

PROPOSTA DE TOMBAMENTO N. 1661-T-2012

“PRÉDIO DAS ANTIGAS DOCAS DOM PEDRO II”, Rio de Janeiro

O parecer trata da proposta de tombamento do *“Prédio das Antigas Docas Dom Pedro II”*, contida no Processo de Tombamento n. 1661-T-2012 e no processo administrativo n. 01500.003136/2012-45.

Síntese do conteúdo do processo:

- Solicitação de “adoção de medidas de salvaguarda cabíveis para a proteção do prédio das Docas Pedro II” apresentada pelo Conselho Municipal de Defesa dos Direitos do Negro na Cidade do Rio de Janeiro – COMDEDINE e pelo Conselho Estadual dos Direitos do Negro – CEDINE, a 20 de julho de 2012.

O pedido é fundamentado na então recente descoberta de traços da presença africana na área portuária do Rio de Janeiro, mencionando como seus marcos o cais do Valongo e o edifício das Docas Dom Pedro II.

- Os antecedentes do pedido estão contidos no processo: informações sobre a descoberta no primeiro trimestre de 2011 de vestígios de interesse arqueológico e histórico para a história da cidade e do Brasil, particularmente sobre a presença africana na área; criação a 29 de novembro do mesmo ano do Grupo de Trabalho Curatorial do Projeto Urbanístico e Arquitetônico Circuito Histórico e Arqueológico de Celebração da Herança Africana pela prefeitura da cidade, com participação de representante do IPHAN; encaminhamento em 19 e 27 de junho ao IPHAN das “Recomendações do Valongo”, inclusive uma referente ao tombamento do prédio das Docas e de sua pedra fundamental, o que motivou manifestação favorável da assessoria da superintendência do Rio de Janeiro mas alertando para o risco da especulação imobiliária e descaracterização do local; informação n. 302/12 da arquiteta Joyce Carolina Moreira Kurrels Pena, reiterando a questão da especulação imobiliária, sugerindo que o pedido de tombamento incluía o Cais do Valongo como sítio arqueológico e a necessidade de maiores pesquisas sobre o imóvel, devido à insuficiência de conhecimento para sustentar *“a proposta de tombamento apresentada”*; informação n. 317/2012 do historiador Adler Homero Fonseca de Castro, de 4 de julho de 2012, sobre a impossibilidade de uma valoração do Cais do Valongo enquanto não houvessem mais pesquisas de natureza arqueológica, embora reconhecendo tanto a relevância histórica *“como*

ponto focal do tráfico de escravos” quanto a superposição na área do Cais da Imperatriz. Acrescentava ainda a sugestão para incluir na proposta as Docas da Alfândega, atual Espaço Cultural da Marinha, projeto também de autoria de André Rebouças.

- Com base nessas informações a superintendente regional do IPHAN, a 23 de julho de 2012, encaminhou ao presidente do órgão solicitação de *“tombamento do bem em caráter emergencial e posterior inscrição no Livro do Tombo Histórico”*. O processo de tombamento foi iniciado a 03 de agosto seguinte e a 10 deste mês a Coordenação de Proteção e Conservação de Bens Imóveis manifestou-se de modo favorável ao tombamento emergencial pelas razões apresentadas, aduzindo, no entanto, a necessidade de novas pesquisas de modo a melhor precisar os valores a preservar. Seguiram-se a) manifestação da procuradora federal Genésia Marta Alves Carneiro, favorável ao tombamento em caráter emergencial e b) o edital de notificação, publicado no DO de 27 de agosto de 2012, referindo-se somente ao prédio das Antigas Docas Dom Pedro II. Estava assim tombado o bem, em caráter emergencial, prosseguindo-se a instrução do processo. Em 07 de novembro este retornou à superintendência de origem para continuidade da instrução técnica.

- Em 2014 foi suscitada a questão de rachaduras no prédio, atribuídas à construção de túneis em áreas próximas, tendo sido recomendado, na informação n. 474/14 de 10 de novembro de 2014, do arquiteto Ricardo Gaspari Kosinski, a avaliação dos danos pela Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro (CDURP) e pela empresa responsável; projeto de estabilização do imóvel com base na portaria n. 420 de 22 de dezembro de 2010, do IPHAN; e solicitação à organização Ação da Cidadania, ocupante do local, *“cópia do levantamento do antigo galpão e do projeto de reforma (arquitetônica e complementares) da década de 2000, do arquiteto Helio Pelegrino Filho”* (fls. 387-396).

