

**ENGENHARIA E POLÍTICA: OS DEBATES FERROVIÁRIOS NO CLUBE DE
ENGENHARIA E A ORGANIZAÇÃO ECONÔMICA E SOCIAL DO RIO DE
JANEIRO**

(1880 - 1900)

Fernanda Barbosa dos Reis Rodrigues

Museu de Astronomia e Ciências Afins

fernandabarbosa.reis@gmail.com

Apresentamos nesse ensaio parte dos resultados de nossa pesquisa de mestrado, realizada no Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal Fluminense (PPGH-UFF), cujo tema de estudo foi a trajetória, atuação e conjunto de intervenções e articulações definidas por engenheiros civis brasileiros que, através do Clube de Engenharia, fundado 1880, assumem forte papel na formulação e condução de políticas públicas no país e, especialmente, na província do Rio de Janeiro, então capital do Império. Para esta comunicação, concentramos nossa discussão nos debates a respeito das ferrovias, que se dão no interior do Clube entre finais dos anos 1880 e anos 1890, e que desnudam importantes questões políticas e econômicas do período.

A partir de 1830 no Brasil, a montagem das primeiras grandes ferrovias nacionais será uma das principais políticas públicas do governo imperial, haja visto a intensificação das atividades comerciais e crescimento populacional na região sudeste proveniente da exploração aurífera que se mantém até final do século XVIII e expansão da cafeicultura e da classe senhorial no Vale do Paraíba Fluminense, coração político, econômico e administrativo do Império brasileiro.

A linha política conservadora, impressa pela trindade Saquarema, como exemplifica o Decreto nº 641, de 26 de julho de 1852, reorganiza a 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 Mar. Em meio a esse contexto, observa-se o início de um processo de formação de um novo campo de saber técnico-científico, o da engenharia civil, desatrelado do Ministério da Guerra e das competências militares, e voltado para a formação de engenheiros não-militares,

agremiados nas grandes obras de infraestrutura para o beneficiamento da produção agroexportadora e intensificação do fluxo de mercadorias e pessoas no território.

Referenciados em um paradigma historiográfico que atesta íntima relação entre a escravidão e a formação do Estado brasileiro através dos grandes fazendeiros escravistas fluminenses e do núcleo saquarema do partido conservador da província do Rio de Janeiro, lançamos mão de uma apreensão marxista-gramsciana de nosso objeto, cujo ponto de partida é a negação de uma concepção *liberal* de Estado - como "coisa", ou como "agente" autônomo, descolado do todo social - e afirmação da relação social que o substancia, qual seja: a da *sociedade civil e sociedade política*.

Ao entendermos a sociedade civil na perspectiva do materialismo histórico de Antonio Gramsci, enquanto um *momento* ideológico de organização de formas de pensamento e percepção do mundo aparente que expressam o projeto de uma dada classe ou fração de classe hegemônica sobre as demais – dominantes e dominadas – estamos compreendendo o período de meados do século XIX em diante no Brasil como um processo de ampliação – em caráter seletivo e molecular – do Estado; isto é, a formação de instâncias privadas - espontâneas - de formulação e deliberação política.

A constituição do Clube de Engenharia expõe um processo de construção de uma instância política fora do *estado restrito*, estabelecendo-se, a entidade, enquanto um espaço decisório e administrativo de assuntos do governo. Do mesmo modo, nosso esforço é o de afirmar o caráter mutável do Clube, refutando uma compreensão do mesmo sob a forma de uma entidade acabada e homogênea e analisando as continuidades e as rupturas em seus projetos, fundamentados na percepção de um processo de ampliação seletiva do Estado, verificado, principalmente, no acirramento das disputas no interior das frações de classes dominantes e seus projetos.

Nesse sentido, os debates acerca das tarifações da Estrada de Ferro Central do Brasil (EFCEB), no Rio, principal ferrovia regional – e nacional, expressam tais disputas, dado o contexto de alteração das relações de trabalho e estrutura produtiva advinda com a abolição da escravatura, em 1888, crise do setor agroexportador e reorganização das forças econômicas e políticas, que se voltarão para o ramo da circulação de mercadorias, fortalecimento do mercado interno com a diversificação da produção rural e, principalmente, obras de “melhoramentos”

urbanos. Um processo, portanto, de franca modificação econômica e cultural, de ampliação e adensamento e complexificação da relação que conforma o Estado segundo o referencial gramsciano.

