O Engenheiro Antônio Rebouças

## **1 TÍTULO DO PLANO DE TRABALHO**

A Estrada de Ferro Paranaguá-Curitiba: O Engenheiro Antônio Rebouças

## **2 RESUMO**

A pesquisa “A Estrada de Ferro Paranaguá-Curitiba: O Engenheiro Antônio Rebouças” teve como objetivo estudar e compreender a trajetória e obras de Antônio Pereira Rebouças Filho (1839 – 1874), procurando perceber sua importância enquanto engenheiro-militar em território paranaense e principalmente o valor de sua produção técnica acerca dos variados temas relacionados à engenharia. Além de seu trabalho profissional, vale ressaltar a notoriedade do engenheiro-militar enquanto um intelectual negro no século XIX correlacionando ao ‘embranquecimento social’ presente na história do estado do Paraná, que oculta e nega os feitos e pertencimento da população negra e de outras minorias sociais na estruturação do estado.

O estudo possui caráter teórico-conceitual e de cunho exploratório, sendo realizado – na primeira etapa – através da leitura de artigos, pesquisas e de uma dissertação relacionados ao tema, disponíveis de forma *online*. Já na segunda parte da pesquisa, foram realizadas consultas presenciais ao Arquivo Público do Paraná e ao Instituto Histórico Geográfico Paranaense localizando materiais, cartas e relatórios que foram produzidos pelo engenheiro-militar ou estão associados a ele, de maneira a elucidar sua trajetória e complementar o catálogo de sua produção técnica em território paranaense.

**PALAVRAS-CHAVE:** História da construção; Antônio Rebouças; Intelectual negro; Irmãos Rebouças;

## **3 INTRODUÇÃO**

Para compreender a trajetória do engenheiro-militar Antônio Pereira Rebouças Filho (1839 – 1874), é necessária a contextualização sócio-histórica do período em que viveu e produziu sua obra. A partir dessa abordagem, é possível assimilar o vínculo entre sua produção literária e técnica acerca de temas relacionados à engenharia da época e a influência do ambiente sobre elas. Já nos próximos capítulos, é apresentado um enfoque biográfico de Rebouças, permitindo uma visão geral do percurso traçado por sua vida profissional e pessoal, além do catálogo de suas

principais obras colocando em foco as melhorias propostas por ele no estado do Paraná.

O Paraná, desde sua formação e desmembramento de São Paulo em meados do século XIX, evidencia a importância e presença de imigrantes na constituição, produção e memória do Estado. A ideia de um território ‘europeizado’ dentro do Brasil é amplamente difundida, associando a identidade regional paranaense à população vinda da Europa – e seus descendentes – (MENDONÇA, 2016). Esse ideário, principalmente fortalecido pelo movimento paranista e pelo racismo científico, acarreta o ‘embranquecimento social’ da história, ocultando e negando o pertencimento e produção de outras populações na estruturação da história do Paraná. Dessa forma, as ferramentas históricas ofuscam a existência da escravidão e apagam a presença de africanos e seus descendentes nesse território (TRINDADE, 2009). A partir desse contexto, é possível compreender como a leitura da obra e da vida de um homem ‘de cor’ – Antônio Rebouças Filho – deve ocorrer. Isto é, apesar de sua inserção no meio intelectual do séc. XIX (privilégio adquirido através da posição de seu pai<sup>1</sup>), é necessária a consideração que sua obra sofre ofuscamento, devido ao racismo estruturado na formação do estado – que reverbera na organização social até os dias de hoje –.

Outro aspecto histórico importante trazido à luz nessa conjuntura, é a leitura do Paraná como uma jovem província do Império. Isto é, sua emancipação do Estado de São Paulo é datada em 1853 – período sincrônico à produção de Rebouças –, o início do desenvolvimento do Estado permitiu a exploração e o progresso de campos de conhecimento como a engenharia e a inovação já que suas fronteiras não se encontravam definidas e as vias de comunicação deveriam ser implantadas. Dessa forma, era de interesse do Império o desenvolvimento econômico e social da recém-província, por se tratar de uma porção estratégica do território devido à proximidade com países vizinhos e às condições geográficas do local. É nesse contexto, que o trabalho de Antônio Rebouças Filho se insere, no qual ele – um agente ativo do Império – possuiu liberdades no desenvolvimento de seus projetos de engenharia para o progresso do Paraná, principalmente ligados aos novos traçados ferroviários (BARBOSA *et al*, 2020). Apesar de sua participação crucial no desenvolvimento paranaense, Rebouças não limitou sua produção somente a essa porção do território

---

<sup>1</sup> Sobre o assunto, ver capítulo 4.1

possuindo parte de sua carreira profissional em trabalhos localizados em outros estados e países, atividades essas que serão examinadas com maior ênfase nos capítulos seguintes.

## **4 REVISÃO DA LITERATURA**

A partir da compreensão sócio-histórica do período é possível traçar como o meio influenciou a produção e trajetória de Antônio Rebouças Filho, elucidando questões quanto o ‘embranquecimento social’ e o ofuscamento de tais produções técnicas. Nos próximos capítulos, se busca a construção de uma narrativa lógica e cronológica capaz de ilustrar e elucidar a vida e obra do engenheiro-militar.

### **4.1 BIOGRAFIA DE ANTÔNIO REBOUÇAS: TRAÇADO DA VIDA E OBRA DO ENGENHEIRO-MILITAR**

O início da trajetória de vida de Antônio Rebouças Filho se dá na cidade de Maragogipe, região à oeste da capital da Bahia situada no recôncavo baiano. O engenheiro-militar nasceu no ano de 1839 e é filho de Antônio Pereira Rebouças (1798 – 1880), advogado e aliado da elite imperial. Foi através da influência de seu pai, que Antônio – e seu irmão mais velho André – obteve acesso à cargos importantes e se estabeleceu como intelectual do séc. XIX, apesar de sua posição quanto homem negro em uma sociedade extremamente marcada pela discriminação racial. Rebouças nasceu em um período agitado politicamente – principalmente devido às revoltas do período Regencial – contudo as classes dominantes em apoio a monarquia, junto ao pai dos irmãos Rebouças, foram capazes de findar a rebelião na sua região de origem (TRINDADE, 2009).