Quanto ao último aspecto, foram encaminhadas pela organização Ação da Cidadania, em 23 de janeiro de 2015, as informações solicitadas. Da recomendação do projeto de estabilização não há qualquer outro dado no processo e, segundo informação oral do arquiteto Ricardo Gaspari Kosinski ao relator, ao que lhe consta não houve desdobramentos.

Sobre a avaliação dos possíveis danos pelas obras do porto, em 05 de março de 2015 o superintendente do IPHAN no Rio de Janeiro encaminhou ao presidente da Concessionária Porto Novo o solicitado na informação n. 474/14, a saber *“os*

parâmetros que tenham definido a desnecessidade de se fazer a vistoria cautelar, uma vez que o imóvel apresenta agora vários danos...” e “mapa com os perímetros de influência das obras dos túneis Via Expressa e Via Binária.” Em 5 de maio de 2015 é enviada carta do Consórcio Porto Rio, subcontratada da Concessionária Porto Novo, com a informação que *“a edificação se encontrava fora dos limites estimados para a área de influência”* e que não recebera a informação n. 474/14. Em 18 de março de 2016 o arquiteto Ricardo Gaspari Kosinski recomenda o envio do mencionado documento, *“juntamente com as plantas do prédio (térreo, 1., 2. e 3. pavimentos) em escala 1:750 para manifestação do Consórcio acerca dos danos.”*

Não há no processo informação posterior sobre o desenvolvimento do assunto, exceto menção do arquiteto Leite Ribeiro no parecer n. 427/16, de 26 de agosto de 2016, quando afirma a existência de *“algumas fissuras que merecem investigação”*, mas que *“o prédio encontra-se estável e sem riscos iminentes de colapso”* (fl. 257). No parecer da coordenadora geral do Depam Ana Elisa Finger, somente é mencionada a informação n. 474/14, sem o desdobramento posterior do tema, dando-se, no entanto, o processo como corretamente instruído.

A partir da análise do que consta do processo pode-se concluir, no aspecto considerado, que há problemas físicos no prédio, tendo ou não conexão com as obras do porto, embora, segundo o parecer do arquiteto Leite Ribeiro, não exista risco iminente de colapso.

- Em 24 de julho de 2015, no memorando n. 450/15 o historiador Adler Homero Fonseca de Castro destaca, entre outros pontos (fl. 177), que a não utilização no desenvolvimento do projeto por André Rebouças da mão de obra escrava não indica *“uma proposta especificamente abolicionista”*, uma vez que desde a década de 1850 se adotava como padrão para a concessão de subsídios governamentais a utilização de mão de obra livre. Tais motivos o levaram a concluir pelo *“tênuo”* vínculo do prédio com o movimento antiescravista, sugerindo então novos recortes cronológicos e espaciais. Quanto a estes, tal abordagem se ampliaria, não limitada *“à questão da escravidão”*, acrescentando a *“questão portuária”*, por sua vez *“imbricada com a própria evolução urbana do Rio de Janeiro”*. (fl. 178). Desta forma, tendo em conta que o cais do Valongo não foi encontrado, que o cais da Imperatriz foi destruído em um terço e que o próprio prédio tombado teria as

mencionadas limitações conceituais, sugere, alternativamente, tombar uma área maior incluindo além do prédio, o cemitério dos Pretos Novos, o cais da Praça Quinze, o Cais da Alfândega, o chafariz de Mestre Valentim e outros bens, considerando-os parte de um conjunto *“cuja linha conceitual é a atividade portuária”*. (fls. 198)

- Em 26 de agosto de 2016 o arquiteto Paulo Eduardo Vidal Leite Ribeiro, no parecer n. 427/16 discorda do memorando citado quanto à ampliação da área, argumentando que o pedido refere-se ao tombamento do *“edifício do Armazém Central das Docas Dom Pedro II”*. Justifica a relevância do bem como produto material *“concebido, projetado e executado sob a direção de André Rebouças”*, valorizando a *“matriz africana de nossa sociedade”*, considerando sua origem étnica e social e sua atuação face ao problema escravo. Associa-o também ao contíguo cais do Valongo, *“mesmo não tendo coexistido... [pois] integram o mesmo espaço simbólico”*. (fls. 211) e lembra a este propósito a proposta de criação do Circuito Histórico e Arqueológico de Celebração da Herança Africana e a candidatura do Cais do Valongo a Patrimônio Mundial junto à UNESCO. Conclui pelo tombamento do prédio e da pedra fundamental, *“incluindo a área de terreno não edificada adjacente à sua fachada norte...”*, delimitando-se o entorno pela quadra onde se encontra o prédio e outra lateral.

