

Engenheiros tomam Partido: Os “melhoramentos” urbanos na cidade do Rio e o papel do Clube de Engenharia (1880 – 1910)

Fernanda Barbosa dos Reis Rodrigues*

Resumo: A partir de finais do século XIX, a organização do espaço urbano – especialmente na cidade do Rio de Janeiro, então capital da República – articulava-se com a difusão de uma civilização e manutenção da ordem nos marcos das modificações da economia, das relações de produção e dos atores sociais com influência, a exemplo dos engenheiros.

Isto porque, ao longo daquele século, a realidade das principais cidades veste-se de um tecido econômico e social que se complexifica, ganhando setores médios urbanos – jornalistas, bancários, comerciantes, funcionários públicos – e suas respectivas atividades, além de negros libertos, imigrantes, empresários, empreiteiros e industriais.

Nosso esforço se constrói no sentido de identificar a formação dos engenheiros civis brasileiros que exerceram papel fundamental na correlação de forças políticas, culturais e econômicas a partir de meados do século XIX e primeira década do século XX, desempenhando a função de formuladores e organizadores da cultura.

Partimos da concepção de que aqueles profissionais, nascidos no seio da monarquia escravista e agrária capilarizam-se em espaços de poder consolidando seu papel de técnico-intelectuais em uma conjuntura pautada pelo esforço de viabilização das condições políticas e materiais de reordenamento do espaço urbano necessárias ao desenvolvimento do capitalismo no Brasil.

Nesse sentido, o Clube de Engenharia, fundado em 1880 no Rio de Janeiro, enquanto instituição que congrega parte relevante desses profissionais assume, para nós, papel basilar na formulação de políticas e consolidação de projetos que se erguem sobre uma determinada estrutura econômica de dominação e, do mesmo modo, garantem a sua reprodução.

Palavras-chave: Clube de Engenharia; Engenheiros; Estado Ampliado; Reforma Urbana; Rio de Janeiro.

Engineers take the Party: Urban "improvements" in the city of Rio and the role of the Engineering Club (1880 - 1910)

Abstract: From the end of 19th century, the ordenation of urban space – specially on Rio de Janeiro city, capital of republic at that time – was articulated with the difusion of some civilizational values and also with the order maintenance in the midst of changes in the economy, as well as on the social relations of production and the influential social actors, as the engineers.

Over the course of that century, the reality of the major cities has become more complex, and included urban middle sectors - journalists, bankers, merchants, civil servants - and their respective activities, as well as freed blacks, immigrants, entrepreneurs, contractors and industrialists.

Our objective is to identify the formation of Brazilian civil engineers who exercised a fundamental role in the correlation of political, cultural and economic forces from the

* Professora da Universidade Federal Fluminense.

middle of the 19th century and the first decade of the 20th century as formulators and organizers of culture.

Those professionals were born in the slave and agrarian monarchy and capillarize themselves in spaces of power, consolidating their role as technical-intellectuals in a conjuncture guided by the effort to make feasible the political and material conditions for the reordering of the urban space necessary to Development of capitalism in Brazil. Therefore, the Engineering Club founded in 1880 in Rio de Janeiro as an institution that congregates a relevant part of these professionals assumes for us a basic role in the formulation of policies and consolidation of projects that are built on an economic structure of domination and, in the same way, ensure their reproduction.

Keywords: Engineering Club; Engineers; Extended State; Urban Reform; Rio de Janeiro

O interesse pelo estudo que conduziu o presente trabalho apareceu em finais da graduação, no segundo semestre de 2013, em meio às históricas Jornadas de Junho, às mobilizações contrárias ao aumento das passagens de ônibus no Rio de Janeiro e em outras cidades do país, e às críticas ao modelo de “cidade mercadoria” – para lançarmos mão de uma apreensão marxista dos processos em voga no espaço urbano atualmente – que ganharam contornos ainda mais dramáticos em meio à agenda de megaeventos prevista para a cidade e estado do Rio a partir daquele momento.

Nesse sentido, o esforço pelo debate acerca do direito à cidade e o estudo da historicidade dos processos de intervenção e racionalização do espaço urbano vem ganhando contornos vivos, os quais reascendem as motivações de pesquisas em torno dos agentes que operacionalizaram historicamente profundas modificações culturais e na paisagem urbana.

Sob esse aspecto, nosso esforço é identificar a formação dos engenheiros civis brasileiros que exerceram papel fundamental na correlação de forças políticas, culturais e econômicas a partir de meados do século XIX e primeira década do século XX, desempenhando a função de formuladores e organizadores da cultura.

Para o nosso estudo - que conforma parte da dissertação de mestrado defendida pelo PPGH/UFF -, elegemos por objeto de pesquisa uma das instituições centrais na composição daquele cenário: o Clube de Engenharia, bem como a trajetória de alguns dos seus sócios mais proeminentes.

Partimos da concepção de que aqueles profissionais, nascidos no seio da monarquia escravista e agrária, instrumentalizam-se e capilarizam-se em espaços de poder, consolidando seu papel de técnico-intelectuais em uma conjuntura pautada pelo

esforço de viabilização das condições políticas e materiais de reordenamento do espaço urbano necessárias à expansão da principal economia do país naquele momento.

Nosso estudo abarca o período de meados para o final dos oitocentos, em meio ao progresso técnico experimentado de forma mais expressiva a partir da construção de estradas de ferro no território nacional – principal ramo de grandes obras públicas de “melhoramentos” até então –, acompanhado dos ideais de “modernização” e “progresso” que tomam forma naquela conjuntura – percebendo a Ciência e os progressos científicos enquanto produtos das relações sociais que os engendram.