A família de Antônio Rebouças mudou-se para o Rio de Janeiro em 1846, cidade na qual os irmãos – André e Antônio – foram matriculados no curso de Engenharia da Escola Militar no ano de 1854 (BARBOSA *et al*, 2020). Após sua formação, em 1861, Antônio e André viajaram ao exterior obtendo contato com diversos temas relacionados a engenharia e a inovação, como:

(...) portos, arsenais, estradas de ferro, túneis, viadutos, e tudo o mais que a engenharia do período podia proporcionar de mais avançado tecnologicamente em diversas cidades da França, Inglaterra e Holanda (TRINDADE, 2009, p. 4).

Foi também durante esse período, que o jovem engenheiro-militar participou como membro de uma Comissão Especial Brasileira na Exposição Internacional de

Londres de 1862, sendo responsável pela produção de relatórios acerca de inovações da engenharia que obteve contato (BORBA, 1985). Após a volta de Antônio Rebouças Filho ao Brasil no fim desse mesmo ano, ele iniciou sua carreira como engenheiro-militar. Apesar de possuir interesse nos mais diversos temas relacionados à engenharia civil, foi no ramo de projetos rodoferroviários que direcionou seu trabalho (TRINDADE, 2009). Logo após a chegada ao Brasil, ambos os irmãos apontaram seus serviços em favor do governo Imperial, que havia financiado seus estudos na Europa (BARBOSA *et al*, 2020).

No mesmo ano de retorno ao país (em dezembro de 1862), André e Antônio foram designados para examinar construções importantes de fins militares ao sul do território, ação essa tomada pelo governo devido o rompimento diplomático com a Inglaterra. Dessa forma, os Rebouças – entre janeiro e outubro de 1863 – visitaram fortalezas desde o litoral norte de São Paulo até o sul de Santa Catarina. Após a experiência adquirida investigando e recuperando as fragilidades nas edificações para o governo Imperial, Antônio foi nomeado Engenheiro-Chefe da Estrada da Graciosa no ano de 1864 (TRINDADE, 2009). Além desse cargo junto a Província do Paraná, Rebouças também atuava como membro do Instituto Politécnico Brasileiro desde julho desse mesmo ano. Em 1865 – ano seguinte –, se tornou integrante da Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional (BORBA, 1985).

Em um contexto paranaense e no que tange a definição e expansão de fronteiras do Império, o projeto e execução da Estrada da Graciosa foi um importante passo para o desenvolvimento econômico e social da recém-província (BARBOSA *et al*, 2020). O engenheiro-militar permaneceu na obra que efetivamente ligaria o litoral paranaense à capital da província entre 1864 até 1867, ano em que a parte da estrada foi danificada e a construção interrompida (TRINDADE, 2009). Vale salientar que durante o período em que Antônio Rebouças permaneceu no Paraná, aplicando suas ideias e esforços na construção da estrada de ferro, sua produção intelectual não foi suspensa. Isto é, durante os anos de 1865 e 1869 – ano em que já havia partido da região – o engenheiro elaborou diversos relatórios que propunham a melhoria de estradas e pontes no território paranaense. Conforme apresentado por Barbosa *et al* (2020, p.5), os relatórios realizados por Rebouças ensaiam sobre:

(...) a construção de uma ponte de embarque na cidade de Antonina em 1864 e do respectivo projeto do ano seguinte (Carmo, 1864; Fleury, 1865); projeto de uma reforma na Matriz de São José dos Pinhais (Fleury, 1865); execução de uma ponte sobre o Rio Capivary (Fleury, 1865), consertos e reparos na Estrada do Arraial (Fleury, 1866) e na estrada que ligava Morretes ao Porto

de Cima (Leão, 1866). Ainda nessa região, organizou planos e contratos para uma ponte sobre o rio Nhundiaquara, ligando Morretes ao Porto de Cima (Leão, 1866).

Anteriormente a saída do cargo de engenheiro-chefe na Estrada da Graciosa, no ano 1867, Antônio Rebouças ainda foi nomeado para representar o Paraná na Exposição Nacional em dezembro de 1866. Nesse evento, realizado na Corte Imperial, foram expostos “produtos, madeiras, vegetais e minerais do Paraná” (BARBOSA *et al*, 2020, p. 5). Apesar dos esforços do seu irmão André para permanência até conclusão da obra da Estrada de Ferro da Graciosa, Antônio foi enviado a outros países da América Latina como membro de uma comissão que realizaria serviços técnicos a mando do Imperador (TRINDADE, 2009). Nessa equipe ele atuou como secretário da ‘Missão Especial Brasileira nos Estados Unidos da Colômbia’, com o fim de estudar esses territórios. Durante esse período também foram produzidos relatórios destinados ao governo Imperial, além de dois materiais de natureza técnico-científica acerca de vias de comunicação fluviais e terrestres (BORBA, 1985).

Após uma breve passagem no exterior, Rebouças retornou novamente a província paranaense em maio de 1868. Foi nesse ano que o engenheiro-militar iniciou os estudos para uma estrada que poderia ligar Curitiba ao Paraguai, passo importante para a consolidação do governo imperial no sul do território e via de comunicação essencial para o desenvolvimento econômico na região. O primeiro trecho – objeto de estudo de Rebouças durante o ano de 1868 – seria a estrada que partia de Antonina, passava pela capital paranaense e seguia até o Rio Ivaí (TRINDADE, 2009). Contudo, a concessão para a estrada foi realizada em etapas, sendo o primeiro trecho liberado somente três anos após o início das análises realizadas por Antônio, conforme apontado no trecho:

No entanto, apenas em 1871 o Governo concederia a permissão para a construção da estrada de ferro de Antonina a Curitiba, passando por Morretes, através do Decreto 4.674, de janeiro de 1871, concessão essa dada aos engenheiros Antônio Rebouças, Francisco Antônio Tourinho e Maurício Schwartz. Outro Decreto, o de número 4.851, também de 1871, concedia ao barão de Mauá, Thomas Cochrane e aos engenheiros Antônio Rebouças, William Llyd e Christian Palm a permissão para a construção do prolongamento da estrada de Curitiba até Miranda, em Mato Grosso. No entanto, tanto o trecho inicial como seu prolongamento seriam parcialmente concluídos bem mais tarde, devido a uma série de acidentes de percurso (...). (TRINDADE, 2009, p.11)

