

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

The cure through technique: the engineering club and the urban issue in the city of Rio de Janeiro at the turn of the 20TH century

André Nunes de Azevedo¹

Resumo:

O presente artigo tem por fim discutir como o campo técnico se desenvolveu no Brasil em fins do século XIX e como os engenheiros filiados ao Clube de Engenharia buscaram construir um discurso que os legitimasse como categoria privilegiada para resolver os problemas urbanos que se estendiam há décadas na cidade do Rio de Janeiro.

Palavras-chave:

Clube de Engenharia. Reforma urbana. Progresso.

Abstract:

This article aims to discuss how the technical field developed in Brazil in the late nineteenth century and how engineers affiliated to the Engineering Club sought to construct a discourse that legitimates them as a privileged category to solve urban problems that extended for decades in city of Rio de Janeiro.

Keywords:

The Engineering Club. Urban reform. Progress.

¹ Doutor em História Social da Cultura pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro. Professor Adjunto, na área de História Moderna e Contemporânea no Curso de Graduação em História e no Programa de Pós Graduação em História da Universidade do Estado do Rio de Janeiro.

Nascido em 1880, foi somente na República que o Clube de Engenharia viu o seu prestígio crescer como instituição representativa do campo técnico. Tal fenômeno deve-se a duas razões: o crescimento da economia do Rio de Janeiro e o novo padrão de relacionamento entre o poder público e os agentes econômicos da cidade, facultados pela República.

A economia da cidade registrou um significativo crescimento durante as duas primeiras décadas do período republicano. O fenômeno do encilhamento, a despeito de todo caos econômico por ele causado, teve um impacto de industrialização na economia da cidade. Segundo Stein, do total do capital empregado na formação e ampliação de fábricas têxteis no período entre maio de 1889 e janeiro de 1892, aproximadamente 60% foi integralizado². Não obstante a República não ter desenvolvido uma política direta para o fomento industrial³, ela colaborou para o crescimento da indústria na capital. De acordo com Wilson Cano, boa parte das empresas desenvolvidas com o crédito abundante do encilhamento quitaram rapidamente seus pedidos de importações de bens de capital, não vindo, assim, a se abalar com a desvalorização da moeda, já fortemente sentida por várias empresas em 1892. Ao contrário, segundo Cano, essas empresas ganharam com a depreciação cambial, uma vez que importaram os bens de capital a preços antigos e passaram a vender seus produtos por um preço maior⁴. Ainda, conforme Eulália Lobo, o legado da política financeira dos primeiros anos da República foi o de iniciar a ruptura entre manufatura e indústria⁵.

A última década do século XIX registrou um crescimento da atividade econômica no Rio de Janeiro. Na área industrial, a cidade mantinha a sua supremacia. Em 1907, o Distrito Federal era responsável por 33% da produção industrial brasileira, sendo seguido por São Paulo, que respondia à época com não mais que 16% do montante geral do país⁶. Segundo Benchimol, aproximadamente metade dessas empresas foram criadas na época do encilhamento, a ela sobrevivendo⁷.

² STEIN, Stanley. *A Grandeza e Decadência do Café no Vale do Paraíba*. São Paulo: Brasiliense, 1961. P. 173.

³ LUZ, Nícia Vilela. *A Luta pela Industrialização do Brasil*. São Paulo: Alfa-Ômega, 1975. P. 165-203.

⁴ CANO, Wilson. *Raízes da Concentração Industrial em São Paulo*. São Paulo: Difel, 1977, p. 177.

⁵ LOBO, Eulália Maria Lahmeyer. *História do Rio de Janeiro*. Do Capital Comercial ao Capital Industrial e Financeiro. Rio de Janeiro: IBMEC, 1978. p.459-463. 2 v.

⁶ BENCHIMOL, Jaime Larry. *Pereira Passos: Um Hausmann Tropical*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, 1992. p. 173.

⁷ *Ibidem*.

O setor terciário também registrou forte crescimento no Rio de Janeiro das duas primeiras décadas da República. O contingente populacional empregado na atividade comercial cresceu. Ascendeu de 48.048 habitantes em 1890 para 62.062 em 1906. O contingente de profissionais liberais quase triplicou nesses 16 anos e o de funcionários públicos dobrou, ao passo que a população da cidade cresceu em 46,8%⁸.

Na virada do século, não obstante o crescimento na área industrial⁹, o Rio de Janeiro ainda era uma cidade eminentemente comercial, cuja maior parte de sua população encontrava-se empregada nos ramos do funcionalismo público e no comércio. A maior característica econômica da capital era ser um centro financeiro e de comércio importador. A maior parte dos produtos consumidos no Rio de Janeiro eram importados, o que tornava o equilíbrio da economia da cidade extremamente dependente do equilíbrio da taxa cambial que, até o governo de Rodrigues Alves, foi comprometido com a política de socialização dos prejuízos do setor cafeeicultor¹⁰.

