



Apontamento sobre a posição e organização do Clube de Engenharia na década de 1930

*Note on the position and organization of the Engineering Club in the
1930s*

Felipe Eduardo Martins dos Santos

<https://orcid.org/0000-0002-9320-5309>

Mestre em História pela Universidade Federal Fluminense (UFF) e professor da Rede Pública de Barra Mansa, Rio de Janeiro.

<http://lattes.cnpq.br/5737428536098292>

felipe_eduardoms@hotmail.com

Resumo

O presente artigo busca realizar alguns apontamentos a respeito da organização e atuação do Clube de Engenharia durante a década de 1930. Por ser a instituição uma importante organizadora de frações de classe, fato percebido desde sua fundação, trazer um aprofundamento sobre os primeiros anos do Governo Vargas, momento marcado pelo crescimento industrial, faz-se necessário. Para tanto, buscamos agregar no estudo do Clube de Engenharia, apontando sua reorganização em sua diretoria; as mudanças estruturais dentro de sua Revista e seu posicionamento técnico-político frente ao Estado.

Palavras-chave

Clube de Engenharia. Revista. Política. Estado.

Note on the position and organization of the Engineering Club in the 1930s

Abstract

The present article seeks to make some notes about the organization and performance of the Engineering Club during the 1930s. Since the institution is an important organizer of class fractions, a fact noticed since its foundation, it is necessary to deepen the analysis of the first years of the Vargas Government, a moment marked by industrial growth. For this, we sought to add to the study the Engineering Club, pointing out its reorganization in its board of directors; the structural changes within its Magazine and its technical-political positioning in the face of the New State.

Keywords

Engineering Club. Magazine. Policy. State.



1. Introdução

O Clube de Engenharia, fundado por Conrado Jacob de Niemeyer no dia 24 de dezembro de 1880, na Rua Alfândega, nº6, centro da cidade do Rio de Janeiro, foi uma importante instituição de classe ativa na elaboração de políticas públicas com fins ao desenvolvimento urbano-industrial brasileiro. Sua pretensão era de criar um espaço que congregasse os interesses dos engenheiros, empresários e industriais. (HONORATO, 1996) (MARINHO, 2008); (AZEVEDO, 2013); (CURY, 2000).

Essa correlação de interesses é notada desde sua fundação. Em discurso Niemeyer dava apontamentos das intenções do novo grupo:

[...] está sala será um ponto de reunião para engenheiros, industriaes, fabricantes etc., e que é um excelente meio de facilitar os negócios e ao mesmo tempo um fóco onde as questões technicas se discutirão resultando portanto o esclarecimento d'ellas, de todo conveniente principalmente quando submetidas a opinião pública (VALLADÃO, 1903, p. 8).

Outro importante pronunciamento que mostra os objetivos da instituição ocorreu em 1881, por João Martins da Silva Coutinho, presidente aclamado, quando afirmou que o Clube de Engenharia seria: “um ponto de encontro dos engenheiros, industriais e fabricantes, ao mesmo tempo facilitando os negócios e transformando-se em foro de debates e esclarecimento de questões técnicas” (REVISTA DO CLUBE DE ENGENHARIA, 1981, p. 4).

Esses dois discursos evidenciaram uma das peculiaridades da associação que se confirmou no artigo primeiro de seu estatuto, cujo conteúdo jamais foi alterado em nenhum dos outros textos: “Art. 1º- O Clube de Engenharia tem por objetivo promover e estreitar relações entre as classes de engenheiros e dos vários ramos industriais no que diz respeito aos interesses recíproco das suas profissões”.

A fim de qualificar o que foi dito a respeito do envolvimento de interesses entre o Clube de Engenharia e a classe industrial e de como seus projetos poderiam transformar-se em políticas públicas, exporemos os seguintes quadros:



Quadro 1 - Empresários/Industriais membros do Clube de Engenharia em sua primeira década

Nomes	Qualificação/Ocupação	Data da Filiação
Cândido Gaffrêe	Empresário	1882
Eduardo Guinle	Empresário	1885
Francisco Pereira Passos	Engenheiro, Empresário	1881
Julio Benedito Ottoni	Advogado/ Industrial	1896
Jorge Street	Industrial	1896
Luiz Rafael Vieira Solto	Engenheiro/industrial	1880
Visconde de Mauá	Construtor de estradas de ferro/ industrial	1882

Fonte: TURAZZI, 1997, p. 45.

Quadro 2 - Sócios dirigentes do Clube que ocuparam cargos eletivos e não eletivos

Nomes dos Sócios	Cargos eletivos/ Legislativos Executivos
1. Aarão Leal de Carvalho Reis	Estado do Pará (Deputado Federal 1927-1929) Estado do Pará (Deputado Federal 1911 suplente)
2. Alvaro Rodalho de Carvalho dos Reis	Província de Mato Grosso (Presidente 1886-1887)
3. André Gustavo Paulo de Frontin	Distrito Federal (Deputado 26/10/19) Distrito Federal (Prefeito nomeado pelo decreto de 22/01/19) Distrito Federal (Senador eleitor em 1917; reeleito em 1918)
4. Angelo Thomas do Amaral	Província do Amazonas (Deputado em 1861) Província do Pará (Presidente 1860) Província de Alagoas (Presidente 1858) Província do Amazonas (Presidente 1957) Província do Piauí (Presidente 1856)
5. Antonio Manoel Bueno de Andrade	Prefeito de Cruzeiro do Sul (Acre), de 15/08/1907 a 22/10/ 1909
6. Carlos Augusto de Carvalho	Província do Pará (1º Vice-presidente 1885) Província do Paraná
7. Christiano Benedicto Otonni	Estado de MG (Senador 1891-1893/ 1894-1896)