Diante da produção em alta nos pés de café da região do Vale do Paraíba e da necessidade de otimização do transporte das sacas das cafeiculturas ao longo da Serra do Mar, as estradas de ferro entram na ordem do dia de políticas públicas que previam obras de infraestrutura ou “melhoramentos” e reorganização da concessão de linhas férreas para integrar a Corte, a região do Vale do Paraíba e as províncias de São Paulo e Minas Gerais através da Serra do Mar¹.

Neste cenário de desenvolvimento das forças produtivas e de unidades industriais, abertura de estradas de ferro, fortalecimento dos centros urbanos e formação de um novo campo de saber técnico – a engenharia civil (não-militar) –, o discurso civilizatório perpassava e, muitas vezes, se confundia com o discurso do progresso técnico, o que configurou uma valorização sócio profissional e política dos engenheiros, apoiados em uma pretensa “superioridade” de sua profissão sobre outras ocupações.

Caminhamos sobre uma conjuntura em que “atraso” e “progresso” tecem uma unidade dialética, própria das especificidades nacionais do desenvolvimento do capitalismo, cuja acumulação primária se forja numa estrutura escravista de produção, com incremento do capital mercantil e que, mais tarde, abriga o aparecimento e fortalecimento de uma atividade industrial e o complexo processo de transição² do trabalho escravo para o livre e assalariado.

Por “modernidade”, portanto, estaremos compreendendo esta unidade contraditória e dialética de “atraso” e “progresso”, intrínseca ao capitalismo, enquanto modo de produção que se conecta globalmente, mas se realiza localmente, transpassado pelas especificidades históricas e as singularidades de cada localidade.

¹ MATTOS, Ilmar Rohloff de (2004). *O tempo saquarema: a formação do Estado Imperial*. São Paulo: Hucitec. P.182-189.

² Usaremos o termo de transição sem, contudo, conceber este processo em um sentido linear, considerando que, no caso da sociedade brasileira, formas distintas de relações de trabalho conviveram a partir do marco de abolição da escravatura.

Ao assinalarmos o movimento de uma realidade material construída à luz da ideia de modernidade percebemos que, esta mesma, em uma sociedade pautada por relações sociais e de produção mercantilizadas e monetarizadas se fará erguer sob o imperativo do “atraso”, enquanto expressão de algo - aparentemente antagônico - que, aqui, se expressa na exploração do trabalho e expropriação; fragmentação do todo social e, fundamentalmente, exclusão social.

O capitalismo em seu processo de formação e desenvolvimento ingressa, em meados do século XIX, em uma fase marcada pela industrialização acelerada de seus epicentros – Inglaterra, França e Estados Unidos – expressa no crescimento da demanda de mercados consumidores, revolução dos meios de comunicação e transporte - com o advento da locomotiva e navio a vapor – e consequente integração de territórios centrais e periféricos a uma economia cada vez mais “mundializada”.

Esse processo será sentido na realidade brasileira a partir de meados daquele século mediante leis de entrave ao trabalho escravo no país, imigração, advento do trabalho livre, avanço e crescimento da cafeicultura ao oeste da que se tornará a principal economia do país – São Paulo –, introdução e concentração de uma atividade industrial no centro-sul do país, incremento do capital comercial e financeiro, inchaço dos centros urbanos, abolição da escravatura e reforma política de 1888 e 1891, com a proclamação da República e promulgação da primeira Constituição republicana do país, moldada sob a referência liberal-federativa estadunidense.

Em meio a essas transformações, o recém-nascido direito burguês igualizará formalmente todos os homens perante a lei ao reconhecê-los como sujeitos individuais de direitos, lançando as bases para que a exploração do trabalho assumisse um caráter contratual, fruto da negociação entre capital e trabalho no mercado³.

Tal processo desautoriza uma análise afeita à lógica formal, que não abarque as amálgamas que brotam no terreno das modificações econômicas e políticas do período, de modo que, para nós, um dos conceitos mais importantes que lançará luzes sobre as contradições que permeiam e conformam a ossatura do sistema capitalista naquele momento (e de modo amplo) é o cunhado pelo revolucionário russo L. Trotsky nos anos de 1910 – anterior à Revolução de 1917, portanto -, do desenvolvimento combinado⁴,

³ SAES, Décio. *A Formação do Estado Burguês no Brasil (1888-1891)*. Rio de Janeiro: Ed Paz e Terra, 1985, pp. 181 – 192.

⁴ TROTSKY, León. *Histoire de la Révolution Russe*. Éditions du Seuil, Paris, 1950. Texto traduzido por Eduardo Velhinho para o Marxists Internet Archive.

Disponível em: <https://www.marxists.org/portugues/trotsky/1930/historia/>

que abre uma série de lacunas de reflexão a respeito do desenvolvimento do capitalismo a nível global sob o jugo do capital monopolista⁵.

Em artigo publicado na revista francesa *Actual Marx*⁶, Michel Löwy expõe uma interessante reflexão sobre o termo que, a despeito de sua capilaridade no marxismo – em especial nas análises dos movimentos de libertação na América Latina e Ásia –, não foi posteriormente desenvolvido por Trotsky em outros escritos.

A ideia de um desenvolvimento desigual e combinado extrapola os limites da afirmação do caráter exclusivamente capitalista das economias latino-americanas desde a época colonial – como o afirmam os teóricos da dependência –, assinalando as imbricações que se estabelecem nas relações de produção desiguais, sob o domínio do capital (Löwy, 1995).

Tal ideia, ainda que não apareça explicitamente em Marx, encontra raízes nos seus escritos da *Introdução à Crítica da Economia Política*, onde lê-se na importante passagem que:

Em todas as formas de sociedade, é uma produção específica que determina todas as outras, são as relações engendradas por ela que atribuem a todas as outras o seu lugar e a sua importância. É uma luz universal onde são mergulhadas todas as outras cores e que as modifica no seio de sua particularidade. É um éter particular que determina o peso específico de toda a existência que aí se manifesta⁷.