As principais obras executadas na cidade eram concessões do poder público à iniciativa privada, na qual, não raro, se registravam lucros fabulosos com grande facilidade, como com a venda de concessões públicas¹¹ entre empresas privadas. A República foi marcada por uma série de negócios escusos, envolvendo relações de favorecimento entre o setor público e o privado¹², em uma clara indicação da mudança no padrão de relação entre o Estado e os interesses empresariais privados da época do Império ao período da Primeira República. Os engenheiros obteriam muitas vantagens desse novo padrão de relacionamento econômico. Atentos à forte demanda por obras públicas, buscaram organizar-se a fim de ordenar os interesses dos agentes privados atuantes no campo técnico da urbe.

⁸ BENCHIMOL, op. cit. p. 177.

⁹ A população do Rio de Janeiro empregada no setor secundário no ano de 1907 era de 115.779 habitantes. Ibidem. p. 176.

¹⁰ Ver: FURTADO, Celso. *Formação econômica do Brasil*. São Paulo: Ed. Nacional, 1970., p. 178-179 e PRADO JÚNIOR, Caio. *História Econômica do Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1972. p. 221.

¹¹ Um exemplo dessa prática pode ser encontrado no estudo de Lamarão sobre a modernização do porto do Rio de Janeiro. Ver: LAMARÃO, Sérgio Tadeu de Niemeyer. *Dos Trapiches ao Porto*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, 1991. p. 128-136.

¹² Não cabe aqui listar o grande número de exemplos de tal relação escusa entre o poder público e o privado, já fartamente apontados pela historiografia brasileira. Para um quadro deste tipo de relação, ver: FÁRIA, Fernando Antônio. *Os Vícios da Re(s)pública*. Negócios e Poder na Passagem para o Século XX. Rio de Janeiro: Notrya, 1993.

As iniciativas do Clube de Engenharia para o seu fim precípua – a organização dos interesses privados de seus membros face às oportunidades de negócios que a cidade poderia oferecer – encontraram ambiente mais propício à sua projeção dentro do regime republicano. Tal fato ocorreu por força da nova relação entre o poder público e os agentes econômicos do Rio de Janeiro engendradas por esse regime.

O novo padrão na relação público-privado encontrou as suas causas não somente no crescimento e na diversificação da sociedade carioca, mas, fundamentalmente, na nova forma de gestão política da relação entre Estado e sociedade encetada pela República. Tal padrão foi tributário de um novo campo de valores que se sedimentou com a experiência urbana do Encilhamento.

O período entre a década de 70 do século XIX e o início do século XX foi marcado, na história do Rio de Janeiro, não só pelo seu acelerado crescimento econômico e populacional, mas também por um fenômeno que foi subjacente a esse: a diversificação da base social presente na cidade. O processo de elevação dos índices econômicos e demográficos da capital conduziu a uma progressiva diversificação social na urbe. Uma camada média de profissionais liberais, funcionários públicos e comerciantes com interesses autônomos às grandes famílias oligárquicas, representantes do setor agro-exportador, crescia na capital. Ao mesmo tempo, com o fim da escravidão e com a necessidade de reorganização do mercado de mão de obra, surgiram novos elementos na cidade, como os imigrantes de vários países, com destaque para Portugal, e migrantes de diversas regiões do Brasil, sobretudo ex-escravos do Vale do Paraíba e do Norte fluminense, bem como os congêneres de Minas Gerais e Bahia, que vieram unir-se à massa de antigos cativos do Rio de Janeiro. A presença de elementos exógenos à cidade foi de tal vulto que, em 1890, aproximadamente 55% da população da urbe tinha origem fora da mesma¹³. Aos novos atores da cidade, somava-se a presença cada vez mais numerosa e atuante dos militares, que ganhou grande relevo e projeção política nos primeiros anos do novo regime¹⁴.

O processo de diversificação dos agentes políticos no Rio de Janeiro havia exposto as dificuldades do arranjo de poder imperial em gerir os conflitos oriundos da diversidade de interesses derivados da ampliação da base social na cidade. Não obstante as dificuldades do Império quanto à

¹³ CARVALHO, José Murilo de. *Os bestializados*. O Rio de Janeiro e a República que não foi. São Paulo: Companhia das Letras, 1987. p. 17.

¹⁴ Sobre a projeção dos militares nos primeiros anos da República, ver: CARVALHO, José Murilo de. *Os militares e a república: um estudo sobre cultura e ação política*. Rio de Janeiro: Zahar, 1995.

adequação da arquitetura política senhorial às novas demandas de gestão de uma base social em processo de rápida diversificação¹⁵, a elite política da Monarquia estruturou formas de convivência que reconheciam um lugar, ainda que fortemente hierarquizado, à miríade de segmentos sociais presentes no Rio de Janeiro. No seu arranjo político, o Império buscou tolerar, de forma hierárquica, a convivência com a diversidade de mundos que se ampliavam rapidamente na urbe, reconhecendo-os, ainda que de maneira limitada, pela sua perspectiva política senhorial, desenhada na década de 1840/50 no processo de estruturação do Estado Saquarema¹⁶. A própria escravidão urbana, com a presença das contradições próprias do fenômeno do negro de ganho, indicava a tolerância imperial com a diversidade de mundos presente no Rio de Janeiro. Entretanto, os limites institucionais da gestão política da Monarquia, diante da veloz diversificação dos novos agentes urbanos, foram significativos para a queda do regime.