	<p>Província do ES (Senador 1878-1881/ 1886-1889)</p> <p>Município Neutro (Vereador 1877-1880)</p> <p>Província de MG (Deputado Geral 1848/1861/1864)</p> <p>Província do RJ (Deputado à Assembléia Provincial 1835)</p> <p>Conselheiro do Estado</p>
8. Francisco de Paula Leite e Oiticica	<p>Estado de Alagoas (Senador 1894-1896/ 1900- 1902)</p> <p>Estado de Alagoas (Deputado Federal 1891-1893)</p>
9. Francisco de Paula Mayrink	<p>Minas Gerais (Deputado)</p> <p>Assembléia Constituinte da República (Deputado 1890- 1891)</p>
10. Francisco Pereira Passos	Rio de Janeiro (Prefeito 1903- 1906)
11. Gabriel Emiliano Osório de Almeida	<p>Conselheiro Municipal RJ (Membro do Conselho 1913- 1916)</p> <p>Capital Federal (Presidente do Conselho Municipal (1911-1913)</p>
12. Ignacio Wallace da Gama Cochrane	<p>Província de Santos (Presidente da Câmara Municipal 1869-1876) /Vereador 1869-1872)</p> <p>Província de SP (Deputado à Assembléia Provincial (1870-1871/ 1874- 1875/ 1878-1879)</p> <p>Membro da comissão de Obras Públicas</p> <p>Província de SP (Deputado à Assembléia Geral do Império pela Província de SP 1885-1889)</p> <p>2º Secretário da Mesa/ Membro da Comissão de Obras Públicas e Indústria)</p>
13. Jerônimo Rodrigues de Morais Jardim	<p>Província do Ceará (Presidente 1889)</p> <p>Província de Goiás (Deputado 1879-1881/ 1884)</p>
14. João Felipe Pereira	<p>Distrito Federal (Prefeito 1900-1901)</p> <p>MIVOP (Ministro 1893)</p> <p>Ministério das Relações Exteriores (Ministro 1893)</p>
15. Joaquim Galdino Pimentel	<p>Província Rio Grande do Sul (Presidente 1888-1889)</p> <p>Província de Mato Grosso (Presidente 1885-1886)</p>



16. José Carlos Carvalho	Distrito Federal (Deputado 1896- 1910)
17. Jose Mattoso de Sampaio Corrêa	Distrito Federal (Deputado 1934- 1937) Distrito Federal (Deputado Federal à Assembleia Nacional Constituinte (1933-1934) Distrito Federal (Senador 1921-1927) Distrito Federal (Deputado Federal / Comissão de Finanças da Câmara dos Deputados (1918- 1920)
18. Luiz Van Erven	Distrito Federal (Prefeito Interino 1898)
19. Newton Cesar Burlamaqui	Assembléia Provincial do PI (Deputado 1878-1879)
20. Pedro Dias Gordilho Paes Leme	Província do RJ (Deputado 1888-1889)
21. Pedro Luis Soares de Sousa	Província do RJ (Deputado 1887- 1889)

Fonte: MARINHO, 2008, p. 197.

Sem dúvida, um dos principais caminhos para a divulgação dos projetos do Clube na gestão junto ao parlamento brasileiro foi a *Revista Clube de Engenharia*. Para isso,

criavam eventos, organizavam estudos, seminários e debates, além de produzirem uma série de discursos que buscava ampliar o espaço de atuação do engenheiro na cidade. Tais discursos eram, em parte, publicados através da revista do Clube de Engenharia. Eles dão nota do esforço que a corporação dos engenheiros operava em prol da delimitação do campo técnico brasileiro (AZEVEDO, 2013, p. 280).

Uma análise dos primeiros anos da *Revista* mostra as intenções do Clube de Engenharia na formação de uma direção política e cultural, visto que as problemáticas formuladas e debatidas por esses intelectuais, em reuniões cotidianas, eram tornadas temários de seus congressos, aptos a promover campanhas as mais diversas, resultando na consolidação daqueles agentes como intelectuais formadores de cultura (MARINHO, 2008, p. 213).

Quadro 3 - Temáticas da Revista do Clube de Engenharia (1887-1910)

Temas	Total
Estrada de Ferro	95
Abastecimento de água	23
Saneamento	18
Portos	12
Máquina a vapor	7
Navegação	6

Textos e Debates, Boa Vista, vol.27, n.02, e7870, jul./dez. 2021.