- Do processo também constam legislação e documentação administrativa, informações biográficas sobre André Rebouças e dados referentes à construção das docas, inclusive trechos de trabalhos de natureza acadêmica.

- A superintendência do IPHAN no Rio de Janeiro endossou o último parecer e encaminhou o processo ao Depam/IPHAN cuja coordenadora geral Anna Eliza Finger elaborou o parecer técnico 06/2016 no qual considera o processo corretamente instruído, lembrando ainda a candidatura do sítio arqueológico do Cais do Valongo à Lista do Patrimônio Mundial da UNESCO, dada sua importância na entrada de escravos no Brasil e o fato de o sítio ser protegido pelo IPHAN nos termos da lei n. 3924/1961 sobre patrimônio arqueológico. Por motivo daquela candidatura, lembra ainda, *“foi estabelecida uma ampla Zona de Amortecimento, que conta com legislação específica, principalmente no âmbito municipal, estando o edifício das Docas Dom Pedro II incluído nessa área”*. Pelo mesmo motivo, acrescenta, estão em curso providências para que o prédio venha a abrigar o Centro de Referência do Cais do Valongo e o Museu Nacional do Folclore, do IPHAN.

O mencionado parecer técnico caracteriza o bem proposto para tombamento, compreendendo o edifício do Armazém Central das Docas Dom Pedro II e área de terreno adjacente à fachada norte e a pedra fundamental e objetos contidos no interior da “cápsula do tempo”. Na justificativa para o tombamento elenca as razões: reconhecimento dos bens pela comunidade afrodescendente como “*afirmação de sua identidade... [e da] equidade de direitos e oportunidades*”, o que viria de encontro ao disposto no art. 216 da Constituição Federal sobre constituir patrimônio cultural brasileiro bens de natureza material e imaterial referentes à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade e constituir-se o prédio remanescente da atuação profissional de André Rebouças na área portuária da cidade. Sugere assim que o tombamento se faça, respectivamente pelo valor etnográfico (Livro do Tombo Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico) e pelo valor histórico (Livro do Tombo Histórico) do bem e define poligonais de tombamento e diretrizes para gestão.

- O processo foi assim encaminhado à consideração do Conselho Consultivo do IPHAN.

Análise da solicitação.

Assinale-se inicialmente a complexidade do tema, que se traduz, sobretudo, na dificuldade em precisar objetivamente o bem proposto a tombamento. Trata-se de imóvel construído no último terço do século XIX, projetado e implementado por um engenheiro que se tornou referência não apenas na área técnica mas como exemplo de afirmação étnica numa sociedade ainda escravocrata, e localizado em área com múltiplos significados históricos, com temporalidades superpostas e diferentes leituras.

Tal fato valoriza a qualidade do trabalho realizado pelos diferentes especialistas do IPHAN que dele participaram, mesmo ao discordar entre si quanto à consolidação da proposta.

Para analisar o assunto, dividiremos a abordagem em dois aspectos,

- a) a fundamentação histórica relativa ao local de instalação das Docas Dom Pedro II e suas imediações e
- b) o prédio propriamente dito, aí compreendida a ação desenvolvida por André Rebouças.

O local de instalação das Docas a partir de 1871 é contíguo à praia do Valongo e à medida que recuamos no tempo desde aquela data percebemos claramente como estão associados.

Começamos pela denominação do local. Desde logo recorde-se que Valongo significa “vale longo” e assim corresponde à faixa de terra limítrofe ao mar após a Prainha (atual praça Mauá) e ao Valonguinho (praia que o antecedia) e antes da Gamboa, Saúde e Saco do Alferes. Toda esta área era cercada por elevações, como o morro de São Diogo e sua proximidade com o mar fazia com que tivesse desde pelo menos o século XVII diversos trapiches. Monsenhor Pizarro, que escreveu no início do século XIX, atribuiu a denominação à semelhança topográfica entre a área que se localizava entre “*o morro de São Francisco da Prainha e a ponta da Saúde da parte do mar*” e uma região da cidade do Porto chamada Valongo. O historiador Paulo Berger, sem mencionar a fonte, aventa além desta possibilidade a de se tratar do nome de um morador do local.