Com a abolição da escravidão e a emergência da República, os novos atores ampliavam a sua presença na vida urbana da capital. Atuavam sem as instituições e os princípios de controle político, próprios do Império. Capoeiras; ex-cativos que viviam da prática da viração; homens livres pobres sem ocupação definida, que retiravam o seu sustento de biscates eventuais; a massa de migrantes pobres que tomou a cidade após a abolição; imigrantes anarquistas, além de militares rebeldes, representavam um desafio diante da República para fins de gestão política, de controle da Capital Federal.

A via eleita pela República para gerir essa diversidade emergente foi a do não reconhecimento da legitimidade política dos grupos marginais aos segmentos que se faziam representar no poder republicano. Capoeiras, sambistas, devotos das religiões afro-brasileiras, operários anarquistas, militares rebeldes, biscateiros sem habitação definida, entre outros, foram tenazmente perseguidos nas primeiras décadas da República. No novo regime, caso social tornou-se caso de polícia, instituição que passou a agir para ordenar a massa de libertos que ocupava o espaço urbano da capital. A elite republicana apostou em um liberalismo agressivo, no qual aqueles que se revelavam menos aptos ao modelo de sociedade burguesa desejada, projetada pela via do progresso, enquanto desenvolvimento material, deveriam ser objeto da ação repressora da instituição policial¹⁷.

¹⁵ CARVALHO, Maria Alice Rezende de. *Quatro vezes cidade*. Rio de Janeiro: Sette Letras, 1994. p. 73.

¹⁶ O conceito de Estado Saquarema é utilizado aqui no sentido estabelecido por MATTOS, Ilmar R. de. *O tempo Saquarema: a formação da elite imperial*. São Paulo: Hucitec, 2004.

¹⁷ Sobre a ação da polícia da capital federal de então, ver: BRANDÃO, Berenice; MATTOS, Ilmar R. de e CARVALHO, Maria Alice R. de. *A polícia e a força policial no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Departamento de História da Puc-Rio, 1991.

Não obstante a dimensão do desafio de controle da miríade de agentes urbanos pela República, a tentativa de rearranjo da gestão política da capital apenas colaborou, no dizer de Maria Alice Rezende de Carvalho, para a decomposição de uma vida regrada na cidade¹⁸. Segundo José Murilo de Carvalho, a retirada de cena da figura austera e patriarcal do monarca simbolizou a emancipação da elite política e do conjunto de cidadãos do Rio de Janeiro, que perpetraram, na ausência da figura simbólica do “zelador imperial”, um maior relaxamento nos padrões morais e de probidade junto à coisa pública, mais bem delineados no regime progresso¹⁹.

Ao buscar um novo arranjo político, a República não conseguiu construir uma via alternativa ao Império através da construção de novos canais institucionais que absorvessem os conflitos de interesses existentes, como também, com esse malogro, liberou a sociedade para uma percepção de que a consecução dos interesses políticos de cada grupo de atores, ou mesmo de indivíduos, passava, cada vez menos, pela observância de um conjunto de regras gerais e, cada vez mais, pela ação individual e pessoal junto ao Estado, atuando sem maiores preocupações com um conjunto normatizador da relação público/privado. O resultado foi o de se estabelecer um espírito de oportunismo e casuísmo político, diante da ausência de normas institucionais por parte das elites e de um sentimento de “cada um por si” que tomou o conjunto das classes sociais na urbe, passando pelas camadas médias e populares da cidade.

Assim, na ausência de regras institucionais universais, vicejou no Rio de Janeiro da primeira década republicana o sentimento de que cada um deveria cuidar apenas de seus interesses particulares, mesmo que em detrimento do bem público ou de padrões de probidade junto à coisa pública. Esse sentimento foi significativamente reforçado pelo fenômeno do encilhamento, a euforia pelo progresso²⁰ que desencadeou e a ânsia pelo ganho fácil diante da especulação na bolsa de valores e pela abundância de crédito decorrente da liberação das emissões monetárias por bancos privados, que aprofundou o arrivismo e o smartismo na Capital Federal²¹.

¹⁸ CARVALHO, Maria Alice Rezende de, op. cit., 1994, p. 73.

¹⁹ CARVALHO, José Murilo de, op. cit., 1987, p. 26.

²⁰ A euforia pelo progresso e a ânsia de enriquecimento e de aquisição material como fator de *status* social para todas as classes, vicejou na sociedade carioca na primeira década da República. A descrição, rica em exemplos, desse panorama está muito bem ilustrada no clássico *Ordem e progresso*, de Gilberto Freyre. O autor afirma que, na Monarquia, havia mesmo reservas e desconfiança por parte do Imperador quanto à ideia de progresso tal como ela vicejou na República. Sobre essa desconfiança do Império, ver especificamente: FREYRE, Gilberto. *Ordem e progresso*. Rio de Janeiro: José Olímpio, 1959. vol I. p. 26.