Desde os anos 1820, há uma discussão institucional a respeito das competências dos engenheiros militares e exigências novas e específicas de uma engenharia não-militar. De acordo com Pedro Carlos da Silva Telles (1994), com diversas alterações de conteúdo no currículo e na denominação da Real Academia Militar, centro de formação dos engenheiros militares até então - vindo a ser nomeada de Escola Militar da Corte em 1832, Escola Militar em 1840 e Escola Central em 1858 -, e diante da necessidade de criação de “uma classe de engenheiros privativa para as obras hidráulicas e de pontes e calçadas, ficando os engenheiros militares desonerados de semelhantes trabalhos, que além de serem mais civis do que militares, exigiam uma aplicação e prática particular”, como explícito no parecer coronel engenheiro Francisco Villela Barbosa, futuro Marquês do Paranaguá, enviado ao Imperador D. Pedro I em 1823, ocorreria a separação definitiva entre ambas as áreas do ensino de Engenharia, reclamada pela contradição entre os requisitos de formação dos oficiais militares e engenheiros civis.

O esforço de diferenciação no currículo das categorias militar e civil expressa, assim, as especificidades das competências exigidas por cada uma. As grandes obras necessárias à criação de uma infraestrutura urbana, energética e de transportes que desse conta do incremento das atividades comerciais ao longo daquele século, e da montagem do complexo cafeeiro confundem-se, portanto, com o estabelecimento do campo profissional da engenharia não-militar.

A partir da década de 1850, a cidade do Rio vivenciará um significativo crescimento populacional, em muito devido à importação de escravos vindos do nordeste – em vista da proibição do tráfico internacional dos cativos –, e às primeiras levas de imigrantes estrangeiros. De acordo com Pechmann (1886), o município do Rio contava com uma população estimada em 137 mil habitantes em finais da década de 1830, e este número saltaria para mais de meio milhão, em 1890.

Dentro desse processo, o discurso civilizador perpassava e, muitas vezes, se confundia com o discurso do progresso técnico, em meio ao desenvolvimento das forças produtivas e de centros industriais, abertura de estradas de ferro e expressividade da nova profissão de

engenheiro civil – a despeito de uma realidade material assentada sobre o trabalho escravo. A ideia de “progresso”, nesse sentido, articulava-se à necessidade de se adquirir novos conhecimentos através das novas técnicas e saberes científicos.

As estradas de ferro e as locomotivas movidas a vapor ocupam um espaço de pesquisa, investimentos científicos e disputas políticas em torno do estudo dos terrenos, desenvolvimento técnico de materiais e instrumentos, além de debates e produções de leis e decretos que legitimassem, financiassem e incentivassem aqueles esforços. Desta feita, o controle do território e a promoção de obras públicas em muito representará a alavanca para o progresso material da nação, com a intensificação das obras de “benfeitorias” a partir de 1870 possibilitadas pelo crescimento do comércio em escala mundial.

A esse respeito, Vania Maria Cury (2012) elucida a percepção, por parte dos engenheiros brasileiros, de que sua ciência teria como principal qualidade a “ação regeneradora”, fundamentalmente concretizada nos centros urbanos, e que estava vinculada aos serviços e obras públicas.

Não de outro modo, a associação entre os engenheiros e as cidades pode ser pensada como parte indissociável do contexto histórico de nascimento do moderno urbanismo brasileiro, quando a “construção e a administração dos centros urbanos passaram a ser conduzidas por corpos técnicos, com uma sólida formação científica” (Cury, 2012, p. 1).

Através do Decreto nº. 1.536, de 1855, determina-se a concentração das cadeiras de formação técnica e teórica para os engenheiros militares na Escola de Aplicação do Exército, a ser instalada na Fortaleza da Praia Vermelha, ficando na Escola do Largo de São Francisco, na região central da cidade do Rio somente os cursos de Matemática, Ciências Físicas e de Engenharia, ainda que sob o controle do Ministério da Guerra.