DOI: <https://doi.org/10.18227/2317-1448ted.v27i02.7870>

<https://revista.ufrr.br/textosedebates/>

ISSN: 2317-1448



Este obra está licenciado com uma Licença [Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

Eletricidade	4
Telegrafia	4
Telefonia	2
Aço	2
Cimento <i>Portland</i>	1
Vários	22

Fonte: MARINHO, 2008, p. 313

O I Congresso de Engenharia e Indústria, organizado e realizado pelo Clube de Engenharia no ano de 1900, ratifica as palavras de Azevedo em sua tentativa de transformar projetos de interesses privados em uma necessidade pública, como mostra a descrição dos objetivos do Congresso:

discutir e deliberar sobre as principais questões técnicas, industriais, econômicas, financeiras e administrativas que de mais perto e mais diretamente, possam interessar o desenvolvimento material do Brasil, de modo a formular resoluções que traduzam com clareza o parecer dos mais competentes sobre a solução prática que melhor convenha a cada uma das questões ventiladas (REVISTA DO CLUBE DE ENGENHARIA, 1900, p. 11-12).

Segundo Araújo (2016, p. 43) e Honorato (1996, p. 46), os principais temas debatidos no evento estiveram ligados ao problema dos transportes, saneamento e o papel dos engenheiros no desenvolvimento industrial. A título de exemplo, podemos destacar o estudo sobre os arruamentos da cidade do Rio de Janeiro realizados pelo engenheiro Frederico Augusto Liberalli, sócio benemérito do Clube¹, e os debates a respeito da necessidade de uma reforma urbana.

Os debates não giravam apenas a respeito de quais obras deveriam ser feitas, mas quem seriam os responsáveis por fazê-las. Paulo de Frontin, preocupado com a posição dos engenheiros dentro da sociedade brasileira, opôs-se a seus colegas ao defender a hipótese de que a solução dos problemas urbanos do Rio de Janeiro seria de ordem técnica:

Sr. Presidente, pedi a palavra para tratar da questão aberta que constitui a segunda questão da segunda seção do Congresso de engenharia e indústria, pelo fato de divergir do modo pelo qual os meus ilustrados colegas que me precederam encararam o assunto. Da parte de uns tive a oportunidade de ouvir que a questão não era mais de ordem técnica, que se tratava unicamente de uma questão de administração; da parte de outro ilustre colega, o nosso distintíssimo Presidente, tive ocasião de ouvir que se tratava, não mais também de uma questão técnica, mas de competência constitucional.

Ora, estou, como disse, em absoluta divergência, quer em relação a um, quer em relação a outro, e creio que, se de fato a questão se tivesse tornado exclusivamente ou uma questão de administração ou uma questão de competência constitucional, a esfera a quem caberia a solução deste magno problema não seria o Congresso de Engenharia e Indústria; e sim, o

¹Cf. Revista do Clube de Engenharia. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, dez. 1900, p. 118.



ilustre Prefeito do Distrito Federal, agindo dentro dos meios que lhe faculta a lei e dos recursos que pudesse obter por qualquer forma ou então o Congresso Nacional que deveria de uma vez delimitar a competência constitucional, atribuindo-a quer integralmente ao Governo Federal, quer dando plena autonomia à Municipalidade ou ainda aceitando o princípio do consórcio que foi aqui também perfeitamente expendido pelo nosso distinto colega, Dr. Pedro Luiz, pretendendo neste intuito reunir não só a intervenção do Governo Federal como a da Municipalidade e finalmente a dos próprios particulares. Julgo, porém, que ao contrário a questão primordial é exatamente a questão técnica (REVISTA DO CLUBE DE ENGENHARIA, 1901, p. 137-138).

Podemos afirmar que o objetivo do Clube de Engenharia de ampliar sua capacidade de atuação e influência no período republicano, defendida no I Congresso de Engenharia e Indústria, obteve êxito. As reformas ocorreram durante o mandato de Rodrigues Alves, que nomeou o engenheiro Francisco Pereira Passos, membro de destaque no Clube de Engenharia, como prefeito do Distrito Federal. O cenário político foi o melhor possível para as reformas, porque o prefeito-engenheiro contava com grande parte dos intelectuais a seu favor e os membros de destaque do Clube ocupavam os principais postos das obras.

O Clube de Engenharia, assim, colocou-se historicamente nessa posição de organizador das frações de classe da sociedade civil e construtor de discursos incentivadores da modernização que legitimavam a expansão do capital industrial durante toda Primeira República e, também, após o estabelecimento do Governo de Getúlio Vargas. Contudo, são escassas as obras e pesquisas que abordam a respeito da formação, organização e atuação do Clube de Engenharia no pós-1930, e é, nessa lacuna, que buscaremos contribuir.

Assim, esse artigo, tem por objetivo apresentar, a partir da análise de seu periódico, como o Clube de Engenharia organizou-se na nova conjuntura política de modernização e industrialização, com o aparecimento de um Estado de exceção e com a morte de seu presidente, André Gustavo Paulo de Frontin, no ano de 1933.

2. *Apontamento sobre a posição e organização do Clube de Engenharia na década de 1930.*

O período que compreendeu a presidência de André Gustavo Paulo de Frontin à frente do Clube de Engenharia teve início em 1903, concluindo-se com sua morte, em 15 de fevereiro de 1933, fato que provocou mudanças significativas na instituição. Sobre esse momento, Honorato (1996, p. 74) aponta que “a morte de seu presidente perpétuo [...] representou muito mais do que a perda de sua



mais expressiva liderança: marca o início de uma nova fase dessa entidade”, pois somou à substituição de lideranças responsáveis pela consolidação da instituição, tais como Francisco Liberalli, Getúlio das Neves, Eduardo P. Guinle, Aarão Reis, Francisco Bicalho e outros.