Ambas as hipóteses são plausíveis. Denominar sítios onde se percebe alguma semelhança com o país de origem foi prática comum de colonizadores não só portugueses, como espanhóis, ingleses ou franceses na América. Por outro lado, sabemos que na rebelião de 1660 contra o governador Salvador Correia de Sá e Benevides destacou-se como representante do terceiro estado (o povo) um Antonio Fernandes Valongo; ignora-se no entanto se era morador da área.

No mapa de Francisco José Rocio, de 1769, aparecem depois da Prainha (região da atual praça Mauá) duas praias sucessivamente, a do Valonguinho e a do Valongo, com o morro de “Paulo Caieiro” por trás. Mas é preciso observar que a nomenclatura topográfica, particularmente das elevações, foi muito flutuante no período colonial, às vezes variando de acordo com o nome do proprietário ou do ocupante do local.

Qual seria a extensão desta denominação? Ela se limitaria à faixa da praia ou se estenderia para terras adjacentes?

Sabemos por fontes contemporâneas das invasões francesas de 1710 e 1711 que a região do Valongo nessa época já era ocupada por roças e que moradores da cidade – isto é, da área adjacente ao mar que ia do morro do Castelo ao de São Bento – levaram para ali roupas, ouro e prata com temor aos saques. A área que se estendia a partir do morro de São Diogo para as praias do Valongo, Gamboa e Saco do Alferes, a leste e os campos do Rosário e São Domingos (hoje de Santana),

a oeste, informa novamente Monsenhor Pizarro, era a saída da cidade para o “sertão”, isto é, o “interior do continente”.

O Valongo, local relativamente remoto do pequeno núcleo urbano que era o Rio de Janeiro tornou-se estratégico para os franceses da segunda invasão, pois Dougay Trouin ocupou-o com dois mil homens que desembarcaram naquela praia com o objetivo de instalar vinte peças de artilharia nos outeiros próximos (o do próprio Valongo e o de São Domingos, ao lado da Prainha). Como os franceses já ocupavam a ilha das Cobras, puderam fazer fogo cruzado contra o morro de São Bento e o centro da cidade, determinando a rendição do governador Francisco de Castro Morais.

Pelos meados do século XVIII a área da Prainha, Gamboa e Valongo ainda era confinante com o centro, mas já ocupada por casas de campo de moradores abastados da cidade e chácaras, com plantio de frutas e hortaliças que contribuíam para o abastecimento urbano. O alvará de 10 de maio de 1753 evidenciou este crescimento, ao confirmar a vinculação daquelas áreas à freguesia de Santa Rita, desmembrada da Candelária. E o processo de expansão se acentuou até o início do século XIX, quando foram deslocadas para a freguesia de Santana do Campo, criada em 1814. O novo desmembramento gerou protestos do vigário Aguiar, da paróquia de Santa Rita, pois desvincular a região, particularmente o Valongo, seria retirar contribuintes e diminuir a arrecadação paroquial. Decidiu-se em 1816 por novos limites, segundo os quais toda a marinha, “desde quase o fim da rua do Valongo até a Gamboa” permaneceriam com a paróquia de Santa Rita.

O motivo do contencioso não era propriamente a praia do Valongo, mas o Cemitério dos Pretos Novos, cujo jazigo - diz Monsenhor Pizarro, contemporâneo dos acontecimentos e à época autoridade eclesiástica na cidade – “faz o melhor dos réditos dessa Paróquia, sem o menor trabalho...”

Chegamos assim ao fato novo ocorrido no Valongo no governo do vice-rei marquês do Lavradio (1769-1779), o da transferência da entrada de escravos chegados da África das proximidades da atual praça Quinze de Novembro para aquela área e seu confinamento para a venda em armazéns, quando antes se distribuíam em locais não demarcados do centro urbano. Simultaneamente mudou-se o local dos sepultamentos dos escravos mortos recém-chegados para o mencionado cemitério, pois até então eram enterrados no centro, no Largo de Santa Rita.