Ao referir-se ao modo de produção capitalista como uma “luz universal”, Marx sinaliza para uma inadiável incorporação de formações sociais não reconhecidas à realidade e especificidade do surgimento e desenvolvimento daquela ordem no caso europeu – especificamente, o inglês.

Desta feita, ao olhar para a Rússia de seu tempo, que combinava “a indústria mais concentrada da Europa sobre a base da agricultura mais primitiva”, Trotsky desenvolve, daí, uma percepção totalizante do modo de produção capitalista, identificando a posição do país na engrenagem global de uma ordem que se articula mundialmente.

Em passagem de seu escrito destacada por Löwy, ele afirma:

⁵ Para ver mais a respeito da formação do capital monopolista, consultar: LENIN, V., *Imperialismo, estágio superior do capitalismo* (ensaio popular). Expressão Popular, SP, 2012.

⁶ LÖWY, Michel. *A teoria do desenvolvimento desigual e combinado*. In: *Actual Marx*, 18, 1995. Tradução de Henrique Carneiro.

⁷ MARX, K., *Contribution à la critique de l'économie politique*, Paris, Editions Sociales, 1977, p. 172 apud LÖWY, Michel, *Teoria do Desenvolvimento desigual e combinado*, in: *Actual Marx*, 18, 1995.

A desigualdade do ritmo, que é a lei mais geral do processo histórico, manifesta-se com o máximo de vigor e de complexidade nos destinos dos países atrasados. Sob o açoitamento de necessidades exteriores, a vida retardatária é constringida a avançar por saltos. Desta lei universal da desigualdade dos ritmos decorre uma outra lei que, na falta de uma denominação mais apropriada, chamaremos lei do desenvolvimento combinado, no sentido da reaproximação de diversas etapas, da combinação de fases distintas, do amálgama de formas arcaicas com as mais modernas⁸.

Tal percepção é extremamente rica e expressa uma ruptura com o marxismo “ortodoxo”, afeito a uma análise que se encerra na primazia do econômico sobre as demais dimensões do todo social, engessando realidades particulares de formação social que a Rússia do período assinalado, ou o Brasil da passagem dos séculos XIX e XX desnudam.

É nesse sentido que compreendemos o processo de falência do modo de produção escravista no país, que cede espaço ao trabalho livre (assalariado, semi-assalariado e não-assalariado), a incorporação de uma produção fabril que conta com um operariado crescente e uma nova correlação de forças que se forja ao longo da reforma política de finais dos oitocentos costurados à consolidação do país como grande economia agroexportadora na divisão internacional do trabalho.

A teoria do desenvolvimento “desigual e combinado” é, nesse sentido, a reafirmação de um entendimento dos processos históricos enquanto peças integradas e, por isso mesmo, dinâmicas; uma tentativa de explicar modificações em uma realidade social específica e, por consequência, de dar conta da lógica das contradições econômicas e sociais dos países do capitalismo periférico ou dominante pelo imperialismo⁹.

A organização do capitalismo a nível global em sua fase comercial viabiliza a absorção de uma nova cultura e organização econômica que se concentra, ainda no Império, nas operações mercantis¹⁰. Isto porque, diante do crescimento da potencialidade produtiva dos centros europeus, primordialmente, é exigida uma vertiginosa ampliação do mercado consumidor de produtos industriais, levando ao surgimento da crise capitalista do período entre 1873 e final do século XIX, cujo

⁸ TROTSKY, L., op. cit. s/p.

⁹ LÖWY, M., *Op. cit.*, p. 73-74.

¹⁰ *Op. cit.*

desdobramento, um deles, será a evasão de capitais em direção aos mercados exteriores, dentre eles, o brasileiro¹¹.

São fatores internos e externos, portanto, que conduzem um processo de amplas e profundas modificações materiais e culturais na sociedade brasileira, permeadas por contradições inerentes ao processo de desenvolvimento do capitalismo.

No esforço de se compreender a relação guardada entre o comércio e produção agroexportadores, o importante trabalho de Francisco de Oliveira (1977) expõe de que modo o financiamento e a comercialização da produção escravista reforçam a intermediação comercial-financeira externa, compondo um circuito que se estabelece no financiamento, produção e comercialização.

Os lucros auferidos sobre o financiamento da produção agrícola para o plantador e sobre sua comercialização pelos negociantes expressa a acumulação do setor produtivo escravista em terras e escravos, e a concentração de recursos monetários no setor de financiamento e comercialização. Neste sentido é que se entende a relação entre a produção agrária para exportação – e a grande riqueza que o café gerava – e o desenvolvimento do espaço urbano¹².

Esses elementos gerarão uma íntima relação permeada por contradições entre a produção agroexportadora e a indústria, assinalada em ampla historiografia que se volta sobre esse período da história nacional¹³ e que expõe a complexidade entre ambas as esferas da economia, cuja diferenciação cabal se dará sobre a forma da produção e apropriação do valor, a força motriz dos circuitos distintos de reposição de um dado produto¹⁴.

De modo que, ao voltarmos-nos para o entendimento da sociedade civil enquanto momento ideológico de organização de formas de pensamento e percepção do mundo

¹¹ HANSEN, Claudia. *Eletricidade no Brasil da Primeira República – A CBEE e os Ginle no Distrito Federal (1904 – 1923)*. Tese de Doutorado. Niterói, UFF, 2012.

¹² PIÑEIRO, Théó Lobarinhas. *Valença: dos caminhos de comércio à indústria*. In: CADERNOS DO DESENVOLVIMENTO FLUMINENSE, p. 11-12, 2015. Disponível em:

www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/cdf/article/view/17738. Acessado em: 11 de Julho de 2016.