²¹ A ascensão do arrivismo e do smartismo na capital federal está muito retratada no capítulo primeiro de Sevcenko. Ver: SEVCENKO, Nicolau. *A literatura como missão*. Tensões sociais e criação cultural na Primeira República. São Paulo: Brasiliense, 1989.

Sedimentou-se, então, na cidade a ideia de que todos poderiam ganhar financeiramente com o novo regime e que a oportunidade de prosperar dependeria apenas da argúcia dos agentes privados em fazer valer os seus interesses de maneira individual, seja especulando no setor privado, seja agindo junto ao poder público, a fim de sorver das vantagens que este poderia conferir aos empreendedores. Todos buscavam os ganhos fáceis. O próprio regime republicano buscava afirmar-se do ponto de vista simbólico como o regime do progresso pela via do desenvolvimento material.

A sensação de degradação moral era generalizada na Capital Federal nas primeiras décadas do novo regime, o que funcionou como um estímulo para a lógica do “cada um por si”, a despeito da possibilidade de observância de regras gerais de conduta. Alguns escritores expuseram esse espírito que dominou a sociedade carioca de então, como João do Rio, que afirmou em seu livro *Vida Vertiginosa*: “A moral é uma qualidade que se exige nos outros.(...) Num país novo o espírito de aventura se prolifera e os aventureiros são em grande número. O ideal humano é o dinheiro. O principal é ter dinheiro com pouco trabalho ou nenhum. Vem a negociata, vem a jogatina. São as irmãs naturais da ladroeira – aristocráticas de processo”²². O Visconde de Taunay, escrevendo sob o pseudônimo de Perdigão Malheiros no seu romance *O Encilhamento*, também ilustrou bem esse clima de ânsia por ganhos materiais a qualquer custo liberado pelo emissionismo monetário dos primeiros anos da República, no qual um clima de “vale-tudo” para o enriquecimento se disseminou por amplos espectros da sociedade: “Terrível aperto, completos o acotovelamento e a igualdade; todas as classes da sociedade misturadas (...), de fidalgos deslocados do seu meio habitual, afeitos a todos os negócios, prontos para todas as transações havidas e por haver”²³. Em outro trecho de seu livro, Taunay expõe: “A todo transe, urgia apelar, reunir, mobilizar capitais, acordá-los, sacudi-los, tangê-los e, sem detença nem vacilação, obrigá-los a frutificar antes do mais em proveito de quantos se propunham, ousados e patriotas, a agitar e vencer o torpor das economias amontoadas, apáticas, imprimindo-lhes elasticidade e vibração”²⁴. Resultaram disso um grande número de concessões públicas às obras privadas com garantias especiais de retorno do capital investido em caso de malogro do investimento, empréstimos facilitados e política complacente com a venda e revenda de concessões públicas, sem que o empresário necessitasse inverter os seus

²² RIO, João do. *A vida vertiginosa*. São Paulo: Martins Fontes, 2006, p. 128-129.

²³ MALHEIROS, Heitor. *Scenas contemporâneas da bolsa em 1890, 1891 e 1892*. Vol I Rio de Janeiro: Domingos de Magalhães editor, 1894, p. 2-3.

²⁴ *Ibidem*, p. 13.

capitais na execução do empreendimento²⁵. Paradigmático desse caso foi a concessão das obras do porto do Rio de Janeiro ao engenheiro Paulo de Frontin, que fora presidente do Clube de Engenharia entre 1903 e 1933. Frontin beneficiara-se de seu prestígio como eminente membro da principal instituição representativa dos engenheiros e docente da Escola Politécnica para obter a concessão das obras portuárias a sua Companhia Melhoramentos e, depois, vendê-la a outro empreendedor, em uma operação na qual a gestão política superou em muito o trabalho e o risco da inversão privada dos capitais²⁶.

Assim, conscientes das vantagens advindas do relacionamento econômico entre o Estado e o capital privado, que a República inaugurara²⁷, os engenheiros buscaram delimitar o seu campo de atuação, a fim de usufruir as oportunidades oferecidas pelo poder público. O Clube de Engenharia era a principal instituição incumbida de cumprir este intuito. Através dela, os engenheiros faziam gestões junto ao parlamento brasileiro, 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 técnico²⁸ brasileiro.

A afirmação do campo técnico no Brasil tinha, entre outros obstáculos, a própria formação cultural do país²⁹. A sociedade brasileira da virada do século era ainda rural, patriarcal e dominada nas grandes cidades por bacharéis em direito. A formação educacional da elite brasileira era de base humanística, distante do ensino científico, base da formação da visão de mundo do engenheiro³⁰. Assim, uma das dimensões da luta

²⁵ Esses casos encontram-se bem ilustrados no livro de Faria. Ver: FÁRIA, op. cit.