De acordo com o artigo 2º. do decreto, a Escola Central passaria a destinar-se ao ensino das Matemáticas e Ciências Físicas e também das doutrinas próprias de Engenharia Civil, ficando a grade dos cursos organizada entre um conteúdo fundamental nos quatro primeiros anos, e outro, suplementar, de Engenharia Civil, de dois anos.

Em um primeiro momento, a principal agência de organização profissional daqueles engenheiros é o Instituto Politécnico Brasileiro (IPB), fundado em 1862, a cujo respeito Marinho atesta o que chama de um “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”. (MARINHO, 2008, p. 154). Um dos objetivos basilares da instituição era o de reunir conhecimento e experiências dos diferentes ramos de engenharia e assuntos similares. Do mesmo modo e no mesmo ano é criado o Corpo de Engenheiro Civis do Ministério da Agricultura, então Secretaria de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas.

Um ano após, a Escola Central passa a concentrar tão somente os cursos de formação dos engenheiros não-militares, não se voltando, assim, à formação voltada à Infantaria, Cavalaria ou Artilharia. Em 1874, é criada a Escola Politécnica do Rio de Janeiro – em substituição à Escola Central –, marcando a plena autonomia do engenheiro civil, que desvincula-se, efetivamente, do ensino militar, expondo a necessidade se estabelecer os estudos teóricos e a urgência da ampliação do corpo de engenharia civil no país.

Anos mais tarde, em 1880, será fundado no Rio de Janeiro o Clube de Engenharia, agência que transcenderá os limites de uma associação tão somente profissional, congregando industriais, comerciais, proprietários de terras e capitalistas, e que assume papel basilar na formulação de políticas públicas e consolidação de projetos que se erguem sobre uma determinada estrutura econômica de dominação e, do mesmo modo, garantem a sua reprodução.

Uma das responsabilidades centrais da agremiação foi a de organizar e dirigir demandas concernentes às ferrovias, que englobavam o estudo para um plano de viação de todo o território nacional, bem como a concessão de ramais, direção do traçado das vias, prolongamento e encampação das estradas de ferro, tarifação, dentre outras, interferindo diretamente nos serviços prestados pelas vias férreas e conduzindo os rumos das empresas ligadas às atividades de transporte.

Em seus primeiros anos, o Clube será sede e organizador de eventos importantes para o ramo ferroviário, como o 1º Congresso de Estradas de Ferro do Brasil (1882) e da Exposição das Estradas de Ferro (1887), no contexto de estabelecimento da Inspeção Geral das Estradas de Ferro (1883). De igual maneira se dá no interior da entidade, a partir da análise do conteúdo das publicações e atas das *Revistas do Clube de Engenharia*, uma série de discussões que giravam em torno das tarifações das ferrovias.

Em ata da sessão de 11 de Outubro de 1897, é possível localizar notícias publicadas no Jornal do Comércio nos dias 8 e 9 daquele mês a respeito da proposta do engenheiro Francisco Pereira Passos, então diretor da Estrada de Ferro Central do Brasil (antiga Estrada D. Ferro Dom Pedro II, primeira grande ferrovia nacional), que apontava para um aumento das tarifas e preços de passagens sobre a ferrovia.

Passos previa a necessidade de um aumento de 100% sobre as taxas de transporte dos passageiros e de 50% no de mercadorias, bagagens, encomendas, veículos e animais, anulando o abatimento de 50% que até então gozava o transporte de carne verde (carne bovina recém-abatida) e das passagens de ida e volta. Apenas o serviço das bagagens e encomendas deixava margem para lucro da ferrovia – a despeito de a EFCB ser de propriedade do Estado, encampada em 1865.

Em ata da sessão de 16 de Outubro de 1897 é lida a mensagem do engenheiro Antonio Augusto Fernandes Pinheiro, duas vezes presidente do Clube – tendo deixado o cargo no ano anterior – disposta na Gazetilha do Jornal do Comércio, de 13 de Outubro, em que o engenheiro sustenta a necessidade de se fazer valer a proposta de Passos, acusando intransigência dos diretores do CE e lamentando o “socialismo de Estado” presente na retórica dos que se colocavam contra o aumento das tarifas.