¹³ Algumas das referências que norteiam esta pesquisa são os trabalhos de: SILVA, Sérgio. *Expansão cafeeira e origens da Indústria no Brasil*, 1986; MENDONÇA, Sônia Grande propriedade, grandes proprietários: velhas questões, novas abordagens (1890-1930), 2002 in *A Industrialização brasileira em perspectiva histórica (1808-1956)* in *Em Tempo de Histórias - Publicação do Programa de Pós-Graduação em História da Universidade de Brasília PPG-HIS*, nº. 18, Brasília, jan/jul. 2011. ISSN 1517-1108; GORENDER, Jacob. *A Burguesia Brasileira*, Coleção Brasiliense, 1981.; MELLO, João Manuel Cardoso de. *O capitalismo tardio*. São Paulo: Brasiliense, 1986; LOBO, Eulália. *História do Rio de Janeiro: do capital comercial ao capital industrial e financeiro*. Rio de Janeiro: UFRJ, 1978; SUZIGAN, Wilson. *Indústria brasileira*. São Paulo: Brasiliense, 1986; LEVY, Maria Bárbara. *A indústria do Rio de Janeiro através de suas sociedades anônimas*. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 1994;

¹⁴ OLIVEIRA, Francisco de. *A Economia da Dependência Imperfeita*. Rio de Janeiro: Graal, 1977.

aparente que expressa o projeto de uma classe sobre as demais – dominantes e dominadas – estamos compreendendo o período de meados do século XIX em diante no Brasil como um processo de *complexificação* dessa mesma sociedade civil, ou *ampliação* – em caráter seletivo e molecular – do estado (em seu sentido restrito), que se faz acompanhado por alterações na base material dessa sociedade, como expomos acima.

O conceito de Estado Ampliado permite identificar a íntima correlação de forças entre as formas de organização das vontades (singulares e coletivas), a ação (imediate ou mediata) e a própria consciência (sociedade civil) – sempre enraizadas na vida socioeconômica – e as instâncias específicas do Estado em seu sentido restrito (sociedade política). Gramsci supera a dualidade das análises que contrapunham base à superestrutura, integrando a sociedade civil e a sociedade política em uma só totalidade, em permanente interação, no âmbito do que ele considera as superestruturas¹⁵.

Para Gramsci, “na filosofia da práxis, o ser não pode ser separado do pensamento, o homem da natureza, a atividade da matéria, o sujeito do objeto; se essa separação for feita, cai-se numa das muitas formas de religião ou na abstração sem sentido”¹⁶. O mesmo define o homem como uma “série de relações ativas” e, portanto, sua natureza se forja em um caráter processual, de modo que ele – o homem – “não entra em relação com a natureza simplesmente pelo fato de ser ele mesmo natureza, mas ativamente, por meio do trabalho e da técnica”; É o terreno material, portanto, que conforma a base da práxis humana.

O autor reforça, dessa forma, o potencial de ação e organização dos indivíduos a partir de sua experiência coletiva, processo que confere a possibilidade de manutenção de uma dada ordem e, da mesma forma, dialeticamente, da superação radical desta mesma ordem.

É nesse sentido que reafirmamos a centralidade do mundo material para a nossa compreensão dos agentes e processos em análise, reforçando o basal caráter de classe dos mesmos – embora caiba ressalvamos aqui que tal vínculo não se forja de modo mecânico; fatalista; mas mediatizado, e permeado de contradições.

Como chama atenção Mendonça, a esse respeito:

Isso significa afirmar que o desenvolvimento da economia e da política, intimamente vinculados e marcados por processos e reações recíprocas, não implica em admitir que as transformações ocorridas no mundo econômico

¹⁵ FONTES, V. & MENDONÇA, S., 2011, p. 62.

¹⁶ GRAMSCI, Antonio. Cadernos do cárcere: introdução ao estudo da filosofia e a filosofia de Benedetto Croce. 5. ed. Tradução Carlos Nelson Coutinho com a colaboração de Luiz Sergio Henriques e Marco Aurélio Nogueira. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011, p. 175

repercutam de pronto sobre as superestruturas e vice-versa. Tal descompasso, aliás, integra as próprias condições de produção e reprodução das relações sociais sob o capitalismo, através da unidade econômica e política da classe dominante, unidade essa que se processa no Estado¹⁷.

Sobre este aspecto, é verdade que, na sociedade capitalista, a economia assume uma dimensão em certa medida apartada e independente do restante da vida social, o que não resulta no “primado ontológico do econômico”, mas sim na característica do capitalismo enquanto sistema em que a lógica econômica se impõe sobre o conjunto das relações sociais¹⁸.

Seguindo nessa linha de análise, nos voltamos para o Clube de Engenharia, fundado em 1880 na cidade do Rio de Janeiro, o qual transcendeu os limites de uma associação tão somente profissional, congregando, além de engenheiros, empresários, empreiteiros e industriais.

Em um primeiro momento, a principal agência de organização profissional daqueles engenheiros era o Instituto Politécnico Brasileiro (IPB), fundado em 1862, mesmo ano em que erige-se o Corpo de Engenheiros Civis, atrelado à Secretaria de Estado dos Negócios do Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas (MACOP).

De acordo com MARINHO (2008), é provável que o IPB representasse o processo de “construção de um campo profissional específico, o qual buscava autonomia dentro do contexto de especialização e profissionalização, acompanhando de perto os novos aspectos das práticas e saberes da Engenharia Civil”¹⁹.