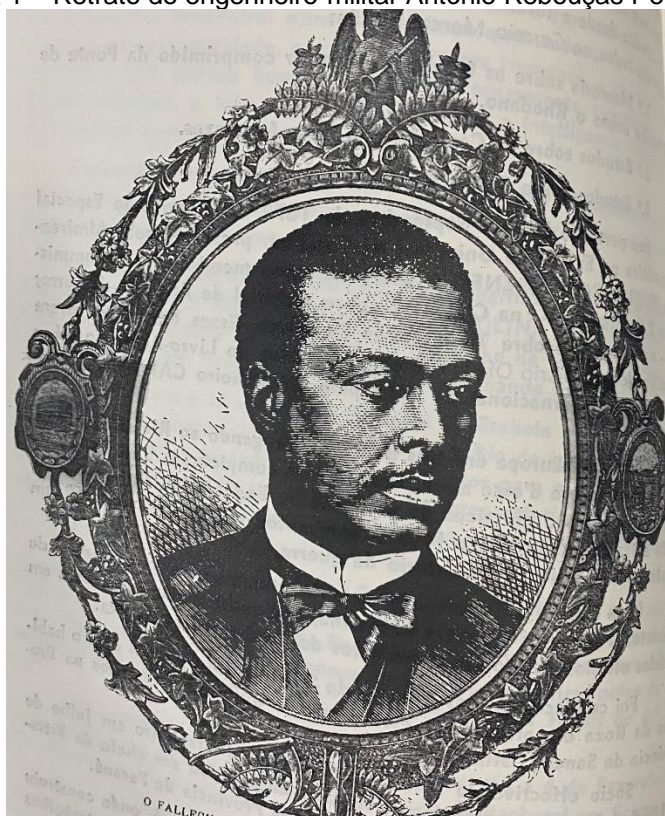
Apesar de aplicar os esforços e pesquisas na construção da estrada no período entre 1869 e 1871, Antônio Rebouças continuou a produzir planos para melhorias em

infraestruturas do estado. Tais melhorias são o “Chafariz do Largo do Mercado, em Curitiba e um dos estudos técnicos que aconselhou a demolição da antiga Matriz da cidade, o que daria lugar à construção da atual catedral” (BARBOSA *et al*, 2020, p. 5).

No primeiro trimestre de 1870, o engenheiro-militar demonstrou ao governo Imperial através de um relatório um estudo acerca dos trabalhos desenvolvidos e possibilidades no melhoramento das vias de comunicação para o Mato Grosso; documento este publicado junto aos anexos do Relatório do Ministério da Agricultura desse mesmo ano. Foi também nesse período que Antônio Rebouças Filho mudou-se para o Rio de Janeiro, local onde dirigiu as obras da Doca da Alfandega, além do desenvolvimento de planos emergenciais para solucionar os problemas de abastecimento de água enfrentados pela cidade. Além desses trabalhos, Antônio também apresentou ao governo Imperial ensaios sobre um cais e a requalificação da orla do Largo do Paço, idealizando um futuro prolongamento dessas melhorias por todo o litoral da capital do Império (BORBA, 1985).

Após a concessão realizada pelo governo para a construção da Estrada de Ferro de Curitiba até Antonina – em 1871, três anos após o início dos estudos realizado por Antônio acerca dessa obra –, o engenheiro-militar retornou ao estado do Paraná (BORBA, 1985). Foi também nesse mesmo ano que ocorreu a criação da Companhia Florestal Paranaense, empresa em que os principais investidores foram Antônio e André Rebouças. O empreendimento tinha como propósito “(...) o processamento de pinho para embalagem e condicionamento da erva-mate” (TRINDADE, 2009, p.12), além de suprir as necessidades de madeira requeridas pela construção da estrada de ferro. O engenheiro-militar permaneceu na administração da Companhia Florestal Paranaense até abril de 1873, sendo logo após designado para realizar serviços como diretor técnico da Companhia Paulista de Estrada de Ferro na obra referente a ferrovia que ligaria Campinas a Limeira e a São João do Rio Claro. No final do ano de 1873, Antônio já havia desenvolvido estudos para a implantação da via, principalmente acerca de condições gerais e especificações técnicas da construção em questão. Em 1874, desenvolveu o projeto da Ponte de Ferro de Piracicaba (parte da linha ferroviária idealizada durante o ano de 1873). Contudo, foi realizando os estudos e sondagens para execução dessa obra que Antônio Rebouças Filho contraiu “febre perniciosa” e faleceu (BORBA, 1985). Abaixo, na FIGURA 1, está presente o retrato do engenheiro-militar em sua vida adulta:

FIGURA 1 – Retrato do engenheiro-militar Antônio Rebouças Pereira Filho



FONTE: BORBA (1985).

### 4.3 CATALÓGO DAS OBRAS DE ANTÔNIO REBOUÇAS

Nesse capítulo será abordado o catálogo da produção técnico-científica do engenheiro-militar Antônio Rebouças (1839 – 1874). A primeira parte dessa seção, possui a retomada do contexto biográfico das principais publicações realizadas por Rebouças – apresentadas em seu necrológio como as obras mais relevantes em vida – elencadas em ordem cronológica através do texto e de uma tabela. Já na segunda parte do capítulo, são investigados e apresentados os Relatórios Provinciais do Paraná que possuem citação ao trabalho do engenheiro-militar, além dos anexos produzidos por Antônio que ensaiam sobre alguns melhoramentos e estudos propostos para as vias de comunicação do estado.

#### 4.3.1 CATALÓGO DAS OBRAS DE ANTÔNIO REBOUÇAS: PRINCIPAIS PUBLICAÇÕES

As três primeiras publicações presentes na TABELA 1 – que tratam sobre fundações realizadas com ar comprimido, caminhos de ferro franceses e estudos sobre portos marítimos – foram realizadas enquanto Antônio complementava seus estudos relacionados à engenharia na Europa, com seu irmão André. Tais publicações



possuíram a colaboração de seu irmão, sendo distribuídas através do jornal carioca Correio Mercantil entre 1861 e 1862 (BORBA, 1985).