Pinheiro endossa o fato de que a manutenção das tarifas baixa representaria “onerar o país inteiro em proveito de uma limitada zona, cujos interesses, muito respeitáveis, é certo, não podem ser atendidos com prejuízo da comunhão brasileira” (Revista do Clube de Engenharia, vol. 3, nº1, 1897, p. 8). O então presidente do Clube, engenheiro Antonio Maria de Oliveira Bulhões replica o parecer de Pinheiro em tom acusatório a Passos, em sua qualidade de “delegado de confiança” do Governo – dando a entender que os interesses do Governo estariam em desacordo com os princípios defendidos pelo Clube de Engenharia. Sua fala se encerra em defesa dos “interesses da lavoura e da indústria” (diretamente ligadas à EFCB), que não poderiam ser sacrificadas em nome da renda da estrada.

Segue à referida fala o parecer do então primeiro-vice presidente, Aarão Reis, que acusa Passos de uma precipitação ao lado do Governo, supostamente oriunda da não reeleição para presidente do Clube e conseqüente afastamento da entidade – esperando que não tenham arrefecidos o “patriotismo e o pundonor”, e criticando a proposta de elevação de tarifas de

transportes por porcentagens gerais, que poderia “ser tudo quanto quiserem, menos uma medida administrativa apresentável por um profissional da estatura técnica do atual diretor da Central” (p. 16).

Finalmente, com exceção dos votos do engenheiro José Américo e Carvalho de Sousa, a diretoria do Clube delibera, com discurso de Aarão Reis, que o aumento não deveria ser realizado em base em cálculos de porcentagens gerais, mas por uma revisão racional das tarifas da mesma estrada, reconhecendo a possível necessidade de um acréscimo sobre os fretes da EFCB. Desse modo, ficava aberto o debate, realizado em sessões públicas, com nomeação ulterior de uma comissão encarregada de formular em conclusões o resumo das medidas a tomar, vencidas na referida discussão.

Segue-se daí outras falas e, em seguida, Paulo de Frontin toma a palavra, expondo que não tomaria parte na discussão em razão de ser antecessor de Passos na presidência da EFCB, mas reafirma a possibilidade de atender aos interesses do Estado, sem deixar de ter-se consideração pelos da lavoura, indústria e comércio servidos pela EFCB (pp. 27 – 28). Frontin resgata o histórico de alterações das tarifas e seus valores para cada categoria, citando o aviso de 6 de Setembro de 1892, atendendo ao que o Clube de Engenharia propôs a respeito de uma revisão das tarifas – e segue-se daí uma relatoria sobre as taxas.

O engenheiro encerra o discurso favorável à proposta de Passos e à do Clube, de elevação dos valores e estabelecimento de uma lei geral das tarifas, respectivamente, justificando que, dessa forma, seriam atendidos aos interesses do Estado, da lavoura e da indústria, sem que a EFCB fosse transformada, de serviço industrial, à “fonte de impostos de transportes onerosíssimo à zona que ela percorre” (p. 31).

Uma vez aberto o debate, em ata da sessão de 21 de Outubro de 1897, Aarão Reis faz fala expondo os prejuízos possíveis que recairiam sobre uma das regiões mais produtoras da União (sic). O mesmo chega a mencionar que isso seria um movimento “do capitalismo e seu interesse egoístico e incontestável de procurar generalizar todo o país, de norte a sul” (p.33). O engenheiro conduz uma longa apreciação sobre o debate, exigindo a aplicação da razão e do estudo, característicos do espírito republicano (sic), para a determinação de questão tão central como o era o debate acerca das tarifas.

Demais, questiona se, na qualidade de uma via-férrea pertencente ao Estado, seria de competência integral e ilimitada do Poder Executivo a confecção das tarifas, livre de um teto máximo de competência do Legislativo, justificando que uma via férrea constitui verdadeira indústria destinada à realização do serviço de transporte de pessoas e coisas. Sua essência, porém, contém dois elementos: 1º, a necessidade de seu acesso só poder ter lugar para veículos e motor a ela apropriados; 2º, a existência desses veículos e motor e a natureza destes faz da via-férrea uma indústria *sui generis*, à qual não são aplicáveis os princípios gerais que regulam todas as outras indústrias. E prossegue, afirmando que a ferrovia exige e constitui de fato verdadeiro monopólio, “que traz como consequência a ausência absoluta da livre concorrência e, por conseguinte, a impossibilidade da realização da lei da oferta e da procura”.