A diferença fundamental entre o Clube de Engenharia e o Instituto Politécnico será o caráter dirigente daquele primeiro, com a elaboração, aplicação e realização dos projetos de engenharia - atrelados aos serviços e obras urbanas -, extrapolando os limites de um caráter acadêmico, de estudo e produção científica marcante no IPB, fortemente ligado à Escola Central²⁰. A entidade se constituirá enquanto um terreno vivo de disputas *intra* frações de classes dominantes pela organização do consenso e impressão de seus respectivos projetos no estado restrito – ou “sociedade política”.

Eram essas articulações que viabilizavam a coesão dos engenheiros no plano da sociedade civil, fomentada pelo capital oriundo de alguns comerciantes importantes da

¹⁷ MENDONÇA, Sonia Regina de, 2014, Op. cit., P.33/34

¹⁸ MARINHO, 2008, Op. cit., P. 66.

¹⁹ **MARINHO, 2008, p.54**

²⁰ MARINHO, 2008.

Capital. E como fator facilitador da ocupação de cargos públicos na sociedade política, constava o fato de aqueles engenheiros estarem sediados na Capital, o que otimizava a impressão daqueles agentes formuladores junto a cargos ligados à Estrada de Ferro Central do Brasil, ao Observatório Nacional, ao Departamento Nacional de Obras contra as Secas, à Prefeitura do Distrito Federal, ao Ministério da Viação e Obras Públicas, etc²¹.

No discurso de abertura do Clube, Conrado Niemeyer apontara a necessidade de uma associação estável que congregasse engenheiros, industriais, fabricantes, etc, julgada fundamental para o “engrandecimento do país” e o “bem-estar da classe dos engenheiros”, visando a “prosperidade dos ramos de comércio, que interessadamente se acham ligados aos interesses da engenharia”²².

Através de um “mútuo auxílio” entre engenheiros e industriais, constava como primeira questão a *organização das bases da sociedade*²³ pela associação. Ao Clube caberia o estudo de tudo quanto dissesse respeito à engenharia e à indústria e, da mesma forma, aos melhoramentos públicos, desenvolvimento da indústria no Brasil e da “prosperidade e coesão” de engenheiros e industriais²⁴.

Dentre as finalidades do Clube, constavam:

(i) Manutenção de sua biblioteca (livros, revistas, documentos, jornais, desenhos, etc – que compõe um interessante acervo de fontes para os trabalhos de pesquisa);

(ii) Promoção de sessões e conferências para discussão;

(iii) Organização de congressos para tratar de questões relevantes para a engenharia ou indústria;

(iv) Promoção, custeamento e direção de exposições de trabalhos e obras de engenharia e indústria;

(v) Facilitação das relações de seus membros com empresários, diretores, concessionários e engenheiros de empresas e companhias.

A direção e administração do Clube ficariam a encargo de uma Diretoria e um Conselho eleitos por meio de Assembleia Geral realizada anualmente, sempre nos meses de Janeiro, e seria composta, a Diretoria, de um Presidente; um 1º e 2º vice-presidentes, bem como 1º e 2º secretários, e um tesoureiro. Os Conselhos seriam compostos de cinquenta membros, e as contas estariam a encargo de uma Comissão Fiscal composta por 5 membros, todos sócios do Clube, também eleitos em Assembleia Geral.

Os sócios ficariam divididos entre efetivos; correspondentes; honorários e beneméritos, em número ilimitado e sem distinção de nacionalidade. Dentre os sócios

²¹ CURY, Vania Maria, 2000, Op. cit., p.7.

²² VALLADÃO, Manuel. O Clube de Engenharia: Apontamentos históricos. 1913, p. 8.

²³ Idem, p. 9.

²⁴ Idem, p. 16.

efetivos constavam: Engenheiros, arquitetos e agrimensores titulados por qualquer escola ou faculdade brasileira ou estrangeira, e pessoas que exercessem ou tivessem exercido as profissões supracitadas, ainda não-diplomadas; pessoas que exercessem ou tivessem exercido “mérito” em qualquer indústria relacionada à engenharia; diretores, gerentes ou representantes de associações de crédito ou companhias, empresas, ou fábricas que tivessem relação com a engenharia; e pessoas que por seus escritos tivessem prestado notáveis serviços à engenharia ou à Indústria.

Em nosso estudo, conduzimos o levantamento dos associados que integraram os Conselhos e Diretorias do Clube dentro do período entre sua fundação e 1910, o que conforma o universo da amostra controlada de pesquisa que aqui realizamos, motivada pelo fato de que entendemos que são os membros que ocupam aqueles cargos deliberativos e decisórios que conformarão a Diretoria da instituição.

Reafirmamos, assim, nosso esforço de investigarmos a hipótese motora deste trabalho, a partir da qual apontamos para disputas internas ao Clube e, sobretudo, para a inflexão que sofre a entidade – e seu “grupo dirigente” – na virada do século XX, quando se descola das obras e assuntos ferroviários, e de um caráter ainda marcadamente monarquista, percebendo nos negócios de melhoramentos urbanos sua capacidade de fortalecimento e consolidação junto às frações de classe representadas mais expressivamente por empreiteiros e industriais.

Buscamos identificar de que modo o jogo político e as transformações econômicas e culturais vividas pelo país e, em especial, por sua capital a partir de finais dos oitocentos, desnudam uma rede de interesses e esferas de influência e poder em muito vinculados aos negócios de estradas de ferro, primordialmente, até a virada daquele século, que expressavam disputas entre as frações de classe ligadas aos negócios do café: à produção e ao comércio agroexportador e à circulação de mercadorias, respectivamente.