Cury (2000, p. 282), ao analisar essas mesmas transformações e renovações internas do Clube a partir de 1933, aponta que não apenas a saída de importantes figuras, mas o expressivo número de novos associados, como nunca ocorrido na história da agremiação, somou para o aparecimento de um novo momento. A autora levanta duas hipóteses que explicam tal fenômeno: a primeira está relacionada às modificações decorrentes de um novo regime político e sua proposta técnico-administrativa da economia e do Estado, ato que ampliava as possibilidades de atuação dos engenheiros dentro da ossatura governamental; e a segunda fundamenta-se no fechamento da Associação Brasileira de Engenharia, em outubro daquele mesmo ano, fato que desencadeou inúmeras migrações e, conseqüentemente, a alteração dos rumos do Clube².

Em janeiro de 1934, foi eleito como novo presidente do Clube de Engenharia o Dr. José Mattoso Sampaio Corrêa. A diretoria, nesse primeiro momento, sofreu poucas alterações em relação ao período anterior, tendo apenas o Dr. João Felipe Pereira na função de 1º vice-presidente, no lugar antes ocupado por Sampaio Corrêa. Assim, a diretoria ficou composta por: Presidente: José Mattoso Sampaio Corrêa; 1º vice-presidente: João Felipe Pereira; 2º vice-presidente: Guilherme Guinle; 1º secretário: Estanislau Luíz Bousquet; 2º secretário: Theophilo Nolasco de Almeida; tesoureiro: José Valentin Dunham e bibliotecário: Alcino José Chavantes³.

Cabe ressaltar que o Clube passaria ainda por mais uma eleição, em 1937, com extensão até 1940. Nela ocorreu uma mudança mais substancial em sua diretoria, cujos novos nomes eram: presidente: João Felipe Pereira; 1º vice-presidente: Estanislau Luíz Bousquet; 2º vice-presidente: J. L. Mendes Diaz; 1º secretário: Henrique de Novaes; 2º secretário: Sylvio Miranda Freitas; tesoureiro: Mario Valladares e bibliotecário: Edgar P. Braga⁴.

Com todas as mudanças sentidas no interior da instituição, o setor mais afetado foi o editorial da Revista Clube de Engenharia, que teve a substituição completa de sua comissão de redação, antes

²Na ata da sessão 20 de outubro de 1933, encontra-se uma lista com mais de cem nomes que estavam sendo admitidos naquela data. Cf. Revista Clube de Engenharia. Ano de 1933. Nº 35. Rio de Janeiro: Typ. do Jornal do Commercio, 1934, p. 136-137.

³Cf. Revista Clube de Engenharia. Ano de 1932. Nº 34. Rio de Janeiro: Typ. do Jornal do Commercio, 1933, p. 5; Revista Clube de Engenharia. Ano de 1934. Nº 01. Rio de Janeiro, p. 1.

⁴Cf. Revista Clube de Engenharia. Ano de 1937 (março). Nº 13. Rio de Janeiro.



composta por Aarão Reis, Valentin Dunham e Mario Ramos, e agora dirigida por Mauricio Joppert da Silva, Henrique de Novaes e Ernani da Motta Rezende (REVISTA DO CLUBE DE ENGENHARIA, 1934). A alteração dos membros da comissão de redação trouxe consigo profundas alterações no interior da revista. Divulgação de pareceres técnicos, análise dos grandes projetos nacionais, anúncios publicitários, discussões a respeito de assuntos relacionados à vida profissional dos sócios e opiniões políticas foram algumas das modificações percebidas em seu conteúdo.

Para alocar todos esses tópicos, a Revista modificou também toda sua parte estrutural: passou a ser trimestral, sua confecção levava traços de modernidade gráfica e diversidade temática; desde setembro de 1934 não era mais limitada a seus sócios, sendo divulgada para toda a sociedade e, por isso, inserindo-se mais diretamente na vida política nacional; e, por fim, cria uma nova sessão denominada “observações e comentários”, similar a um editorial, mediante o qual seus redatores compartilhavam suas opiniões sobre os temas tratados na revista. (HONORATO, 1996, p. 74-75; CURY, 2000, p. 283).

Todas essas modificações no interior da Revista serviram para deixar mais explícitas as opiniões políticas e seu projeto de desenvolvimento. Questões relacionadas à infraestrutura, como energia, transporte (ferrovias, rodovias, portos e aeroportos), telecomunicações, recursos naturais renováveis e não renováveis e legislação sobre o uso do solo e do subsolo foram discutidos sistematicamente dentro do Clube de Engenharia (CURY, 2000, p. 308).

Apenas durante na conjuntura estudada pudemos verificar a participação da instituição na participação na construção do aeroporto Santo Dumont, na eletrificação da Estrada de Ferro Central do Brasil até Barra do Piraí, na construção da adutora de Ribeirão das Lajes e no planejamento da instalação de uma siderúrgica, que viria a se concretizar na década seguinte com a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) na cidade de Volta Redonda, interior do Rio de Janeiro.