Sob tais condições, seria natural admitir a interposição da autoridade estatal entre o expedidor e o empresário, em vias de regulamentação das tarifas, tal como havia se dado mesmo nos países em que se procurou estabelecer tal indústria sobre os princípios liberais – Estados Unidos e Inglaterra. Nesse sentido, o Estado, na posição de explorador das estradas de ferro, se constituiria como verdadeiro industrial, estando, assim, sujeito às mesmas regras que deveriam imperar na organização das suas tarifas.

Finalmente, nas considerações finais do Clube de Engenharia a esse respeito, ficava deliberado que, para a formulação de uma tarifação nacional da via férrea Central do Brasil, deviam ser considerados, em primeiro lugar, o custo médio dos transportes – calculado anualmente; em segundo, o valor dos produtos transportados nos mercados consumidores para as mercadorias; em terceiro, a importância do serviço prestado, quanto ao transporte de passageiros; e, por fim, o equilíbrio entre a receita e a despesa e, mais ainda, os juros do capital nela empregado. As conclusões foram adotadas pelo voto sem restrições dos diretores da instituição: Oliveira Bulhões (presidente), Aarão Reis (1º vice-presidente), Gabriel Osório de Almeida, Daniel Henninger, Horácio Antunes, Eugenio de Barros Raja Gabaglia, Francisco Liberalli, Frederico Smith de Vasconcellos (segundo secretário), Eduardo Limoeiro (primeiro secretário); e de José de Carvalho Souza e Joaquim Silvério Castro Barbosa com restrições.

Não consta no anuário das Revistas do Clube de Engenharia edições nos anos subsequentes a esse debate (1898 e 1899), assim como falta no índice dos sumários das publicações mais informações a respeito do desfecho daquela discussão. Entretanto, nas edições

dos anos de 1900 e 1901 (volume 4, nº 1 e 2), em vista da realização do Congresso de Engenharia e Indústria de (1900/1901), é possível perceber o prosseguimento das discussões a respeito das tarifações ferroviárias. Ao nos depararmos com a relevância e centralidade que assumiu tal discussão nas publicações e sessões de reunião do Clube, cabe-nos identificar os possíveis interesses em disputa, e o contexto em que o debate é desenvolvido.

Antes de mais nada, para compreendermos algumas das polêmicas acerca da administração das vias-férreas, é necessário atentar à legislação referente às tarifas e à garantia de juros sobre as ferrovias no país, para tanto, é necessário perceber que não há um consenso claro no seio das frações de classe agrárias dominantes em relação aos prazos e vigências das franquias aduaneiras.

A esse respeito, Marinho (2008) demonstra que a lei de nº 2237, de 3 de Maio de 1873, estendia às concessões de vias férreas do Brasil, gerais, provinciais e municipais uma ampliação de facilidades alfandegárias, eliminando prazo tanto para o material como para o combustível, o que beneficiava as linhas menos onerosas, de bitolas de um metro, que tivessem surgido por iniciativas locais na bacia do Paraíba do Sul e São Paulo. Entretanto, no Primeiro Congresso das Estradas de Ferro, em 1882, por proposta de Paulo de Frontin, fica determinada a não concessão de franquias aduaneiras para qualquer importação ferroviária, num exemplo de uma linha tributária vinculada à política geral de protecionismo.

Nesse sentido, a política alfandegária mantinha duas vertentes em relação às ferrovias, favorecendo prioritariamente as linhas de concessão do governo imperial e, secundariamente, as estradas estaduais e municipais.

Enquanto que para alguns produtos agrícolas o limite recaía sobre uma quantidade de produto, para outros era necessário ter em consideração o valor do produto e também a respectiva quantidade. Diante desse debate, interessa-nos as disputas forjadas no seio do Clube de Engenharia, reunindo membros com uma trajetória e vínculos de trabalho e de poder – que circulavam entre postos administrativos do Estado e inscrevendo-se em outras agremiações que não exclusivamente o Clube de Engenharia – que em muito regulava suas posições internas e, do mesmo modo, inflexões nas decisões, pareceres e projetos da entidade.