No mesmo sentido, a introdução do trabalho livre, o fim da Monarquia e, no Rio de Janeiro, o incremento do capital comercial, imobiliário e industrial, em relativo descolamento da produção cafeeira, em crise, expunham a conformação de um campo fértil de atuação e penetração daqueles intelectuais agremiados no Clube de Engenharia, que viriam na atividade industrial, comercial e de serviços e infraestrutura urbana o centro pujante de articulação de demandas e formulação de projetos de poder intimamente ligados às frações em disputa pela hegemonia: empresários e industriais, empreiteiros.

Tal inflexão não se processará de forma mecânica, nem muito menos brusca, guardando seu caráter processual expresso no próprio vínculo daqueles intelectuais, componentes do grupo dirigente do Clube de Engenharia. Isso pois, ao se verificar o mapeamento das trajetórias que consta em tabelas em sequência nos anexos deste trabalho, aqueles agentes transitarão em diversificadas esferas de trabalho e de poder – no interior do estado restrito, no campo da sociedade civil –, desempenhando funções que transitam entre os negócios ferroviários e mais fundamentalmente urbanos.

Isso só será possível, tornamos a lembrar, se compreendemos a especificidade da economia fluminense, por vezes ofuscada pelo caso paulista, que predomina nos estudos do desenvolvimento da economia nacional.

Se o Estado do Rio vivia a crise do setor agroexportador no final do Império, o município do Rio (Distrito Federal após a Proclamação da República) vivia uma florescência de atividades internas, assim como comerciais e industriais naquele momento²⁵. A cidade contará com a maior concentração fabril e operária do país, vindo a substituir a Bahia, e apenas sendo superada por São Paulo em finais da primeira década do século XX. Ao transpormos mecanicamente os elementos paulistas para o caso fluminense, associamos a decadência da classe dos cafeicultores escravistas do Vale do Paraíba com a decadência de toda a região do Rio.

O desenvolvimento industrial carioca e fluminense não tecerá relação direta e imediata com o setor agrário-exportador, o que é viabilizado pela considerável autonomia entre o padrão de crescimento e o nível de acumulação já existente no seio da comunidade mercantil local²⁶, bem como pela diversificação da produção agrícola na província do Rio, motora de um mercado interno em que predominava a comercialização de gêneros de subsistência²⁷.

Interessante observar, a partir daí, de que modo o Grupo Dirigente do Clube se altera – não necessariamente em suas personas, mas nas redes de trabalho e influência tecidas por aqueles engenheiros, que por vezes terão sua condição de classe²⁸ alterada, vindo a tornarem-se, eles mesmos, empresários, sócios e acionistas de indústrias, por exemplo.

²⁵ HANSEN, Claudia. *Eletricidade no Brasil da Primeira República: A CBEE e os Guinle no Distrito Federal (1904-1923)*. Tese de Doutorado, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2012.

²⁶ GOMES, Ângela de Castro; FERREIRA, Marieta Morais. *Industrialização e classe trabalhadora no Rio de Janeiro: novas perspectivas de análise*. RJ: Fundação Getúlio Vargas/CPDOC, 1988 (mimeo.), p. 12. In: LAMARÃO, Sérgio T.N.

²⁷ Para ver mais, consultar: LEVY, Maria Bárbara. *A indústria do Rio de Janeiro através de suas sociedades anônimas*. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 1994, p. 134.

²⁸ BOURDIEU, P., *A economia das trocas simbólicas*. São Paulo: Perspectiva, 1992.

Tal movimento nos confere consistência ao reafirmarmos a condição do Clube de Engenharia como um “partido”, por capilarizar as demandas capazes de dilatar a relação social que conforma o Estado na perspectiva gramsciana.

Ao olharmos para o início do século passado, identificamos a centralidade da agenda de grandes obras urbanas nos assuntos internos daquela instituição, implementadas com grande fôlego sob o governo de Rodrigues Alves (1902 – 1906) – a saber, na zona portuária da cidade e na região central e de bairros satélites – buscarão uma racionalização urbana expressa na modernização de seu porto, alinhamento, expansão, higienização (urbana e *social*) e arborização das vias públicas, articulação de uma malha urbana que funcionasse como organizadora da composição social das várias localidades da cidade, bem como a funcionalidade de cada uma dessas localidades – residenciais, fabris, comerciais, rurais -, canalização de rios, remoção de moradias populares, moralização de hábitos citadinos, etc.

Esse processo, que se adorna das falas e disposições oficiais em serviço da *Ciência*, do *Progresso* e da *Civilização* sustenta-se sobre a impressão de uma lógica elitista de pauperização de parte daquelas localidades, remoções e “higienização social”²⁹. Uma racionalidade urbana para o Capital que se acompanha da *brutalização* das relações sociais e das condições de vida de grande parte da população estabelecida, até então, nas regiões central e portuária da cidade, em cortiços, ou nos morros.

O orçamento das obras de infraestrutura e “melhoramentos” urbanos expunha a necessidade de se pensar acordos com o capital estrangeiro para o custeamento dos mesmos, haja vista o contexto de crise econômica e conflitos urbanos agravados pela primeira grande remoção na região portuária da cidade do Rio – ainda em finais do século XIX, em 1870, a cidade vive o arrasamento do cortiço Cabeça de Porco³⁰. Sob a administração de Rodrigues Alves, tais atividades recebem, então, carta branca para empréstimos de empresas estrangeiras.

Desta feita, o Rio ergue-se como instância da modernização brasileira, agregando todos os problemas e contradições que lhe seriam inerentes. A cidade, lócus por excelência da modernidade, vai protagonizar as modificações que a nova ordem social e política imporiam ao espaço urbano tais como a emergência do novo regime e os avanços técnicos impostos sob o signo incontestável da ciência.

²⁹ ROCHA, Oswaldo Porto & CARVALHO, Lia de Aquino, *A era das Demolições / Habitações Populares* - 2ª Edição. Ano: 1995 Editora: Sec Municipal de Cultura.