A participação dos engenheiros na elaboração sistemática de pautas infraestruturais evidencia a adesão incontestante ao projeto formulado pela assim chamada burguesia industrial. O Clube de Engenharia continuou sendo o ambiente propício nessa correlação de interesses, pois, como vimos, seus sócios não eram apenas engenheiros comprometidos com os interesses da burguesia industrial, mas a própria burguesia. Assim, a intenção principal da instituição, entre 1903 e 1933, foi “a de fornecer elementos técnico-científicos para a elaboração de políticas públicas que estimulassem o desenvolvimento econômico brasileiro, com ênfase nas obras de infraestrutura e na plena expansão



da atividade industrial” (CURY, 2000, p. 306). Atuação se potencializou na década de 1930, como veremos a seguir.

Como a classe engenheira historicamente esteve numa relação de dependência frente aos grupos economicamente hegemônicos, sua ascensão dependeu da articulação com os setores que melhor representavam as oportunidades do campo de trabalho da categoria. Desse modo, ao mesmo tempo em que se alinhavam às demandas agroexportadoras na melhoria infraestrutural para o escoamento das produções, também faziam uma aliança praticamente “natural” com a burguesia industrial, pois “as atividades produtivas no setor secundário da economia repercutiriam diretamente sobre a valorização da profissão, ainda que de modo parcial e desarticulado” (CURY, 2000, p. 309).

Em finais dos anos 20 e início dos anos 30, os engenheiros tinham pouco a esperar da produção de café, no que diz respeito ao crescimento de oportunidade de emprego, uma vez que a atividade produtiva e comercial do capital cafeeiro se encontrava plenamente instalada e, por isso, pouco dependia da ação profissional dos engenheiros para continuar ou expandir seus negócios (CURY, 2000, p. 307). Simultaneamente a esse desestímulo, o modelo burocrático-administrativo estabelecido com o governo varguista, mesmo não abandonando os investimentos na agricultura, estabeleceu um projeto de modernização urbano-industrial que garantiu ao engenheiro maior estrutura, inclusive em instâncias do setor público que, agora, passaram a lidar diretamente com questões técnicas e de desenvolvimento econômico⁵.

A respeito da posição política, de acordo com Honorato (1996, p. 73), da Revolução de 1930 até meados de 1933, o Clube de Engenharia manteve-se contrário ao Governo Provisório. Tal insatisfação conduziu muitos engenheiros a aderirem ao levante constitucionalista de 1932, em São Paulo, como registra a Revista em seu editorial:

muito sofreu e alguma coisa lucrou a nossa classe nos últimos tranes políticos pelos quaes passou o Brasil, não se podendo negar aos engenheiros oriundos de todo paiz, congregados pelo grande surto constructor e industrial paulista, o papel importante desempenhado no Movimento Constitucionalista de 1932 [...] (REVISTA DO CLUBE DE ENGENHARIA, 1934, p. 34).

Após uma postura inicial de descontentamento em relação ao Governo Provisório, o editorial da Revista caminhou em direção ao apoio aberto ao Governo de Getúlio Vargas, em especial após a

⁵Cf. DRAIBE, S. **Rumos e Metamorfoses**: um estudo sobre a constituição do Estado e as alternativas da industrialização no Brasil (1930-1960). 2ª ed. São Paulo: Editora Paz e Terra, 2004.



regulamentação da profissão dos engenheiros e a reconstitucionalização em 1934⁶. A partir de 1935, a Revista publica uma série de artigos e relatórios de apoio ao Governo Federal, apresentando realizações do novo regime, tais como: combate às secas do Nordeste, eletrificação da Estrada de Ferro Central do Brasil e a construção de aeroportos.

Ilustrativa desse momento foi a declaração a respeito de Getúlio Vargas, ainda em 1935, realizada pelo engenheiro Henrique Novaes, notável profissional e estudioso a respeito dos “superprojetos” de adução de águas e futuro redator na Revista do Clube de Engenharia:

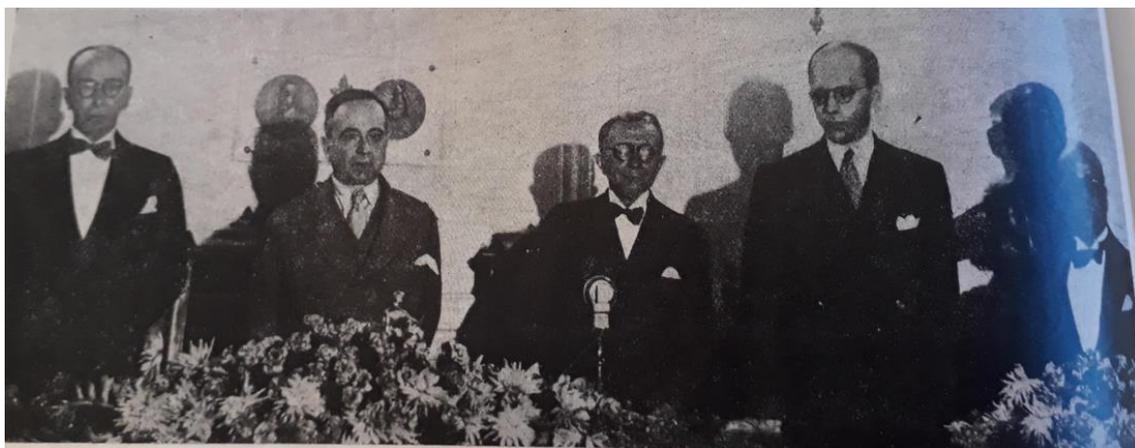
Ditador e presidente [...], penetrado de verdadeiro espírito de nacionalidade [...] tem a seu crédito as seguintes realizações: [...] não regateou recursos direitos para amenizar a situação penosa de meio milhão de flagelados, orientou o aproveitamento do seu trabalho e sistematizou a acção do Governo num sentido mais lógico e racional, do qual resultou o rendimento sensivelmente melhor do que as tentativas anteriores [...] (REVISTA DO CLUBE DE ENGENHARIA, 1935).