Ao tratar do tema os historiadores frequentemente atribuem as medidas às preocupações saneadoras do vice-rei, devido à periódica irrupção de epidemias. Realmente, foi um surto de varíola a partir de escravos trazidos por navios negreiros em 1774 que fez Lavradio tomar aquela atitude. Essa preocupação aliás era antiga na cidade, pois em 1619 a Câmara Municipal adquiriu aos jesuítas a ilha de Villegaignon para a quarentena de escravos chegados doentes ao Rio de Janeiro.

Não há dúvida da existência do problema sanitário, mas é preciso olhar o conjunto de medidas administrativas tomadas pelo vice-rei em seu decênio do Rio de Janeiro para nelas inserir a concentração dos escravos no Valongo e não considerá-lo apenas medida solitária. Percebemos então que se tratava de uma ação planejada e coordenada a partir das novas concepções iluministas importadas em Portugal pela burocracia pombalina, que objetivavam, a partir do Estado ou da “monarquia esclarecida”, racionalizar ações econômicas, sociais e administrativas que promovessem o enriquecimento do país. Essa política pública apresentava-se como a “polícia” da sociedade, conceito que abrangia não apenas o controle da segurança propriamente dito mas toda a vida social, do crescimento demográfico à saúde pública. Esse “estado de polícia”, que aliás sobreviveria à Revolução e passaria ao liberalismo, chegando ao conceito de “poder de polícia” no direito administrativo desenvolvido a partir do século XIX, era então a última palavra em matéria de administração pública e sua aplicação no Brasil foi corrente a partir dos últimos governadores e vice-reis da colônia e no governo joanino no Rio de Janeiro desde 1808.

Isolar a entrada e o comércio de escravos numa área delimitada fora da cidade, mas próxima, atendia não apenas às concepções sanitárias da época, mas às de moralidade (os contemporâneos falavam da quase nudez dos escravos), estética (lembremos que o mesmo vice-rei proibiu as urupemas), e de ordem social e política, pois a concentração de escravos era vista como potencialmente perigosa na colônia. Tal sensibilidade se agravou após a revolução do Haiti, quando a ocorrência de uma grande rebelião era, para algumas fontes do período joanino, apenas questão de tempo.

Por mais de meio século o Valongo concentrou assim o mercado de escravos do Rio de Janeiro e como tal foi descrito pelos cronistas e viajantes. Coincidindo com a pressão britânica para a extinção do tráfico e da escravidão e com o vigoroso movimento de opinião contrário à exploração da mão de obra escrava, os testemunhos mostravam-se em geral chocados com a condição física e o

tratamento dispensado aos africanos e com o poder demonstrado pelos traficantes.

A época de sua desativação (1830) explica-se: em abril deste ano completaram-se os quatro anos da convenção assinada pelo governo brasileiro com Londres para a extinção do tráfico. Este se tornava ilegal e não poderia desta forma continuar existindo abertamente o mercado do Valongo, embora o tráfico prosseguisse sob a forma de contrabando até o início dos anos 1850, em outros pontos de entrada no litoral.

A área do Valongo, como as praias adjacentes, continuou ocupada por armazéns e trapiches para a entrada e saída de produtos, construindo-se oficialmente um largo ocupando terreno municipal e outros terrenos doados por seus proprietários. Em 1843 coube a Grandjean de Montigny transformar o largo “na primeira praça monumental do Rio”, onde no mesmo ano desembarcou no “Cais da Imperatriz”, especialmente construído, a princesa Tereza Cristina de Nápoles, para casar-se com o Imperador Pedro II.

Pouco mais de vinte anos depois, em 1867, surge o projeto das Docas de Dom Pedro II, um empreendimento proposto pelo engenheiro André Rebouças, compreendendo cais, maquinaria e armazém.

O pedido que agora consideramos refere-se ao tombamento do prédio do antigo armazém, a despeito das modificações por ele sofridas ao longo do tempo, bem como de sua pedra fundamental datada de 1871.

A construção de docas nos portos é importante característica da modernização econômica propiciada pela Revolução Industrial em seus diferentes momentos.