³⁰ CHALHOUB, Sidney, *Cidade febril – Cortiços e epidemias na Corte Imperial*, São Paulo, Companhia das Letras, 1996.

São contradições sentidas pelos atores sociais em cena e que, para nós, conforma um material fértil de exposição das contradições mesmas de uma sociedade que se complexifica e se (des)equilibra sob os pilares da modernidade e do retrocesso, do “atraso” e do “progresso”.

As reformas urbanas que ganham a cidade do Rio alcançarão espaço central de discussão a partir do marco do Congresso de Engenharia e Indústria de 1900, vastamente discutidas nas sessões do conselho diretor do Clube, a instituição organizadora do evento. Não de outro modo, o ano de 1903 marcará, a nível municipal e federal, a atuação coordenada da instituição e o poder público, ficando àquela primeira a responsabilidade de formulação direta das coordenadas de ação nas obras a serem empreendidas.

Da mesma forma, não é coincidência que, a partir daquele mesmo ano, assume a presidência do Clube Paulo de Frontin, também presidente da Companhia Edificadora Nacional, empresa escolhida para executar grande parte dos projetos de reformas urbanas da capital federal, por exemplo.

O projeto político-administrativo de Rodrigues Alves tinha dois pontos chaves: a remodelação da capital e a política de imigração. As obras federais dividem-se em duas categorias: obras do Porto e obras da Avenida Central, cujas responsáveis serão a Comissão de Obras do Porto, chefiada por Bicalho, e a Comissão Construtora da Avenida Central, com Paulo de Frontin no comando.

Em 1902, o Ministro da Viação e Obras Públicas, Lauro Muller, recebe significativa verba para a realização das obras do Governo Federal no Rio. A Comissão Técnica encarregada de elaborar o projeto definitivo das obras será composta pelos engenheiros do Clube de Engenharia Francisco Bicalho, Gabriel Osório de Almeida, José Freire Parreiras Horta, Domingos Saboia e Silva, Manuel Maria de Carvalho e Paulo de Frontin.

Ficam a cargo da administração federal as principais obras, com a construção do cais do porto e conclusão do canal do Mangue, cujo projeto urbanístico desnudará a ordenação da cidade por meio da retificação das vias – paralelismo e perpendicularidade -, criando um sistema simétrico de quarteirões, além do aterramento de toda a região portuária – o que duraria entre 1904 e 1911 -, tendo, em 20 de Julho de 1910, a inauguração do Porto³¹.

³¹ LAMARÃO, Sérgio., *op. cit.*, p. 137 – 151.

Dentro desta perspectiva urbanística, a região portuária, localizada em um litoral cheio de irregularidades, com uma série de sacos e ilhotas, foi aterrada e retificada, permitindo o surgimento de uma série de ruas que se dispunham em uma relação de paralelismo e perpendicularidade, cujo conjunto final denotava um sistema de vias e quarteirões em harmonia simétrica. Tal ordenamento da área portuária conquistada ao mar expressava a visão mecanicista de urbanização dos seus mentores, nas quais um conjunto de vias retas e simétricas entre si operavam ligações objetivas, sem margem às sinuosidades e curvas que estabeleciam alternativas nas ligações viárias. A visão mecanicista de urbanização pensava em caminhos determinados de maneira franca, nos quais não restaria dúvida quanto a que sentido seguir e no que se encontraria ao término de cada via. Era a ideia de verdade da ciência e da técnica sustentada pelos engenheiros da Comissão de Obras do Porto que se traduzia de forma urbanística. Para estes, a verdade seria sempre um substantivo singular, não admitindo possibilidades diversas e nem mesmo relativização diante do tempo, de uma historicidade³².

Sob a responsabilidade do governo municipal e chefia de Francisco Pereira Passos, além de obras e serviços em diversos pontos no centro da cidade, previa-se a intervenção em bairros do subúrbio, como Tijuca, São Cristóvão, Maracanã, Engenho Novo, Méier, Piedade, Quintino e outros, além de bairros da zona sul, como Flamengo, Glória, Catete e Botafogo³³.

Coordenado com a abertura da Avenida do Cais, do Mangue e Central, o objetivo era viabilizar as atividades de distribuição de mercadorias vindas do porto, desenvolver as atividades comerciais, atrair a mão-de-obra estrangeira, aumentar a arrecadação fiscal, sanear a cidade, e gerar, através de uma “polícia sanitária” na região central e, principalmente, portuária.

As primeiras intervenções urbanas mais significativas, sobre as quais nos debruçamos conformaram, dessa maneira, as bases da organização da cidade do Rio por zoneamento, que “atua sobre a cidade de uma forma mais ampla, permitindo pensá-la sob a ótica da busca por melhores valores de uso e de troca, utilizando a criação ou o estímulo de potencialidades de uma determinada região” (PEIXOTO, 2006, p. 71).

Traça-se um meio favorável à especulação imobiliária e melhoria dos meios de comunicação, os dois principais aspectos da reforma urbana. A administração de Passos representa o triunfo dos interesses dos setores ligados ao comércio (de importação, principalmente) e aos meios de transporte e, sobretudo, dos setores ligados à construção civil³⁴.

³² AZEVEDO, André Nunes. 2003, p. 244.

³³ Idem, *ibidem*.

³⁴ ROCHA, Oswaldo Porto, *op. cit.*, p. 70.

Passos elege como eixo de sua intervenção a melhoria das condições da circulação viária e a abertura de espaço à livre atuação do capital imobiliário³⁵. Dá-se, então, início a um processo de reconfiguração do espaço, lugar fundamental da divisão social do trabalho, da circulação, do consumo, da produção e da integração (social e espacial).