Francisco Pereira Passos, considerado, em muito, uma figura “estranha” aos assuntos do Clube em meio à polêmica de aumento das tarifas, desempenhou um papel interessante na

agremiação, com formação e prestígio adquiridos no seio dos assuntos estratégicos do Império e das estradas de ferro ao longo do século XIX, vindo a se tornar empresário da construção civil e prefeito da capital da República em 1902, sob cujo governo será realizada uma das mais importantes reformas urbanas da cidade. Foi um dos fundadores do CE e, como sócio efetivo, compôs o sua Diretoria até 1886.

Ao seu lado nos debates, José Américo, também engenheiro e empresário, diplomado pela Escola Central, transitou entre o trabalho em ferrovias e obras públicas do Porto do Rio de Janeiro, foi um dos fundadores do Clube e compôs seu Conselho Diretor entre 1881 e 1886 e, posteriormente, entre 1886 e 1904.

Dentre os membros do Conselho Diretor que pautaram a discussão e se opuseram ao aumento das tarifas, se não por uma revisão geral dos valores, localizamos os sócios Fernandes Pinheiro, também diplomado pela Escola Central, quem estruturou sua carreira no ramo das estradas de ferro, assumindo o cargo de Diretor da EFDPII entre 1881 e 1884, se tornando, posteriormente, um representante industrial no Clube, como sócio-honorário da Associação Industrial e Presidente da Seção de Indústria Fabril (SAIN) (1880-188); Aarão Reis, uma figura central para a agremiação, com atividades ligadas às ferrovias e assuntos urbanos, com inscrição na sociedade política ao longo do governo republicano como deputado federal, diretor de obras, conselheiro, tornando-se também empresário e industrial; Gabriel Osório de Almeida, importante quadro da Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II na década de 1870 e, já na República, vinculado ao empresário Cândido Gaffrée para assumir o cargo diretivo da Cia Docas de Santos; além de demais membros, que terão em comum a penetração em assuntos urbanos e/ou ligados a atividades fabris, a despeito de transitarem e se formarem no ramo ferroviário.

Os debates em torno das tarifações sobre uma das atividades econômicas mais importantes para os assuntos do Império e primeiros anos da República no Rio expõem, no contexto de alteração das relações de trabalho e estrutura produtiva advinda com a abolição da escravatura, em 1888, e crise do setor agroexportador, uma reorganização das forças econômicas, que se voltam para o ramo da circulação de mercadorias, fortalecimento de um mercado interno com a diversificação da produção rural, e, principalmente, obras de *melhoramentos* urbanos. Naquele mesmo contexto, com o fim do sistema escravista, há um

crescimento de necessidades que atendessem àquela população agora livre, que se expressou no aumento dos transportes realizados pela EFCB.

As estações ferroviárias da Gamboa, Central e S. Diogo trabalhavam em um movimento de importação superior ao de exportação, isto é, um movimento de cargas expedidas superior às recebidas, com exclusão do café, o que move uma discussão a respeito da necessidade de otimização da circulação de mercadorias e pessoas, bem como das levas de imigrantes, concentradas no Rio de Janeiro e em São Paulo.

Em sessão de abril de 1892, o presidente Mello Barreto expõe os dados coletados durante o tempo em que o mesmo esteve dirigindo os trabalhos da seção de contabilidade da E. F. Central do Brasil, realizando estudos comparativos entre as receitas de cada estação ferroviária. O presidente chama ainda atenção para o que chama de “golpes de Estado de 1889”, responsáveis por alterar quase toda a corporação de engenheiros-chefes dos diversos serviços, o que, diante de um aumento imprevisto nos transportes, tornou-se um grave problema.