Entre maio e setembro de 1862, Antônio Rebouças Filho foi membro da Comissão Especial Brasileira da Exposição Internacional de Londres. Durante esse evento, o engenheiro-militar escreveu dois relatórios: um acerca de materiais de construção de estradas de ferro e outro sobre telégrafos elétricos (produções técnicas 4 e 5 da TABELA 1). Esses materiais foram publicados junto ao Diário Oficial do governo, além de anexados junto ao livro-relatório apresentado pelo Conselheiro Carvalho Moreira sobre a feira em Londres (BORBA, 1985).

Já durante a viagem pela América do Sul em serviços a mando do Império, no ano de 1867, o engenheiro-militar desenvolveu dois materiais – além de relatórios enviados ao governo Imperial –. Esses estudos tratavam das vias de comunicação do rio Madeira e sobre as vias de comunicação terrestre (itens 6 e 7 da TABELA 1). O primeiro ensaio foi impresso em folheto pela Typographia Nacional e publicado em 1870, enquanto o segundo foi publicado pela Revista do Instituto Politécnico Brasileiro em duas edições: em 1869 e 1870 (BORBA, 1985).

De volta ao Brasil, em serviços para a Província do Paraná para exploração da estrada de ferro, Rebouças produziu – em julho de 1868 – um estudo comparativo das vias de comunicação do Mato Grosso, publicado nesse mesmo ano pelo Jornal do Commercio no Rio de Janeiro. Esse material (item 11 da TABELA 1) também – posteriormente – foi impresso em folheto e distribuído no ano de 1872 junto a outros estudos referentes aos caminhos de ferro ligando o Paraná e o Mato Grosso. Além dessas publicações, no ano de 1870, também houve uma impressão junto ao Diário Oficial acerca desse mesmo tema; no qual Rebouças ensaia sobre a exploração da Estrada para o Mato Grosso pela Província do Paraná, passando por Guarapuava e pelo Baixo Ivaí conforme apresentado no item 10 da TABELA 1 (BORBA, 1985).

Já durante os serviços prestados na região do Rio de Janeiro no ano de 1870, Antônio Rebouças Filho descreveu em um relatório submetido ao Ministério da Agricultura sobre o abastecimento de água do local (item 9 da TABELA 1) – sendo esse estudo publicado somente em 1871 em um anexo do Relatório do Ministério da Agricultura –. É também desse mesmo período, a publicação de seu ensaio denominado “Vias Férreas Estreitas – Primeiros Estudos” (item 8 da TABELA 1), datado no ano de 1871 e impresso no Diário Oficial e em folheto nessa mesma época (BORBA, 1985).

O trabalho referente a proposta para a construção de caminhos de ferro econômicos de bitola estreita para o Mato Grosso também foi escrito pelo engenheiro-militar no ano de 1871, contudo sua publicação é do ano de 1872 – em forma de anexo ao estudo comparativo das vias de comunicação para o Mato Grosso –. Esse ensaio (item 12 da TABELA 1) foi impresso e distribuído em formato de folheto junto aos documentos referentes ao estudo da ferrovia entre o Paraná e o Mato Grosso. Por fim, a última publicação constante em seu necrológio se refere a um material de explicação acerca de aspectos técnicos da construção da ferrovia entre Campinas e Rio Claro (item 13 da TABELA 1); publicada no ano de 1874 e impressa e distribuída por meio de folheto no estado de São Paulo. A seguir estão elencados em formato de tabela as publicações citadas e contextualizadas acima, de maneira a obter um aspecto geral da produção técnico-científica de Rebouças:

TABELA 1 - Catálogo da produção técnico-científica de Antônio Rebouças

ITEM	ANO	TIPO DA PUBLICAÇÃO	CONTEÚDO OU TÍTULO	TIPO DE DISTRIBUIÇÃO	LOCAL	RESPONSÁVEL PELA PUBLICAÇÃO
1	1861	Memória	Memória sobre as fundações com ar comprimido da Ponte de Lovoulte sobre o Rodhano	Impresso em jornal	Rio de Janeiro	Correio Mercantil
2	1862	Memória	Estudos sobre os Caminhos de Ferro franceses	Impresso em jornal	Rio de Janeiro	Correio Mercantil
3	1862	Memória	Estudos sobre Portos de Mar	Impresso em jornal	Rio de Janeiro	Correio Mercantil

FONTE: BORBA (1985), adaptado pela autora (2022).

ITEM	ANO	TIPO DA PUBLICAÇÃO	CONTEÚDO OU TÍTULO	TIPO DE DISTRIBUIÇÃO	LOCAL	RESPONSÁVEL PELA PUBLICAÇÃO
4	1862	Relatório	Relatório sobre os telégrafos elétricos, na Exposição de Londres de 1862	Impresso no Diário Oficial, junto ao anexo do Relatório Geral da Exposição Internacional de Londres de 1862	Rio de Janeiro	Diário Oficial
5	1862	Relatório	Relatório sobre o material dos caminhos de ferro, na Exposição de Londres de 1862	Impresso no Diário Oficial, junto ao anexo do Relatório Geral da Exposição Internacional de Londres de 1862	Rio de Janeiro	Diário Oficial
6	1869 e 1870	Memória	Estudos sobre Vias de Comunicação Terrestre	Impresso em revista, em duas edições	Rio de Janeiro	Revista do Instituto Politécnico Brasileiro
7	1870	Memória	Apontamentos sobre a Via de Comunicação do Rio Madeira	Impressa no Diário Oficial e em folheto pela Typographia Nacional	Rio de Janeiro	Diário Oficial
8	1871	Memória	Vias Férreas Estreitas, Primeiros Estudos	Impressa no Diário Oficial e em folheto	Rio de Janeiro	Diário Oficial

FONTE: BORBA (1985), adaptado pela autora (2022).