A intervenção municipal se servirá de elementos como o recuo progressivo de edifícios, uniformização dos planos de alinhamento das ruas da cidade, demolição de casas, abertura de novas vias, alargamento das principais artérias do centro, calçamento asfáltico em várias ruas do centro, reorganização das diversas redes subterrâneas, como de gás, esgoto e água, e aéreas, de telegrafia e telefonia, e criação de postes de iluminação elétrica pública.

A partir de 1905, o engenheiro da Prefeitura, Everardo Backheuser denuncia as condições de moradia da população pobre, que ganha forte repercussão na imprensa. Romulo Mattos³⁶, a esse respeito, expõe que, se por um lado, o engenheiro chama a atenção dos poderes públicos para o tema, por outro há uma tentativa de unir esforços para a reedição de uma política que, por meio de uma lei habitacional renovada, ampliasse os benefícios às empresas de construção civil. Dentre elas:

A Companhia de Saneamento do Rio de Janeiro, de Arthur Sauer, foi positivamente citada pelo engenheiro niteroiense como o símbolo daquilo que a habitação popular poderia ter sido no Rio de Janeiro, se o Governo tivesse apoiado os propósitos da firma – muito embora o contrato da Companhia com o governo tenha sido rescindido por irregularidades.

Nesse mesmo sentido, é possível compreendermos a lógica de captação de investimentos privados que gerenciavam diferentes setores dos serviços urbanos, a partir dos grandes empreendimentos da engenharia na cidade, em cuja linha de frente estava o Clube de Engenharia coadunado com os interesses do grande capital.

Todo esse processo se forja em meio a um discurso oficial da *Ciência*, *Progresso* e da *Civilização*, acompanhado, de igual maneira, de uma pauperização de parte daquelas localidades, remoções e “higienização social”³⁷.

³⁵ HANSEN, Claudia, *op. cit.*, p. 55.

³⁶ MATTOS, Romulo Costa. *Habitações populares na Primeira República: Campanhas, leis e discursos* Marx e o Marxismo 2011: Teoria e prática Universidade Federal Fluminense – Niterói – RJ – de 28/11/2011 a 01/12/2011.

³⁷ ROCHA, Oswaldo Porto & CARVALHO, Lia de Aquino, *A era das Demolições / Habitações Populares* - 2ª Edição. Ano: 1995 Editora: Sec Municipal de Cultura.

A expropriação dessas regiões, que se legitima no discurso oficial de “insalubridade” é dramática. A nova racionalidade que impera na cidade se faz acompanhada da brutalização das relações sociais e das condições de vida de grande parte da população estabelecida, até então, nas regiões central e portuária da cidade, em cortiços, ou nos morros.

O Rio vai erguer-se como instância da modernização brasileira, agregando todos os problemas e contradições que lhe seriam inerentes. A cidade, locus por excelência da modernidade, vai protagonizar as modificações que a nova ordem social e política imporiam ao espaço urbano tais como a emergência do novo regime e os avanços técnicos impostos sob o signo incontestável da ciência. Nesse sentido, eleva-se a ideia de que o Rio de Janeiro consistia em síntese da realidade social brasileira (...).³⁸

Aqui cabe ressaltar, dentro da discussão em torno da díade atraso/modernidade, o quão notável e expresso é o modelo e ideal europeu – em particular, francês - e norte-americano de planejamento urbano. Entretanto, é a partir dos interesses internos em disputa, e de um capital estrangeiro, em parte financiador das obras, que aqueles modelos ganham a forma possível na realidade nacional.

A reforma municipal se ergue como símbolo da instauração da ordem burguesa capitalista no Rio de Janeiro, acelerando o processo de higienização social e especialização funcional, com a definição das áreas ocupadas por camadas pobres e ricas, delimitando os espaços de moradia e trabalho.

Momento de europeização da cultura carioca – e brasileira -, e de padronização de hábitos e comportamentos coletivos, a reforma, ao impor uma modernização autoritária e de fachada, só fez aprofundar as desigualdades sociais herdadas do recente passado colonial escravista³⁹.

O Clube, que nasce e cresce ainda no seio de uma monarquia agrária e escravista, cria as bases de consolidação de sua função enquanto instância política externa ao estado restrito e, do mesmo modo, partido ideológico que, naquele novo século, define políticas em vinculação aos interesses das frações que ganham força em meio às condições econômicas apresentadas na capital federal naquele momento.

³⁸ PONTES, Ludmila Alves, *A Visão de um Brasil Urbano: O Rio de Janeiro na Obra de Lima Barreto*. Universidade Federal de Juiz de Fora, 2009, p. 8. Disponível em: <http://www.ufjf.br/graduacaocienciasociais/files/2010/11/A-VIS%C3%83O-DE-UM-BRASIL-URBANO-O-RIO-DE-JANEIRO-NA-OBRA-DE-LIMA-BARRETO-Ludimila-Alves-Pontes.pdf>

³⁹ LAMARÃO, S., *op. cit.*, 1997, p. 203-204.

Capaz de se modificar em meio às profundas alterações políticas e econômicas, o Clube de Engenharia, desde o momento de sua fundação até o final da primeira década do século XX, quando se fecha o primeiro ciclo de grandes obras e da nova agenda de intervenção política e cultural que se forja naquele partido na virada dos oitocentos, se reafirma como objeto fundamental de estudo para a compreensão da formação do Estado brasileiro e de nossa classe dominante.

Dessa forma, reforçamos a complexidade de nosso objeto de estudo e o esforço de construção de uma análise atenta do mesmo, suplantando a lógica formal ao buscarmos evitar esquematismos e compreensões mecânicas que cristalizem e impeçam uma compreensão fecunda do processo de formação de uma ordem (material e cultural) capitalista no país.