²⁶ Para maior detalhamento desse caso, ver: LAMARÃO, Sérgio Tadeu N. *Dos trapiches ao porto*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de cultura, 1991, p 131-136.

²⁷ COELHO, Edmundo Campos. *As profissões imperiais: medicina, engenharia e advocacia no Rio de Janeiro. 1822-1930*. Rio de Janeiro: Record, 1999. p. 217.

²⁸ Por campo técnico, entendo a constituição de um campo de trabalho privado com agentes definidos relativamente às atividades técnicas.

²⁹ Faz-se importante lembrar aqui que os obstáculos culturais ao empreendedorismo no Brasil imperial atingiam o desenvolvimento do Clube de Engenharia que, como nos lembra Turazzi, nasce com o propósito de unir engenheiros e industriais. Cf. TURAZZI, Maria Inez. *A euforia do progresso e a imposição da ordem*. A engenharia, a indústria e a formação do trabalho na virada do século XIX ao século XX. Rio de Janeiro: Coppe/ São Paulo: Marco Zero, 1989, p. 39.

³⁰ Considero importante afirmar que, embora a formação técnica do engenheiro informe a sua cosmovisão, este não se encontra imune à cultura presente em sua sociedade. A cultura bacharelesca brasileira também colabora na conformação da cosmogonia do engenheiro

dos engenheiros brasileiros, associados ao Clube de Engenharia, era o empenho pelo reconhecimento do espaço que a administração técnica deveria ter na sociedade³¹, na aceitação de que algumas funções somente poderiam ser exercidas por engenheiros e não por outros profissionais, posto que somente estes teriam a competência técnica para exercê-las. Em meio a uma discussão a respeito da necessidade de melhorar as condições de operação da Estrada de Ferro Central do Brasil, o engenheiro Chagas Dória afirmaria:

Muito se tem dito e escrito sobre a desorganização do serviço da Central, atribuindo-se o fato à incompetência do pessoal dirigente.

Não me ocuparei deste assunto; estou convencido de que os melhores administradores lutarão debalde contra as causas materiais, que perturbam o tráfico e não conseguirão um serviço regular sem a sua remoção. A questão é de mecânica, mais do que de moral³².

Minimizando as questões morais no desenvolvimento insatisfatório que os engenheiros apontavam na administração da Estrada de Ferro Central do Brasil e maximizando o poder regenerador das soluções técnicas para a instituição, os engenheiros traziam a si a incumbência de alguns setores da administração pública. Os problemas das empresas geridas pelo Estado seriam resolvidos pela via da técnica, da mecânica no caso da Cia. Central do Brasil. A natureza dessa solução residiria no saber mecânico, um apanágio dos engenheiros, mais do que quaisquer

brasileiro, assim como este reproduz, em vários níveis, práticas políticas típicas desta sociedade. Não obstante, o engenheiro brasileiro da virada do século não pode ser reduzido a esses macro-caracteres da nossa cultura. Pela natureza de sua formação, ele carrega consigo uma série de especificidades que dão nota de características próprias do grupo, distinguindo-o, em diversos aspectos, do bacharel em direito, por exemplo, o tipo dominante na elite política brasileira. Sobre a forma como essa tensão cultural apresentou-se como óbice ao desenvolvimento dos empreendimentos na área de engenharia no Brasil imperial, ver: CARVALHO, Maria Alice Rezende de. *O quinto século. André Rebouças e a construção do Brasil*. Rio de Janeiro: Revan/Iuperj/Ucam, 1998, p. 107-121. Sobre a própria natureza do ensino da engenharia no Brasil do século XIX, demasiado teórica e pouco prática, ver: COELHO, op. cit., p. 196. Sobre o currículo da Escola Central, ver: TELLES, Pedro Carlos S. *História da engenharia no Brasil*. Século XVI ao XIX. Rio de Janeiro: Clavero, 1994, vol. 1.p. 106-110.

³¹ Deve-se notar que o esforço do Clube de Engenharia em promover a atividade técnica na cidade do Rio de Janeiro foi, em muito, facilitado pela própria experiência histórica da cidade nos primeiros anos da República, onde o desenvolvimento tecnológico passou a adquirir maior prestígio e admiração por parte do carioca. Sobre a fascinação pela técnica no Rio de Janeiro da virada do século XIX para o século XX e sua influência em um campo da produção intelectual que, até então, lhe era distante, ver: SÜSSEKIND, Flora. *Cinematógrafo das Letras*. Literatura, Técnica e Modernização no Brasil. São Paulo: Companhia das Letras, 1987.

³² Discurso do engenheiro Chagas Dória. *Revista do Clube de Engenharia*. II Série, n. 1. Janeiro de 1895. Rio de Janeiro: Typographia Leuzinger, 1895, p. 53.

outros bacharéis que estivessem à frente da administração pública. De forma indireta, esses eram responsabilizados pela ineficiência gerencial da empresa estatal.