O estudo da Revolução Industrial, desenvolvido desde fins do século XIX por gerações de historiadores, economistas e sociólogos vem destacando em época mais recente a profunda interação de aspectos como a mecanização, a tecnologia, a organização do trabalho, o desenvolvimento da educação geral e profissional, a estrutura financeira e o comércio interno e externo. Longe de se restringir apenas à questão da mecanização, desde a chamada “primeira revolução industrial” há a percepção crescente de que esta teria sido inviável sem as estradas de ferro, as mudanças radicais na tonelagem da marinha mercante e o aparelhamento dos sistemas portuários em bases modernas. Se estes sistemas hoje são

automatizados, na segunda metade do século XIX eram mecanizados e seu elemento técnico básico era a engenharia hidráulica, objeto de interesse e da especialização de Rebouças.

A modernidade tecnológica dos sistemas portuários na década de 1860 estava na Inglaterra, mais exatamente em Liverpool e Londres. Naquela cidade o estabelecimento modelo era a “Albert Dock”, complexo portuário de cais e armazéns/depósitos fundado em 1846, assim denominado em homenagem ao príncipe-consorte Alberto, marido da rainha Vitória e que já em 1848 recebia os primeiros guindastes hidráulicos do mundo.

Mais tarde, em 1855, foi a vez das “Victoria London Docks”, no mesmo padrão da de Liverpool, acrescido do aparelho de diques múltiplos concebido pelo engenheiro Edwin Clark, considerado modelar por André Rebouças. Lembre-se que as docas de Nova Iorque somente se modernizaram na década de 1870, depois de concluído o empreendimento de Rebouças.

André Rebouças é atualmente mais conhecido por sua atuação no movimento abolicionista do que como engenheiro e professor de engenharia da Escola Politécnica. Nasceu em Cachoeira, na Bahia, em 1838 e era o mais velho dos oito filhos do casal Antonio Pereira Rebouças e Carolina Pinto Rebouças. Seu avô paterno era o pequeno comerciante Gaspar Pereira Rebouças – outras fontes o dão como alfaiate - casado com Rita Basília dos Santos, ex-escrava alforriada, residentes em Maragogipe. Embora a família fosse pobre, os três filhos do casal se destacariam: José Rebouças, tio mais velho de André, foi violinista e compositor, tendo feito carreira na música e apresentando-se em Bolonha e Paris. Manoel Maurício, outro tio, foi escrevente em Jaguaripe e estudou depois na França, onde se tornou bacharel em ciências e doutor em Medicina, tendo sido catedrático de Botânica e Zoologia da Escola de Medicina da Bahia entre 1832 e 1857. O terceiro filho, Antonio, pai de André, teve a carreira mais brilhante: foi advogado reconhecido, embora não formado no curso jurídico, ombreando com os maiores do tempo e sendo citado por Teixeira de Freitas na Consolidação das Leis Civis. Líder liberal moderado teve participação intensa na vida política do período regencial e do Segundo Reinado, tendo sido deputado e chegando a conselheiro do Império. Sua moderação política não o impedia de assumir de modo sistemático a própria cor, numa sociedade que era fortemente miscigenada mas igualmente preconceituosa. Pelo menos este é o testemunho de Joaquim Nabuco, amigo e correligionário monarquista de André Rebouças, no *Estadista do Império*, ao falar

de seu pai: na Câmara, dizia o líder abolicionista, “*falava sempre em nome da população mulata*”, registrando seu importante discurso de 20 de abril de 1843 no qual pedia a representação dos negros no governo do país. (Vol. I, p. 54-55). Seu tio Manuel Maurício, também conselheiro de Estado e seu pai Antonio Rebouças foram membros do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, entidade que à época congregava a elite política e intelectual do Império.

A atuação de André Rebouças no movimento abolicionista e, mais que isso, a preocupação com a inserção econômica e social dos ex-escravos tinha assim antecedente relevante na própria família.

Do lado materno André Rebouças era filho de Carolina Pinto Rebouças, filha de outro comerciante, André Pinto da Silveira, em homenagem a quem o futuro engenheiro herdaria o nome. Seus irmãos mais novos Antonio e José também foram engenheiros, sendo aquele importante colaborador de André.