ITEM	ANO	TIPO DA PUBLICAÇÃO	CONTEÚDO OU TÍTULO	TIPO DE DISTRIBUIÇÃO	LOCAL	RESPONSÁVEL PELA PUBLICAÇÃO
9	1871	Relatório	Relatório sobre o abastecimento de água do Rio de Janeiro	Impresso entre os anexos do Relatório do Ministério da Agricultura de 1871	Rio de Janeiro	Ministério da Agricultura
10	1870	Relatório	Relatório sobre a exploração da Estrada para o Mato Grosso pela Província do Paraná, passando por Guarapuava e pelo Baixo Ivahy	Impresso entre os anexos do Relatório do Ministério da Agricultura de 1874	Rio de Janeiro	Ministério da Agricultura
11	1868 e 1872	Memória	Estudo comparativo das Vias de Comunicação para o Mato Grosso	Impressa em jornal em 1868 e em folheto em 1872 junto aos documentos relativos ao Caminho de Ferro do Paraná ao Mato Grosso	Rio de Janeiro	Jornal do Commercio e Ministério da Agricultura
12	1872	Memória	Proposta para a construção de Caminhos de Ferro Econômicos de Bitola Estreita para o Mato Grosso	Impressa em folheto, junto a publicação do Estudo Comparativo das Vias de Comunicação para o Mato Grosso		

FONTE: BORBA (1985), adaptado pela autora (2022).

ITEM	ANO	TIPO DA PUBLICAÇÃO	CONTEÚDO OU TÍTULO	TIPO DE DISTRIBUIÇÃO	LOCAL	RESPONSÁVEL PELA PUBLICAÇÃO
13	1873	Memória	Condições gerais e especificações para a execução de obras do Caminho de Ferro de Campinas ao Rio Claro	Impressa em folheto	São Paulo	

FONTE: BORBA (1985), adaptado pela autora (2022).

#### 4.3.2 CATALÓGO DAS OBRAS DE ANTÔNIO REBOUÇAS: RELATÓRIOS PROVINCIAIS DO ESTADO DO PARANÁ

Os Relatórios Provinciais eram documentos produzidos para a prestação de contas acerca da situação do território – possuindo em seu conteúdo os mais diferentes temas envolvendo a administração pública, como: obras de infraestrutura, segurança, recrutamento e dados sobre as colônias e a população ali situadas –. Esses documentos eram apresentados de maneira anual, expondo a uma Assembleia Provincial essas informações. No estado do Paraná, essa documentação é realizada desde 1853 – ano de emancipação da província –.

Nessa seção serão abordados os Relatórios Provinciais do estado do Paraná entre os anos de 1864 e 1867, período sincrônico com a produção e serviços prestados por Antônio Pereira Rebouças Filho (1839 – 1874) nessa região. Nesses documentos foram encontradas citações e descrições de serviços prestados pelo engenheiro-militar para a província, além de relatórios e anexos ao fim do arquivo que complementam as informações trazidas no documento.

##### 4.3.2.1 RELATÓRIO PROVINCIAL DE 1864

A primeira menção ao engenheiro Antônio Rebouças no Relatório Provincial do ano de 1864 ocorre na aba “Recrutamento”. Nesse trecho é tratado da sua nomeação para serviços junto a Estrada da Graciosa, conforme apresentado na FIGURA 2:

FIGURA 2 – Foto do trecho do relatório que trata da nomeação do engenheiro Antônio Rebouças

#### ENGENHEIROS.

Por acto de 23 de Julho, foi demittido, a seu pedido, do cargo de engenheiro da provincia o bacharel Marine T. W. Chandler e por acto da mesma data nomeei para exercer interinamente esse logar, com a gratificação mensal de 180\$000, a Luiz Henrique Barão de Helleson, que nomeei effectivamente por acto de 24 de Setembro. Tendo aquelle engenheiro tambem pedido demissão ao governo imperial do cargo de engenheiro da estrada da Graciosa, obteve-a por aviso de 20 de Agosto, sendo nomeado para substituí-lo o 1.º tenente do corpo de engenheiros, bacharel Antonio Pereira Rebouças Filho o qual entrou em exercicio a 13 de Setembro.

Por portaria de 8 de Outubro, foi nomeado ajudante deste ultimo o 1.º tenente do corpo d'estado-maior de 1.ª classe Luiz Pereira Dias, que entrou em exercicio a 3 de Novembro.

3

FONTE: CARMO (1864), editado pela autora

Já na seção “Obras públicas” do documento são descritos os serviços técnicos prestados por Antônio para a província. Primeiro, referente a Estrada da Graciosa, é narrado que o engenheiro encontrou problemas em um trecho da obra – entre a ‘Pedra-lavada’ e o ‘rio Mongal’ –, autorizando-o a compra de equipamentos para os reparos necessários. Além dessa obra, na seção “Ponte de embarque na cidade de Antonina” é descrito que o engenheiro-militar foi encarregado para os estudos e investigações necessários para execução de tal construção (CARMO, 1864).

#### 4.3.2.2 RELATÓRIO PROVINCIAL DE 1865

Na seção “Obras públicas” do Relatório Provincial de 1865 existem três capítulos que são citados os serviços do engenheiro-chefe Antônio Rebouças. No primeiro trecho, referente a Estrada da Graciosa, é exposto que o profissional dirigente das obras desse empreendimento – nesse caso, Antônio – executou durante o primeiro semestre do ano estudos e levantamentos para a realização de um plano de execução da construção, englobando conteúdos como orçamentos e a planta referentes a esse trabalho (FLEURY, 1865). Já no segundo semestre, o documento informa que o engenheiro-militar já havia iniciado as obras do primeiro trecho da estrada, elencando os custos da obra conforme demonstra a FIGURA 3:

FIGURA 3 – Foto do trecho do relatório que demonstra custos referentes a execução da Estrada da Graciosa

Segundo laudo de 15 de Abril, jurado pelo engenheiro Rebouças e pelo do arrematante, estas importaram em Rs. 25:300\$000; sendo :

1:420 braças de cava a 9\$000 . . . . .	12:780\$000
850 » correntes a 6\$000 . . . . .	5:100\$000
380 » cubicas de pedra d'alavanca a 14\$000 . . . . .	5:320\$000
A ponte do Corvo . . . . .	600\$000
2 boeiros com pontilhão a 400\$000 . . . . .	800\$000
1 boeiro sobre o correjo do Mangal . . . . .	500\$000
1 paredão com aterrado . . . . .	200\$000
	25:300\$000

FONTE: FLEURY (1865), editado pela autora

Além da Estrada da Graciosa, no capítulo “Obras Públicas” são citadas a execução de duas pontes que possuem a contribuição de Rebouças: de Antonina e do Capivary. No trecho referente a “Ponte de Antonina” é exposto que o engenheiro-militar executou o projeto e orçamento para a referida obra, que – ainda segundo informações presentes no Relatório Provincial – possuía grande necessidade devido se tratar do ponto inicial da estrada que estava sendo desenvolvida por Antônio. Já no capítulo que trata da ponte sobre o rio Capivari, é citado que essa construção havia sido destruída devido grandes chuvas e é autorizado que Antônio Rebouças prossiga de maneira a executar uma solução provisória de maneira a não interromper o tráfego na via (FLEURY, 1865).