A utilização da lógica positivista de valorização da racionalidade do presidente, fato que o alinha com o desenvolvimento da indústria, é o que ameniza sua faceta ditatorial. Assim, mesmo com viés autoritário, suas realizações de cunho técnico-administrativo foram suficientes para a manutenção do apoio da instância dirigente do Clube de Engenharia ao novo regime. Mas, como aponta Honorato (1996, p. 77), a demonstração mais evidente de apoio ao presidente ocorreu com a visita do mesmo à instituição, em 30 de maio de 1936, gesto que rendeu ao chefe de estado a primeira página da Revista. Nela, podemos perceber a relação de apoio da instituição ao presidente, a partir do discurso do I vice-presidente do Clube, o Dr. J. G. Pereira Lima:

não ha antagonismo entre o poder forte e o regimen democrata. E elle é o remédio contra a violência e ao mesmo tempo antidoto contra a tyrannia. Cumpre tornar a liberdade compatível com a disciplina e a ordem, afinal, repousa sobre a força. O futuro da sociedade moderna depende da Racionalização econômica, cabendo aos governos abrir caminhos ás correntes commerciaes, favorecer as emprezas e as culturas que julguem necessárias [...] (REVISTA DO CLUBE DE ENGENHARIA, 1936, p. 1080).

⁶ Sintomática dessa nova conjuntura burocrático-administrativa foi a valorização do engenheiro, que, no período anterior, não ocupava status de função assalariada de alto nível, mesmo que indispensável para o funcionamento da modernização idealizada. Nesse movimento, ocorreu a regulamentação da profissão pelo decreto-lei 23.569, de 11 de dezembro de 1933. A partir de então, ficava resguardado a esse profissional a garantia que certas atribuições e funções só seriam permitidas para aqueles devidamente diplomados nas escolas de nível superior do país.





A mesa que presidiu a sessão: — Dr. Medeiros Netto, presidente do Senado Federal; S. Exia. Dr. Getúlio Vargas; Dr. João Felipe Pereira; Ministro Gustavo Capanema; Dr. Licínio de Almeida, representante do Ministro da Viação.

Fonte: Revista Clube de Engenharia, maio de 1936, p. 1080

É nítido, mais uma vez, como o caráter autoritário é tolerado, tendo em vista o apoio que o governo Vargas estava proporcionando ao setor industrial, a fim de construir uma sociedade efetivamente moderna. Tal consideração de Vargas, como alguém preocupado com o desenvolvimento industrial, foi relatada na conferência em que o engenheiro Dr. Luiz Betim Paes Lema, também na edição de maio de 1936, afirmou: “[...] cumpro um dever cívico saudando o Dr. Getúlio Vargas, o grande protetor da nossa indústria, mas ainda como presidente ilustre” (REVISTA DO CLUBE DE ENGENHARIA, 1936, p. 1091).

Sem dúvida, os rumos do Clube de Engenharia, na década de 1930, assumiram uma posição de maior desenvolvimento do setor industrial. O discurso do engenheiro Henrique Novaes, em abril de 1936, ao assumir o cargo de 1º secretário⁷, demonstra claramente o direcionamento da instituição:

Analizando o passado, já mais que semi-centenário, desta associação, descobrem-se nela tres fases nitidamente demarcadas:

1ª A fase da formação, - da iniciativa incipiente de Conrad Jacob Niemayer ao advento de Paulo de Frontin;

⁷De acordo com a Revista, o Clube, nesse momento, passou por algumas modificações. O cargo de 2º vice-presidente vagou e o conselho aprovou o nome do eng. Dr. José Luiz Mendes Diniz, que não pôde aceitar. Em seu lugar, foi chamado o eng. Dr. Estanislau Luiz Bousquet, que antes ocupava o cargo de 1º secretário, e prontamente assumiu. Nesse movimento, para seu lugar foi aceito o nome de Henrique Novaes. Cf. Revista do Clube de Engenharia. Abril de 1936. Rio de Janeiro, p. 1036.

2ª *A fase de consolidação*, - que se resume na ação mais do que fecunda, pois que providencial, do nosso nunca assás pranteado ex-presidente. Vem ella, de facto, da sua primeira administração em 1903, ao seu infausto desaparecimento, em Fevereiro de 1933.