Seis anos depois, o engenheiro Paulo de Frontin, que logo viria a tornar-se o mais ilustre dos presidentes do Clube de Engenharia, interviria, decisivamente, em um debate do Congresso de Engenharia e Indústria, ocorrido, no Clube, a propósito da, então, possível reforma urbana do Rio de Janeiro. Preocupado com o lugar que caberia aos engenheiros na sociedade brasileira, Frontin contesta alguns de seus colegas debatedores, apontando para o caráter da solução que se deveria formular para o problema urbano do Rio de Janeiro, segundo Frontin:

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 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 expandido 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 técnica³³.

No entender de Frontin, algo importante como uma grande reforma urbana do Rio de Janeiro não poderia ser assunto para administradores ou juristas. Caberia aos homens da racionalidade técnica incumbir-se dela e, assim sendo, dar um tratamento eminentemente técnico, única solução possível para os problemas da cidade. As contradições urbanas do Rio de Janeiro não poderiam ser resolvidas com medidas legislativas ou administrativas. Para Paulo de Frontin, seria fundamental afirmar,

³³ Discurso do engenheiro Paulo de Frontin. *Revista do Clube de Engenharia*. Fevereiro de 1901. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1901. p. 137-138.

inclusive no interior de sua própria corporação, o caráter imprescindível da técnica e sua superioridade enquanto instrumento de resolução dos problemas urbanos.

A afirmação da superioridade da técnica na resolução dos problemas urbanos tinha como sentido maior delimitar, no que tange ao mercado de trabalho, alguns campos de atuação como próprios dos profissionais de engenharia. A luta era travada, sobretudo, contra médicos e bacharéis em direito que, até então, vinham ocupando os principais cargos públicos. Foi nesta perspectiva que o engenheiro Pedro Luiz sugeriu, durante os debates do Congresso de Engenharia e Indústria, que se constitua uma junta técnica para dirigir o saneamento do Rio de Janeiro. Veja a sua proposta:

A junta técnica, que projetar os trabalhos ou que sobre elas tenha que emitir parecer ou de acompanhar a sua construção, será constituída pelos seguintes membros: diretor das obras municipais, inspetor geral das obras públicas, diretor da saúde dos portos, um lente eleito pela congregação da Escola de Medicina, um lente eleito pela congregação da Escola Politécnica, um membro eleito pelo Clube de Engenharia, um membro eleito pelo Instituto Politécnico, um membro eleito pela academia de Belas Artes³⁴.

Percebe-se que, dos oito membros sugeridos para a comissão de saneamento da cidade, cinco seriam engenheiros – Diretor das Obras Municipais, Inspetor Geral das Obras Públicas, Professor da Escola Politécnica, membro do Instituto Politécnico e membro do Clube de Engenharia –, apenas dois médicos – Diretor da Saúde dos Portos e Professor da Escola de Medicina –, e um artista – Professor da Escola de Belas Artes. Dos membros sugeridos, mais da metade seria de engenheiros. Tal soma era pensada não somente na perspectiva de garantir um nicho de mercado para a categoria, como, sobretudo, a oportunidade de ter membros da corporação dirigindo as obras públicas, influenciando na relação entre o poder público e o capital privado de uma série de empresários da área técnica, muitos dos quais, sócios do Clube de Engenharia.

Mais do que um instrumento para a resolução pragmática dos problemas urbanos, a engenharia era apresentada pelos membros do Clube como condição da civilização. Não poderia haver civilização sem engenharia, uma ideia que se encontrava de todo afinada com a noção de progresso que emergia com a República. Estrategicamente desenvolvida, a ideia indicava que qualquer projeto civilizador para o Brasil deveria passar, necessariamente, por uma forte atuação dos profissionais de

³⁴ Discurso do engenheiro Pedro Luiz. *Revista do Clube de Engenharia*. Fevereiro de 1901. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1901. p. 149.

engenharia, prontos para empreender e executar obras, tornando, assim, a civilização uma decorrência natural do desenvolvimento técnico e econômico de uma sociedade. É o que se nota no discurso do engenheiro Augusto Liberalli:

A necessidade de um cargo profissional se verifica pelo proveito tirado dos serviços prestados pela profissão. A engenharia torna-se indispensável nos povos que se civilizam, quando, sob o regime das leis, se organizam em municípios ou em outras regiões administrativas; ela é sinônimo de civilização na mais alta acepção da palavra, e sua necessidade se manifestará juntamente com a das outras profissões como elemento da organização social e que devem existir agregados, operando na esfera de atribuições que lhes competem³⁵.