André Rebouças bacharelou-se em Ciências Matemáticas em 1859 e tornou-se engenheiro militar pela Escola Militar de Aplicação no ano seguinte. Em 1861 seguiu para Paris com o irmão Antonio em missão de estudos, visitando arsenais, portos e instituições de ensino. Visitou também Liverpool, Manchester e Londres onde a convite do ministro Barão de Penedo, representante do Brasil, integrou com seu irmão a Comissão Brasileira à Exposição Internacional de Londres. Nesta cidade entusiasmou-se pelas “Victoria London Docs” e em especial pelo sistema de “diques múltiplos” de Edwin Clark, fazendo experiências semelhantes no Rio perante o Imperador e mais tarde procurou aplicá-lo às Docas Dom Pedro II. No retorno publicaria o resultado dessa missão: os trabalhos “Memória sobre as fundações com ar comprimido da ponte Lavulte sobre o Ródano”, “Estudos sobre os caminhos de ferro franceses” e “Estudos sobre os portos de mar”, setor para o qual daria tão relevante contribuição mais tarde.

No Brasil foi comissionado para vistorias e estudos sobre portos na década de 1860, participou da Guerra do Paraguai e de novo no Rio de Janeiro foi contratado como engenheiro da alfândega, apresentando em 1867 dois trabalhos diretamente vinculados a nosso tema: o estudo para uma legislação de fomento às docas e aperfeiçoamento do sistema portuário e o projeto para a construção da nova doca “*localizada nas enseadas da Saúde e Gamboa, com o nome de D. Pedro II*”.

Pode dizer-se que Rebouças foi responsável pela primeira modernização do sistema portuário do Rio de Janeiro, de início pela consecução das docas da alfândega, de que se tornaria o gerente em 1869 e logo em 1870 quando recebeu a concessão e se dedicou à construção das Docas Dom Pedro II. Olhar a questão pelo ângulo fluminense, aliás é muito limitado: Rebouças pretendia com a legislação fomentista e os protótipos do porto do Rio criar um sistema portuário que se estendesse a todo o país. Ou como diz em seu Diário, ainda em 24 de outubro de 1867: *“Permita Deus que tal decreto produza os benéficos resultados que dele espero: a construção e custeio de docas por companhias em todos os portos do Império”*.

Colocada a pedra fundamental da construção em 15 de setembro 1871, a obra foi desenvolvida, não sem polêmicas. Estas se encontram parcialmente registradas no processo. Como em outras obras públicas ou que recebiam incentivos oficiais, não foi utilizada mão de obra escrava. Os percalços impediram que o projeto se concluísse da forma desejada por André Rebouças para o cais, embora entrasse em funcionamento. A importação do sistema dos *“diques múltiplos”* não ocorreu, o que teria dado prioridade ao Rio de Janeiro na América, pois em Nova Iorque foram introduzidos pouco mais tarde. Ainda no século XIX foram realizadas outras intervenções na área. Rebatizadas como Docas Nacionais após a proclamação da república, como tantas outras entidades e órgãos que receberam este adjetivo, seriam enquadradas no conjunto das reformas do porto realizadas na época do prefeito Pereira Passos (1902-1906).

Pode-se assim concluir que a primeira grande modernização do porto do Rio de Janeiro concebida a partir de procedimentos de engenharia e critérios logísticos modernos, deve-se à iniciativa de André Rebouças, à qual se seguiu a de Pereira Passos, frequentemente dada como pioneira deste processo.

Seu dinamismo não se limitou a essas atividades, estendendo-se ao abastecimento de água no Rio de Janeiro e à proposta de construção de estradas de ferro de Antonina a Curitiba, da Paraíba e a Paraná-Mato Grosso, entre outras iniciativas executadas ou apenas planejadas. Na docência teve presença intermitente na Escola Politécnica, até em 1880 classificar-se vitoriosamente no concurso para catedrático da *“primeira cadeira”* do primeiro ano, que compreendia Materiais de Construção e Resistência dos Materiais, vencendo dois outros importantes engenheiros, André Gustavo Paulo de Frontin e Viriato Belfort Duarte. A década de 1880 seria dominada pela atuação na campanha abolicionista.

Não há dúvidas sobre a pertinência do tombamento pleiteado, quer quanto à densidade histórica da área do Valongo, quer do prédio das Docas Dom Pedro II, por diferentes motivos.

Antes da iniciativa do marquês do Lavradio, a área era um dos limites da expansão urbana, local de conflito com os franceses em 1711 e objeto da expansão física da cidade nas décadas seguintes, com acentuada vocação portuária. Com o Valongo transformado no mercado de escravos e a proximidade do Cemitério dos Pretos Novos, ocorreu nova significação associada à política iluminista de racionalização e eventual segregação de espaços urbanos; ao início da expansão cafeeira no vale do Paraíba e às polêmicas provocadas pela continuidade do tráfico numa época de afirmação de direitos do homem.