3ª *A fase de desenvolvimento*, - apenas esboçada até 22 de Maio de 1935; de então para cá accentuando-se em suas tendências e na definição de seu programa com a eleição do atual presidente, Dr. João Felipe Pereira.

O desenvolvimento a que Novaes se refere pode ser mapeado a partir da análise da programação do II Congresso de Engenharia e Indústria, em comemoração ao 50º aniversário da fundação do Clube, que, mesmo não ocorrendo por motivos de instabilidade política⁸, fornece um indicador das pautas que estavam no projeto político de expansão industrial na conjuntura em questão.

O II Congresso, por meio de sua comissão organizadora - que contava com a presença de Paulo de Frontin, João Felipe Pereira, João Gonçalves Pereira, Aarão Reis e Gastão Bahiana - discutiu, durante diversas sessões, em 1930⁹, com sócios e com o Conselho Diretor toda a organização do evento. Essas conclusões podem ser vistas no anteprojeto apresentado na 14ª sessão ordinária de 1º de agosto de 1930, cujo dois artigos nos interessam para exemplificar as intenções do Clube de Engenharia naquela conjuntura. Em seu Art. 1 fica delimitado seu objetivo e, em seu Art. 6, as doze sessões analisadas:

Art. 1 [...] terá por objecto exclusivo discutir e deliberar sobre as principais questões technicas, industriaes, econômicas, financeiras e administrativas que de mais perto e mais diretamente possam interessar o desenvolvimento material do Brasil de modo a formular resoluções que traduzam com clareza o parecer dos mais competentes sobre a solução prática que melhor convenha a cada uma das questões ventiladas.

Art. 6 [...] 1ª secção- Estradas de Ferro, estradas de rodagens; 2ª secção- Portos, Rios e Canaes. Navegação, costeira e interior; 3ª secção- Aviação civil e commercial instalações necessarias [...]; 4ª secção- Telegraphia e telefonia, radiotelegrafia e radiotelephonia [...]; 5ª Hygiene dos edificios. Saneamento das cidades; 6ª secção- Architectura, urbanismo, serviços municipaes [...]; 7ª secção Energia hidráulica. Instalações hidro e termo electricas [...] 8ª secção- Frio industrial. Refrigeração dos edificios; 9ª secção- Mineração e Metalurgia. Siderurgia nacional; 10ª secção- Oleos, combustiveis, productos chimicos e explosivos nacionaes [...]; 11ª secção- As industrias nacionaes e o proteccionismo. Defesa da economia dos productos nacionaes; 12ª secção- Finanças [...] (REVISTA DO CLUBE DE ENGENHARIA, 1931, p. 387).

Assim, a terceira fase do Clube, da qual falou Novaes, preparava-se para a impulsão do desenvolvimento industrial, mesmo após um momento de crise econômica em virtude da crise de

⁸O II Congresso de Engenharia e Indústria aconteceria em dezembro de 1930, mas só veio acontecer em 1946. Cf. HONORATO, C. T. **O clube de engenharia nos momentos decisivos da vida do Brasil**. Rio de Janeiro: Clube de Engenharia, 1996, p. 85.

⁹As atas das sessões de 16 de janeiro de 1930, 2 de abril de 1930, 10 abril de 1930, 16 de maio de 1930, 1º de agosto de 1930 e 1º de dezembro de 1930 são algumas que apresentam debates a respeito do II Congresso de Engenharia e Indústria.



1929. Mesmo diante de dificuldades de investimento, Henrique Novaes, em uma das suas falas, intitulada *Nos domínios da Engenharia*, afirmou que todas as questões importantes com as quais se conjugava o desenvolvimento brasileiro, estavam relacionadas ao conhecimento da engenharia. Em uma forma de estimular os colegas para novos tempos, conclamava-os a elaborar estudos variados, para que, quando chegasse a oportunidade, não fossem pegos de surpresa¹⁰.

O Brasil, após-golpe de 1937, passa a construir um modelo alternativo de capitalismo liberal, no qual o poder público promovia o desenvolvimento do país apoiado pela maioria dos empresários do setor industrial (HONORATO, 1996, p. 78). Esse novo modelo de industrialização estadonovista, que Sônia Mendonça chama de industrialização pesada, teve por símbolo máximo a instalação da Companhia Siderúrgica Nacional. Dentro desse ideal, o Clube de Engenharia, por meio de seu editorial, afirmou que “a construção de uma grande e completa usina siderúrgica, que verdadeiramente estivesse à altura quer da importância do país e do valor dos seus recursos [...] representava desde há muito tempo uma viva aspiração nacional” (HONORATO, 1996, p. 78).