A ideia de progresso traduz a concepção de um movimento adiante que conduz a um avanço através de melhorias continuadas. No entanto, com o surgimento da República e do fenômeno econômico do encilhamento, a noção de progresso passou a associar-se cada vez mais à ideia de desenvolvimento material. Operar o progresso passou a ser utilizado, cada vez com mais frequência, com o sentido de empreender obras, capitais, construções, indústrias e comércio. É o que se observa em algumas passagens da revista do Clube de Engenharia:

(...) [Uma cidade] com maior ou menor população fixada nos seus limites, possuindo uma câmara municipal com seus conselheiros, escolas de instrução com os seus professores, igrejas com os seus pastores, magistrados, médicos, advogados, enfim todas as profissões científicas representadas, menos a engenharia; esta povoação, cidade ou vila, como as temos algumas no Brasil, não logrará o título de civilizada, não se desenvolverá, não passará de uma tapera se a engenharia, nas suas diferentes especialidades, acompanhada das artes e ofícios que lhe são correlativas, não lhe trouxer o progresso representado em todos os melhoramentos materiais, que o homem culto e inteligente não pode prescindir de usufruir como um bem à sua existência³⁶.

O progresso, pré-requisito para o desenvolvimento de uma civilização, era cada vez mais percebido como desenvolvimento material e a engenharia seria a profissão a que caberia a operacionalização do progresso, sendo, portanto, o instrumento privilegiado no fomento à civilização.

No discurso do Presidente do Clube de Engenharia feito, diante de Campos Sales, por ocasião da abertura do Congresso Nacional de

³⁵ Discurso do engenheiro Augusto Liberalli. *Revista do Clube de Engenharia*. III Série. n. 2. Outubro de 1897. Rio de Janeiro: Imprensa Americana – Fábio Reis e Cia., 1897. p. 126.

³⁶ Discurso do engenheiro Augusto Liberalli. *Revista do Clube de Engenharia*. III Série. n. 2. Outubro de 1897. Rio de Janeiro: Imprensa Americana – Fábio Reis e Cia., 1897. p. 128.

Engenharia e Indústria, pode-se constatar, assim como em Augusto Liberalli, o caráter da concepção de progresso presente na República. Note bem o tom de execução material a que a palavra remete:

Pode-se portanto dizer que o progresso de um país tem por principal fator a sua engenharia e a sua indústria.

Se tratássemos medir, exprimir o progresso para um número, este seria o que desse a intensidade das forças motrizes que impulsionam as máquinas elevatórias que, em seus portos efetuarão o embarque e desembarque dos gêneros que ele oferece à venda e dos que compra para o seu consumo; das que põem em movimento as máquinas que em suas oficinas e fábricas efetuam a transformação da matéria prima para adaptá-la a satisfação das nossas necessidades, e finalmente das que no embolo, quer das locomotivas, quer das máquinas dos barcos, que sulcam os rios e seus mares, permitem o transporte rápido, econômico e seguro. O número de cavalos-vapor, produzidos quer pelo combustível natural, quer pela queda hidráulica ou por qualquer outro meio, e despendidos anualmente, poderia assim dar idéia aproximadamente do grau de adiantamento de um povo (muito bem!)

O problema do progresso se reduz, portanto, a sujeição das forças da natureza à vontade e ao arbítrio do homem e a engenharia é a arte que nos ensina o modo porque se obtém essa sujeição. Ela já foi definida: a arte de [dominar] as grandes fontes de força da natureza para a utilidade e conveniência do homem.

O Estudo da engenharia em suas inúmeras variedades é, pois, o do progresso, da civilização (...) ³⁷.

A engenharia era o progresso. Desta feita, ela deveria encontrar-se preocupada com tudo aquilo pertinente a esta ideia. Assim, o Clube de Engenharia manifestou uma preocupação especial com a questão urbana, sobretudo com aquela ligada à maior cidade, o Rio de Janeiro, que, assim sendo, deveria ser o maior centro de exemplaridade do progresso do país. A cidade era tida como o lugar “natural” do progresso, *locus* por excelência de sua manifestação. Observe o discurso de um dos engenheiros, sócio do Clube, a propósito desta questão:

Devemos ter sempre em vista que, em geral, construímos para os outros: as estruturas pela sua estabilidade e solidez atravessam muitas gerações (...), e os defeitos de construção, que atrofiaram a vida de um homem, perduram depois de sua morte, ceifando novas existências ou embarçando o natural progresso da cidade ³⁸.

³⁷ Discurso do engenheiro Osório de Almeida. Ata da Sessão Solene Inaugural do Congresso Nacional de Engenharia e Indústria, realizado em 24 de dezembro de 1900. *Revista do Clube de Engenharia*. IV Série. n. 3. Janeiro de 1901. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1901. p. XXI.