Por fim, no final do documento são encontrados dois anexos de autoria do engenheiro-diretor da Estrada da Graciosa. O primeiro, “Anexo A”, possui 3 páginas nas quais Rebouças resume informações gerais sobre a obra da estrada da Graciosa, citando o detalhamento e ordem que serão executados os serviços, o número de funcionários, o plano e o orçamento aproximado das etapas descritas no documento. Já o “Anexo B” conta com 6 páginas, possuindo um enfoque na elaboração de tabelas que possuem a comparação de preços de mão de obra, materiais de construção e ferramentas entre a região de Curitiba e o litoral (FLEURY, 1865). Como exemplo, a FIGURA 4 demonstra uma dessas tabelas (referente ao “Preço de instrumentos de trabalho”):

FIGURA 4 – Foto da tabela que elenca os preços referentes a ferramentas comparando valores entre Curitiba e o litoral

**TABELLA N.º 2.**

**PREÇOS DE INSTRUMENTOS DE TRABALHO.**

LETRAS DE ORDEN	ESPECIFICAÇÃO	PREÇOS MEDIOS	
		ABAIXO DA SERRA	ACIMA DA SERRA
a	Enxadas . . . . . uma	800	900
b	Fis . . . . . o	1800	2000
c	Picaretas . . . . . "	4500	5000
d	Alavancas . . . . . "	5000	6000
e	Machados . . . . . "	3500	4000
f	Fouces . . . . . "	2500	3000
g	Marrões de quebrar pedra . . . . . "	6000	8000
h	Martellos de cavouqueiro. . . . . "	2000	—
i	Ditos de pedreiro . . . . . "	1500	—
k	Brocas pequenas de aço fundido de 0,02 metros. . . . . "	2000	—
l	Ditas grandes de dito de 0,03 metros. . . . . "	3500	—
m	Polvora de mina (800 réis a libra) . . . . . um kilog.	1800	—
n	Estopim de mina (15 réis o pé) . . . . . um metro	9050	—
p	Carrinhos de mão . . . . . um	8000	—
q	Carroças de 2 rodas . . . . . uma	80000	—
r	Ditas de 4 rodas . . . . . "	—	180000

**OBSERVAÇÕES**

Os preços dos instrumentos referidos são proximoamente as medias das das compras feitas para a estrada da Graciosa, regulando a sua forma e grandexa pelas mais usuas em taes trabalhos e a qualidade pela melhor que se acha no mercado.

Differem os preços de Curitiba notavelmente dos da beira-mar pela razão intuitiva de comprehenderem aquelles a importancia das conducções, ainda mui caras aqui por serem feitas as costas de animaes, vencendo todos os riscos da difficil subida da serra.

O preço —(p)— dos carrinhos de mão representa o custo porque tem sahido das officinas da estrada. Na colonia D. Francisca compram-se de construcção menos boa a 78000 rs.; e é provavel que com o transporte ao porto de Antonina importem no preço citado.

As carroças—(q)— são da mesma proveniencia.

As de 4 rodas—(r)— são producto da industria allemã de Curitiba e seus arredores, e tem ahí mui grande prestimo. E' porem pouco solida a sua construcção e notam-se-lhe alguns defeitos.

FONTE: FLEURY (1865).

#### 4.3.2.3 RELATÓRIO PROVINCIAL DE 1866

Apesar de não haver a citação direta ao nome de Antônio Rebouças no capítulo “Estrada da Graciosa” da seção “Obras públicas” do Relatório Provincial do ano de 1866, a biografia do engenheiro demonstra que ele era responsável por essa obra nesse período. Nesse trecho do relatório, há a menção apenas ao “engenheiro” não o identificando. De qualquer maneira, esse fragmento do texto trata dos gastos envolvendo a estrada, além do levantamento de distâncias entre os setores da construção e estratégias para execução da obra. Logo após o relatório prestando esclarecimentos quanto a Graciosa, é apresentado o capítulo “Estrada do Arraial”. Nesse fragmento, Antônio Rebouças é citado como o encarregado para a realização do orçamento e execução dos reparos necessários para o funcionamento desta estrada, já que a via funcionava como uma alternativa à Graciosa enquanto a mesma não estivesse concluída (FLEURY, 1866).



No Relatório Provincial de 1866 também existe a menção ao engenheiro Antônio Rebouças na seção “Ponte de Antonina”. No texto é relatado que – após a tentativa falha de outros profissionais na execução de tal obra – foi solicitado que o engenheiro-militar apurasse a situação do empreendimento, oferecendo uma alternativa para a conclusão do mesmo (FLEURY, 1866).