Para o governo conseguir implantar uma indústria pesada como a CSN, precisaria promover, dentre as inúmeras modernizações técnico-burocráticas, uma série de projetos infraestruturais, tais como: a eletrificação da Estrada de Ferro Central do Brasil, a adução de Ribeirão das Lages e a abertura de inúmeras rodovias, como comentado pelo I vice-presidente do Clube, o Dr. J. G. Pereira Lima, em maio de 1936:

Entre as deliberações tomadas e que não de incrementar o progresso nacional, devemos distinguir as que dizem respeito ás secas no Nordeste, á eletrificação da E. F. Central do Brasil e ao abastecimento d'água do Rio de Janeiro. Desde Affonso Penna, o caso do tráfego suburbano vinha impondo o emprego de energia electrica em nossa principal via ferra e a solução recente, em pleno desenvolvimento, abrangendo todo o serviço de transporte até Barra do Pirahy, é um acto dos mais auspiciosos. O clamor pela falta d'água em nossa bella Capital tornou-se intenso e os anteriores recursos de emergencia foram méros paliativos. Novas directrizes surgiram para aproveitar os poderosos mananciaes e a adducção do Ribeirão das Lages, constituiu objeto de concurrencia em sua phase final (REVISTA DO CLUBE DE ENGENHARIA, 1936, p. 1083).

Ficam demonstrados, assim, os interesses e rumos que a classe dirigente do Clube de Engenharia gostaria de atingir, que era de alavancar a industrialização, principalmente a criação de uma siderúrgica nacional.

¹⁰Cf. Revista Clube de Engenharia. 1932, nº 34. Ata da sessão de 03 de março de 1931, p. 302-306.



3. Considerações Finais

Muito pode ser realizado para compreender a atuação do Clube de Engenharia, principalmente, quando correlacionamos seus membros com a produção de políticas públicas e participação na ossatura material do Estado ou quando atuam como técnicos de empreendimentos privados. Todavia, qualquer novo aprofundamento necessitará de informações básicas que estão exclusivamente disponíveis em seu periódico.

Nesse sentido, faz-se importante nossa pesquisa, visto a falta de estudos que trabalhem a instituição após 1903. Longe de esgotar o assunto, acreditamos que as considerações realizadas nesse pequeno artigo auxiliarão futuras análises tanto a entenderem o modo como o Clube de Engenharia se estruturou e atualizou, quanto sua atuação política frente as transformações governamentais após 1930.

Nossas limitações relacionam-se, assim, a delimitação de realizar a análise tendo como base apenas a Revista Clube de Engenharia e seus discursos ali produzidos. Por fim, achamos conveniente apontar que esse artigo é parte da dissertação de mestrado intitulada: “Nas águas do capital: o Clube de Engenharia e a escolha por Ribeirão das Lages como chave interpretativa para compreender a destruição de São João Marcos”, defendida na Universidade Federal Fluminense, Niterói, no ano de 2020. Nela, é feito um estudo pormenorizado de como o Clube de Engenharia atuou no debate sobre o abastecimento de água e energia do Rio de Janeiro.

4. Referências

AZEVEDO, A. N. A cura pela técnica: o Clube de Engenharia e a questão urbana na cidade do Rio de Janeiro na virada do século XIX ao XX. **Locus: Revista de História**, Juiz de Fora, v. 19, n. 02, p. 273-292, 2013.

Clube de Engenharia

CURY, V. M. **Engenheiros e empresários**: o Clube de Engenharia na gestão de Paulo de Frontin (1903-1933). Tese (doutorado). Faculdade de História. Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2000.



DRAIBE, S. **Rumos e Metamorfoses**: um estudo sobre a constituição do Estado e as alternativas da industrialização no Brasil (1930-1960). 2ª ed. São Paulo: Editora Paz e Terra, 2004.

HONORATO, C. T. **O clube de engenharia nos momentos decisivos da vida do Brasil**. Rio de Janeiro: Clube de Engenharia, 1996.

MARINHO, P. E. M. de M. **Ampliando o Estado Imperial**: os engenheiros e a organização da cultura no Brasil Oitocentista. Tese (doutorado). Universidade Federal Fluminense, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia. Niterói, 2008.

TURAZZI, M. I. **As artes do ofício**: fotografia e memória da engenharia no século XIX. Tese de Doutorado em Arquitetura e Urbanismo. São Paulo: USP, 1997.

VALLADÃO, M. **Apontamentos Históricos do Clube de Engenharia** (Manusc.). Arquivo Espaço Memória da Engenharia, 1903.

- Revista do Clube de Engenharia

Revista Clube de Engenharia. 1932, nº 34. Ata da sessão de 03 de março de 1931.

Revista Clube de Engenharia. Ano de 1932. Nº 34. Rio de Janeiro: Typ. do Jornal do Commercio, 1933.

Revista Clube de Engenharia. Ano de 1933. Nº 35. Rio de Janeiro: Typ. do Jornal do Commercio, 1934.

Revista Clube de Engenharia. Ano de 1934. Nº 01. Rio de Janeiro.

Revista Clube de Engenharia. Ano de 1934. Nº 01. Rio de Janeiro, 1934.

Revista Clube de Engenharia. Ano de 1937 (março). Nº 13. Rio de Janeiro.

Revista do Clube de Engenharia, ano 95, n. 423, fev. 1981.

Revista do Clube de Engenharia. Abril. Rio de Janeiro. 1936.

Revista do Clube de Engenharia. Rio de Janeiro, abr. 1935.

Revista do Clube de Engenharia. Rio de Janeiro, jan. 1934.

Revista do Clube de Engenharia. Rio de Janeiro, maio. 1936.

Revista do Clube de Engenharia. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, dez. 1900.

Artigo submetido em 28/04/2021, aceito em 13/10/2021 e publicado em 10/12/2021.