No momento seguinte a “*praça monumental*” de Grandjean de Montigny, o Cais da Imperatriz e as Docas de Dom Pedro II representam outra inflexão da região, que passa agora a sofrer os efeitos da modernidade do século XIX, como o desenho urbanístico de inspiração francesa e a inovação tecnológica do novo cais das Docas.

O projeto e a construção das Docas cabem a André Rebouças, cujo papel polimórfico na História do Brasil como engenheiro, professor, publicista e líder abolicionista é de evidente relevância.

Recortado nesse conjunto propõe-se o tombamento do prédio do antigo armazém central das Docas Dom Pedro II, da área de terreno não edificável adjacente, a pedra fundamental do edifício e uma delimitação de entorno compreendendo duas quadras, aquela onde se localiza o prédio e uma lateral. Vale registrar que o pedido de tombamento deu-se no contexto de pesquisas e achados arqueológicos na área motivados pelo projeto de sua renovação urbanística – o chamado “Porto Maravilha”- e após a criação do Circuito Histórico e Arqueológico de Celebração da Herança Africana e das “Recomendações do Valongo”. Este documento do Grupo de Trabalho Curatorial do Projeto Urbanístico e Arquitetônico daquele Circuito aponta a região como referência da identidade negra no Rio de Janeiro, tanto pela presença escrava durante o tráfico de africanos quanto pela participação de André Rebouças na construção do prédio objeto de tombamento, entre outras razões elencadas.

Embora ao longo da elaboração do processo de tombamento tenham sido referidas questões como a ausência de “excepcionalidade arquitetônica” ou a

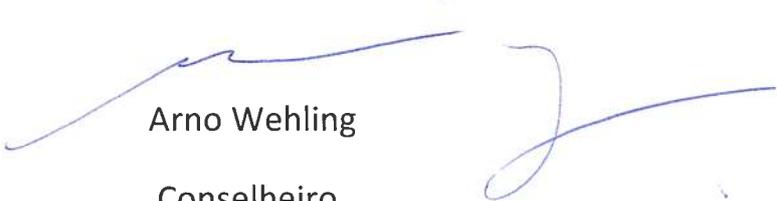
desvinculação do prédio com o problema da escravidão ou o próprio cais do Valongo - desativado quarenta anos antes - consideramos que tais argumentos não subsistem.

No caso da arquitetura, por se tratar de uma obra planejada, projetada e construída por André Rebouças, cujo significado não pode ser dissociado nem do espírito modernizador que representa nem da sua permanente ação em prol do fim da escravidão e da plena incorporação do escravo, e mais largamente do negro, à sociedade brasileira. Ademais, a proposta solicita a inclusão do tombamento no Livro de Tombo Histórico e no Livro do Tombo Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico, o que exclui eventual questionamento estético.

Quanto ao segundo ponto, não cremos ser indispensável umnexo físico ou cronológico para evidenciar uma situação de identidade. A área do Valongo – e não apenas a praia ou o cais – permaneceu fortemente associada à escravidão e ao tráfico, com seus depósitos e armazéns, mesmo depois da desativação compulsória de 1830. A construção de um edifício para novas Docas e de um cais moderno em 1870 na mesma área – e, ressalte-se, a proximidade do mar, afastado posteriormente por aterros que podem dar uma ideia equivocada de distância – fez-se naquela região e deve-se à figura emblemática da resistência à escravidão, André Rebouças. Emblemática, aliás, não num futuro distante, mas no próprio momento da edificação, cujo início coincidiu em ano e mês com a promulgação da primeira das leis abolicionistas, a do Ventre Livre e que se desdobraria mais tarde na campanha abolicionista. Ressalte-se, por tais motivos, a relevância da área para a identidade negra.

Pelo exposto, o parecer é favorável ao tombamento do prédio das Docas Dom Pedro II e de sua pedra fundamental no Livro de Tombo Histórico e no Livro de Tombo Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico, considerada a observação feita a propósito da situação física do imóvel.

Brasília, 24 de novembro de 2016


Arno Wehling

Conselheiro