Há a eliminação dos lugares de chefes de contabilidade, tráfego e locomoção, que passaram a ser ocupados por um só engenheiro. Tais alterações são aprofundadas ao longo do período posterior ao golpe republicano, quando, através do decreto de nº 2424 de 2 de Janeiro de 1897 é declarada extinta a Inspetoria Geral de Estradas de Ferro e, conjuntamente, no decreto de nº 2425, é suprimida a fiscalização dos engenhos centrais, cujo serviço passaria a ser desempenhado pelos fiscais das estradas de ferro sem aumento de vencimentos e conforme as instruções expedidas pelo Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas. Em função dos atos, estavam dispensados dos cargos que ocupavam junto aos negócios ferroviários os engenheiros João Chrockatt de Sá, então Inspetor Geral das Estradas de Ferro no Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas; diversos engenheiros fiscais de 1ª, 2ª e 3ª classes, além de ajudantes e secretários; o engenheiro Manuel Maria de Carvalho do cargo de Inspetor Geral de Emigração, Terras e Colonização, e demais engenheiros nos cargos de 1º, 2º e 3º ajudantes. Dos prolongamentos das Estradas de Ferro arrendadas – Central da Paraíba; de São Francisco; Porto Alegre a Uruguaiana e EFCB – são também dispensados diversos engenheiros de primeira classe.

Ocorre que o Clube de Engenharia passa por um ponto de inflexão decisivo com o golpe republicano e, naquele momento, há um aumento significativo de sócios incluídos no Conselho

Diretor, inclusive com a criação da categoria de “Suplentes do Conselho Diretor”, o que indica a busca de legitimação junto à correlação de forças que passava a vigorar.

No bojo de tais modificações, excedendo os desentendimentos acerca da forma de governo, o que há de mais relevante é perceber que as frações dominantes representadas pelos empresários, empreiteiros e industriais, que sobrevivem com maior grau de coesão à crise no bloco imperial-escravista, buscarão disputar espaço no interior do Clube em meio a um processo de reorganização dos cargos, postos de poder e vinculações daqueles engenheiros que passam a compor o Conselho Diretor e a pautar os debates e deliberações da agremiação.

A partir de documentação com as propostas de admissão dos sócios do Clube entre os anos de 1880 e 1930, Maria Inês Turazzi (1989) aferiu que, de um total de 1517 sócios, aproximadamente 30% do total (452 deles) eram engenheiros ligados à construção civil, estradas de ferro, etc, e cerca de 22% do total das propostas (355 membros) se autodenominavam “industriais” ou “negociantes”.

Demais, a autora observa que muitos dos membros do CE, identificados a diferentes associações profissionais, tinham cargos diretivos de empresas, ou, ainda, tinham ligação com frações de classe diretamente relacionadas com a indústria. É o caso, por exemplo, dos vínculos de alguns membros com a diretoria da Associação Industrial – dissidência da Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional (SAIN) e de orientação protecionista – e ao Centro Industrial do Brasil (CIB), como o caso de Vieira Souto, Aarão Reis e Gabriel Ozório de Almeida. Tais membros, que assumem a direção e compõe parte do Conselho Diretor a partir de final dos oitocentos vão estabelecer, portanto, vínculos com entidades empresariais e industriais.

Esses exemplos expõem o fato de que muitos dos engenheiros do Clube desempenharam, simultaneamente a seu exercício profissional, atividades empresariais e nos ramos industriais, ampliando sua participação na sociedade civil, além de ocuparem cargos de vereadores, senadores, deputados e prefeitos, e outros espaços da sociedade política. Estavam, aqueles agentes, portanto, em duas frentes de ação e organização.

Nesse sentido, Torna-se possível identificar a reafirmação dos assuntos e negócios tangentes às ferrovias no país ao longo das sessões e publicações da entidade naquele período. As estradas de ferro – em especial, a maior e mais importante delas, Estrada de Ferro Central do Brasil – cumpriam a função fundamental de integração do território nacional, otimização do

comércio importador, integração dos diferentes pontos da região e prestação do serviço dos transportes coletivos, em especial os bondes, movidos à eletricidade – que torna-se um pujante mercado de disputa na cidade do Rio em meados da primeira década do século passado.

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, define políticas em vinculação aos interesses das frações que ganham força em meio às condições econômicas apresentadas na capital federal com a crise do setor cafeeiro e decadência política dos Saquaremas (MATTOS, 2017).

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 naquela agência na virada dos oitocentos, se reafirma como objeto fundamental de estudo para a compreensão da formação do Estado brasileiro e de nossas classes dominantes.