Por fim, ao final deste documento é encontrado o “Anexo C” com 17 páginas que se trata de um relatório produzido pelo engenheiro-militar, no qual possui como conteúdo o resumo do andamento da construção da Estrada da Graciosa. Nesse anexo, é descrito por Rebouças a importância da construção enquanto via de comunicação no território paranaense, através de demonstrações matemáticas a fim de justificar o investimento aplicado a ela. Além disso, é relatado acerca dos funcionários, materiais, orçamentos, do planejamento de execução por etapas, das obras em andamento, das estratégias de conservação dos locais já executados e acerca das despesas da construção no ano vigente (FLEURY, 1866). Como exemplo na FIGURA 5, está apresentado o trecho onde Rebouças ensaia sobre o orçamento dos trechos que seriam executados:

FIGURA 5 – Foto da tabela que elenca os preços referentes a ferramentas comparando valores entre Curitiba e o litoral

Guiando-me pelos precedentes das despesas do anno lido, e por orçamentos definitivos e aproximados de algumas obras, cuja construção é reclamada, avalio que conviria dispor a estrada no corrente anno da somma de rs. 169.656\$600, assim distribuída :

Conclusão da estrada da serra . . . . .	125.656\$600
Obras do 3.º districto . . . . .	15.000\$000
» do 4.º » (a concluir) . . . . .	2.000\$000
Conservação e eventuaes. . . . .	15.000\$000
Engenheiros. . . . .	12.000\$000
	<hr/>
Somma . . . . .	169.656\$600

FONTE: FLEURY (1866).

#### 4.3.2.4 RELATÓRIO PROVINCIAL DE 1867

No Relatório Provincial referente ao ano de 1867, é descrito acerca da saída do engenheiro-militar da direção da Estrada da Graciosa. Isto é, no capítulo referente a essa obra é informado que apesar dos esforços do presidente da província para a manutenção de Rebouças no estado, há a convocação por parte do Ministério da Agricultura do profissional para serviços em favor do governo Imperial. Dessa forma,

o posto de engenheiro-chefe é transferido ao engenheiro Luiz Pereira Dias que assumiu os trabalhos deixados por Rebouças (BURLAMAQUE, 1867).

Apesar da saída do engenheiro-militar dos serviços relacionados a Estrada da Graciosa, ainda consta nesse Relatório Provincial um anexo com 14 páginas de autoria de Rebouças referente a descrição das atividades realizadas. Nesse relatório é ensaiado acerca das vias de comunicação do Paraná e suas possíveis melhorias, explicando quais trechos deveriam ser realizados por meio terrestre e quais deveriam prosseguir de maneira fluvial – justificando através de explicações acerca das morfologias do terreno –. Além disso, nesse documento estão presentes estudos a respeito de uma linha que ligaria a cidade de Antonina ao Mato Grosso, apresentando um roteiro com os trechos que deveriam ser executados para a realização desse ideário. Por fim, são trazidas informações quanto à construção da Estrada da Graciosa, como: o andamento das obras executadas durante o ano, as despesas referentes à essa execução e as estratégias e gastos relacionados a conservação da estrada (BURLAMAQUE, 1867). Abaixo, na FIGURA 5, está presente trecho do roteiro idealizado por Rebouças para a ligação entre o Paraná e o Mato Grosso:

FIGURA 6 – Foto do roteiro realizado por Antônio Rebouças que ensaiava acerca de uma possível ligação entre o Paraná e o Mato Grosso

<i>Via fluvial na bacia do Paraná.</i>		
No rio Paranapavema . . . . .	14	
No Paraná . . . . .	5	
No Ivinheima e Brilhante . . . . .	75	94,0
<i>Caminho terrestre em Matto Grosso.</i>		
De Santa Rosalinda a Nioac . . . . .	21,6	
De Nioac a Miranda . . . . .	25,0	46,6
<i>Via fluvial na bacia do Paraguay.</i>		
De Miranda a Cuyabá. . . . .	208,0	208,0
Total. . . . .		448,8
Pertencendo em summa :		
A' via terrestre . . . . . leguas .		146,6
A' via fluvial . . . . .		302,0

FONTE: BURLAMAQUE (1867), editado pela autora.

## 5 MATERIAIS E MÉTODOS

A pesquisa acerca da obra e trajetória do engenheiro-militar Antônio Pereira Rebouças Filho (1839 – 1874) possui caráter teórico-conceitual e de cunho exploratório, com o objetivo de traçar uma linha do tempo de seus feitos e de sua produção técnica e intelectual.

Na primeira parte do estudo, a pesquisa foi realizada através de documentos disponibilizados de maneira *online*, delimitando-se a arquivos digitalizados e disponíveis na *internet*. Foram utilizados artigos científicos, pesquisas e uma dissertação nessa abordagem inicial. A partir da pesquisa primária, foram encontradas outras fontes exploradas na segunda etapa da investigação. Isto é, a pesquisa dispôs de uma visita à documentação presente no Departamento de Arquivo Público Estadual do Paraná que possui uma ampla gama de documentos que havia a menção ou foram produzidos por Antônio Rebouças sobre melhorias para infraestruturas no estado, se associando ao catálogo da produção técnica-científica do engenheiro-militar. Além desse local, também houve a consulta ao Instituto Histórico e Geográfico Paranaense que possuía uma publicação associada a biografia dos irmãos Rebouças.

As dificuldades encontradas na primeira fase do estudo estavam associadas principalmente às realizações ao fim da vida de Antônio Pereira Rebouças Filho, no período de sua saída do estado do Paraná e seu estabelecimento em São Paulo. A partir das consultas presenciais realizadas posteriormente, o estabelecimento da linha cronológica e os feitos do engenheiro-militar foram esclarecidos e o catálogo da produção técnico-científica de Rebouças foi possível. Isto é, principalmente através dos materiais encontrados no Arquivo Público – os Relatórios Provinciais, algumas cartas e um livro comemorativo de 100 anos da Estrada Paranaguá-Curitiba – se fez capaz a construção dessa linha do tempo em sua totalidade.

## **6 RESULTADOS E DISCUSSÃO**

A partir da pesquisa inicial realizada foi possível entender mais claramente a trajetória de Antônio Pereira Rebouças Filho. Isto é, com a leitura e confluência das informações trazidas nas fontes estudadas foi possível a construção de uma linha cronológica clara que é base para compreensão da produção técnico-científica do engenheiro-militar. Além disso, a compreensão quanto sua posição enquanto intelectual negro no século XIX também foi de suma importância. A percepção desse aspecto trazido nas leituras, permitiu a consciência do ofuscamento de sua produção e história devido ao embranquecimento social, impulsionado pelo racismo científico e pelo movimento paranista na estruturação da história do estado do Paraná. Já a segunda parte da pesquisa foi focada no levantamento e catálogo das produções técnico-científicas do engenheiro – que relacionadas a biografia desenvolvida

anteriormente – possuíram uma estruturação facilitada, já que a estruturação da trajetória do engenheiro-militar estava clara.