Em meio à crise do império e no interior do bloco imperial-escravista, a fundação do Clube de Engenharia, em 1880, expressará o ápice do processo de consolidação da capacidade organizativa das frações de classe diretamente ligadas ao beneficiamento da produção cafeeira – proprietários de terras e escravos, negociantes e comerciantes –, por parte dos engenheiros, agindo, aquela categoria, enquanto “porta-voz” e organizadora dos interesses daquelas frações.

Buscando ir além de uma análise do Clube enquanto um produto acabado, impresso por interesses das frações de classe que se descolam do comércio agroexportador, buscamos demonstrar de que forma aquela entidade se modificará – tanto em sua composição, quanto nos projetos e políticas que gerenciará -, expressando as disputas, rupturas e transformações gestadas no interior das classes dominantes, que marcarão o final do Império e a virada do século XIX para o XX no país.

Por essa razão é que reafirmamos a condição de agência política daquela agremiação, chamando atenção para o fato de que a alteração na correlação de forças econômicas e políticas do período reverbera internamente ao Clube, e que o mesmo se reorganiza e assume, a partir de 1900, um papel central no campo da sociedade civil e em relação mediatizada com o estado restrito, fortalecendo-se enquanto forte aparelho privado de hegemonia no novo século.

A partir da análise da trajetória dos dirigentes do Clube no período referido, percebemos a ocupação de cargos e desenvolvimento de atividades que extrapolam a “engenharia imperial”, predominante ainda nos oitocentos, vindo, inclusive, parte daqueles agentes a tornarem-se donos e/ou acionistas de indústrias, empresas e empreiteiras, com capilaridade nas questões de infraestrutura urbana, especialmente saneamento, energia elétrica, portos, obras de calçamento, e negócios do capital imobiliário.

Não estavam aqueles agentes para os quais nos voltamos, portanto, encerrados nas Academias ou agremiações profissionais, se não que participaram ativamente da vida política e das modificações materiais vivenciadas pelo país e a cidade do Rio. Localizamos a modificação da estrutura de produção brasileira enquanto parte integrante – em caráter subalternizado e dependente – da expansão do modo de produção capitalista no mundo a partir de seus epicentros – Estados Unidos, Inglaterra e França –, vindo, o Clube de Engenharia, a assumir o papel de operacionalizador das condições materiais e culturais do desenvolvimento do capitalismo no país na qualidade de representantes dessa modernidade – uma modernidade para o Capital.

Referências Bibliográficas

CURY, Vania Maria. *Engenheiros e empresários: O Clube de Engenharia na gestão de Paulo de Frontin (1903-19033)*. Doutorado em História. Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2000.

GRAMSCI, Antonio. *Os intelectuais e a formação da cultura*. São Paulo: Circulo do livro, s/d. _____ . *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.

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

LEVY, Maria Bárbara. *A indústria do Rio de Janeiro através de suas sociedades anônimas*. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 1994; LOBO, Eulália. *História do Rio de Janeiro: do capital comercial ao capital industrial e financeiro*. Rio de Janeiro: UFRJ, 1978;

MARINHO, Pedro Eduardo Mesquita de Monteiro. *Ampliando o Estado Imperial: Os engenheiros e a organização da cultura do Brasil Oitocentista (1874-1888)*. Niterói. Dissertação (Doutorado em História), Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2008.

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

MELLO, João Manuel Cardoso de. *O capitalismo tardio*. São Paulo: Brasiliense, 1986;

MENDONÇA, Sonia & FONTES, Virginia, *História e Teoria Política*, In: CARDOSO, Ciro & VAINFAS, Ronaldo (coord.), *Novos caminhos da História*, RJ: Editora Campus/Elsevier, 2011.

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

SUZIGAN, Wilson. *Indústria brasileira*. São Paulo: Brasiliense, 1986;

TURAZZI, Maria Inez, *A Euforia do Progresso e a Imposição da Ordem: a Engenharia, a Indústria e a Imposição do trabalho na vira do século XIX ao XX*, Rio de Janeiro: COPPE, São Paulo: Maro Zero, 1989.

Fontes:

Revistas do Clube de Engenharia.

Disponível em:

http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_periodicos/per8036/per8036.htm