## **7 CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Os resultados obtidos na pesquisa foram significativos colocando em luz a importância do engenheiro Antônio Pereira Rebouças Filho na construção e estruturação do estado do Paraná, já que sua atuação – na recém-província – foi capaz de promover diversas melhorias e aberturas de vias de comunicação no território. Além disso, vale ressaltar sua posição enquanto intelectual negro em uma área marcada pelo ofuscamento de populações que não possuem origens europeias. Esse tipo de percepção e reflexão é de suma importância para a compreensão de que o estado do Paraná – apesar das tentativas como o ‘movimento paranista’ – possui em seu cerne a contribuição de indivíduos que até hoje são afastados e excluídos, negando seu aporte na estruturação da história e tecnologia paranaense.

## **8 REFERÊNCIAS:**

BARBOSA, E. B. L.; ANJOS, J. J. T. DOS; SILVA, P. V. B. DA. Irmãos Rebouças no Paraná do século 19 e os intelectuais negros. **Acta Scientiarum. Education**, v. 42, n. 1, p. e45603, 20 fev. 2020.

BORBA, A. B. Os Irmãos Rebouças e o Paraná. In: **Estrada de Ferro Paranaguá-Curitiba: Uma viagem de 100 anos**. Curitiba: Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, 1985. p. 75-98.

BURLAMAQUE, P. C. (1867). **Relatório apresentado à Assembleia Legislativa do Paraná no dia 15 de março de 1867 pelo presidente da Província o Ilustríssimo e Excelentíssimo Senhor Doutor Polidoro César Burlamaque**. Curitiba, PR: Typographia de Cândido Martins Lopes.

CARMO, J. J. (1864). **Relatório com que o Exmo. Sr. Dr. José Joaquim do Carmo passou a administração desta Província ao Exmo. Sr. Dr. André Augusto de Pádua Fleury, no dia 18 de novembro de 1864**. Curitiba, PR: Typographia de Cândido Martins Lopes.

FLEURY, A. A. d. P. (1865). **Relatório do Presidente da Província do Paraná, o Doutor André Augusto de Pádua Fleury na abertura da 2ª sessão da 7ª legislatura em 21 de março de 1865**. Curitiba, PR: Typographia de Cândido Martins Lopes.

FLEURY, A. A. d. P. (1865). **Relatório com que o Exmo. Sr. Presidente da Província Dr. André Augusto de Pádua Fleury passou a administração ao Exmo. Sr. Vice-presidente Dr. Manoel Alves de Araújo, no dia 4 de junho de 1865**. Curitiba, PR: Typographia de Cândido Martins Lopes.

FLEURY, A. A. d. P. (1866). **Fala dirigida à Assembleia Legislativa Provincial do Paraná na primeira sessão da oitava legislatura, à 15 de fevereiro de 1866 pelo presidente André Augusto de Pádua Fleury**. Curitiba, PR: Typographia de Cândido Martins Lopes.

Governo do Estado do Paraná. **Relatórios de Governo**. Disponível em: <<https://www.administracao.pr.gov.br/ArquivoPublico/Pagina/Relatorios-de-Governo>>. Acesso em: 13 set. 2022.

MENDONÇA, J. M. N. Escravidão, africanos e afrodescendentes na “cidade mais europeia do Brasil”: Identidade, memória e história pública. **Tempos históricos**, Marechal Cândido Rondon, n. 20, 2016, p. 218-240.

TRINDADE, A. D. Os Irmãos Rebouças e as perspectivas de imigração espontânea no Paraná (1865-1875). In **Anais do 4º Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional** (p. 01-16), Curitiba, PR, 2009.

TRINDADE, A. D. **André Rebouças: da Engenharia Civil à Engenharia Social**. 2004. 324 f. Tese (Doutorado em Sociologia) - Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2004. Disponível em: <[eniopadilha.com.br/documentos/AlexandroDantasTrindade\\_AndreReboucas.pdf](http://eniopadilha.com.br/documentos/AlexandroDantasTrindade_AndreReboucas.pdf)>. Acesso em: 26 jan. 2022.

## FONTE DE ILUSTRAÇÕES

FIGURA	FONTE
1	BORBA, A. B. Os Irmãos Rebouças e o Paraná. In: <b>Estrada de Ferro Paranaguá-Curitiba: Uma viagem de 100 anos</b> . Curitiba: Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, 1985. p. 75-98.
2	CARMO, J. J. (1864). <b>Relatório com que o Exmo. Sr. Dr. José Joaquim do Carmo passou a administração desta Província ao Exmo. Sr. Dr. André Augusto de Pádua Fleury, no dia 18 de novembro de 1864</b> . Curitiba, PR: Typographia de Cândido Martins Lopes.
3	FLEURY, A. A. d. P. (1865). <b>Relatório do Presidente da Província do Paraná, o Doutor André Augusto de Pádua Fleury na abertura da 2ª sessão da 7ª legislatura em 21 de março de 1865</b> . Curitiba, PR: Typographia de Cândido Martins Lopes.
4	FLEURY, A. A. d. P. (1865). <b>Relatório com que o Exmo. Sr. Presidente da Província Dr. André Augusto de Pádua Fleury passou a administração ao Exmo. Sr. Vice-presidente Dr. Manoel Alves de Araújo, no dia 4 de junho de 1865</b> . Curitiba, PR: Typographia de Cândido Martins Lopes.

---

FIGURA	FONTE
5	<b>FLEURY, A. A. d. P. (1866). Fala dirigida à Assembleia Legislativa Provincial do Paraná na primeira sessão da oitava legislatura, à 15 de fevereiro de 1866 pelo presidente André Augusto de Pádua Fleury. Curitiba, PR: Typographia de Cândido Martins Lopes.</b>
6	<b>BURLAMAQUE, P. C. (1867). Relatório apresentado à Assembleia Legislativa do Paraná no dia 15 de março de 1867 pelo presidente da Província o Ilustríssimo e Excelentíssimo Senhor Doutor Polidoro César Burlamaque. Curitiba, PR: Typographia de Cândido Martins Lopes.</b>

---