³⁸ Discurso do engenheiro Castro Barbosa. Ata da Sessão Solene Inaugural do Congresso Nacional de Engenharia e Indústria, realizado em 24 de dezembro de 1900. *Revista*

A cidade era o lugar estratégico da atuação da engenharia. Ela representava uma ampla gama de possibilidades de negócios para empresários da construção civil e demais engenheiros. Por isso, vários argumentos em favor de uma grande reforma urbana vinham sendo utilizados pelos engenheiros desde os primeiros anos da República. Dentre eles, sobressaem aqueles referenciados na capitalidade³⁹ do Rio de Janeiro que, em geral, exploram a necessidade de uma grande reforma urbana, que deveria ocorrer pela alta relevância simbólica da cidade. Entre os discursos realizados no Congresso Nacional de Engenharia e Indústria de 1901, um dos que mais bem traduz o *status* da cidade é o proferido pelo arquiteto Adolfo Morales de los Rios. Veja:

Aos que esperam pela realização da futura capital da República para que o mundo admire as nossas prodigalidades em matéria de higiene e de salubridade urbana diremos apenas que o Rio de Janeiro será sempre o New York da nossa Washington, qualquer que ela seja e que a nossa capital bem merece que se a dote com o saneamento de que carecem as preciosas vidas dos cidadãos que aqui colaboram para o engrandecimento do país⁴⁰.

A capitalidade do Rio de Janeiro era, por vezes, superdimensionada. Não raro os membros do Clube de Engenharia eram flagrados, atribuindo à cidade uma importância ou destaque acima mesmo de suas condições objetivas. “vemos pois que a multiplicação de saídas para o porto de mar, estabelecendo-se mesmo a concorrência, e com despeza não muito grande, trará a certeza de satisfazer as necessidades de um porto como o do Rio de Janeiro, o primeiro e maior do mundo”⁴¹ ou: “a rua reta, arborizada, embelezada e larga é o meu ideal para o Rio de Janeiro, que deve reconquistar os foros de primeira cidade em tudo da América do Sul”⁴².

O Rio de Janeiro era visto, portanto, como uma grande metrópole, muito maior do que, de fato, era. Assim, atribuindo um grande valor simbólico ao Rio de Janeiro, tido como espaço modelar do progresso no

do Clube de Engenharia. III Série. n. 2. Outubro de 1897. Rio de Janeiro: Imprensa Americana – Fábio Reis e Cia, 1901. p. 128.

³⁹ Sobre o conceito de capitalidade, ver: AZEVEDO, André Nunes de. “A Capitalidade do Rio de Janeiro. Um exercício de reflexão histórica”. In: AZEVEDO, André Nunes de (org.). Rio de Janeiro: Capital e Capitalidade. Rio de Janeiro: Departamento Cultural/ Sr-3 UERJ, 2002.

⁴⁰ Discurso do arquiteto Morales de los Rios. *Revista do Clube de Engenharia*. Fevereiro de 1901. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1901. p. 184.

⁴¹ Discurso do engenheiro Lisboa. *Revista do Clube de Engenharia*. Fevereiro de 1901. Rio de Janeiro: Typographya Leuzinger, 1895. p. 99.

⁴² Discurso do engenheiro Augusto Liberalli. *Revista do Clube de Engenharia*. Fevereiro de 1901. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1901. p. 177.

Brasil, é que o Clube de Engenharia promove, na virada do século, o Congresso Nacional de Engenharia e Indústria. O evento, comemorativo dos quatrocentos anos do descobrimento do país, teve como tema principal o saneamento e o embelezamento da cidade. Segundo Sônia Gomes Pereira, pode-se depreender dos debates deste congresso duas posturas sobre a reforma urbana do Rio de Janeiro. A primeira era a que priorizava os aspectos sanitários e higiênicos nos projetos de remodelação da urbe. Para este grupo, dotar a cidade de melhores condições higiênicas já resolveria o problema do embelezamento. Sanear já seria uma ação de embelezamento da capital. A outra postura conferia prioridade aos aspectos estéticos e seu impacto simbólico na cidade. Para estes, o embelezamento do Rio de Janeiro já seria em grande parte o seu saneamento⁴³. Os engenheiros pertencentes a esta última corrente já se apresentavam sensíveis às demandas políticas da sociedade carioca. Tal grupo percebia que não interessaria às elites dirigentes nacionais apenas operar uma grande reforma urbana somente com finalidade sanitária. Percebiam que a cidade e a República encontravam-se em crise de legitimação simbólica⁴⁴ e que, para responder a tal crise, seria necessário que o Clube de Engenharia deixasse claro em sua proposta de saneamento urbano o empenho em operar algo mais que o saneamento da capital.

Com um histórico de discussões sobre o saneamento da capital, o Clube de Engenharia buscava aproximar-se cada vez mais do Governo Federal, a fim de defender a necessidade de uma grande reforma urbana para a cidade e, ao mesmo tempo, oferecer-se como orientador da concepção e operador da execução de tal empreitada. Como já se teve ocasião de perceber, desde os tempos do Império, o Clube de Engenharia vinha construindo a sua imagem pública como entidade filantrópica, neutra e propugnadora da causa da promoção do progresso e da civilização no Brasil. A aproximação entre o Clube de Engenharia e o Governo Federal vinha avançando desde o governo de Prudente de Moraes, estreitando-se ainda mais no governo de Campos Sales, um presidente que primava por caracterizar o seu governo como sendo eminentemente técnico⁴⁵. Nesse governo, a aproximação deu-se

⁴³ PEREIRA, Sônia Gomes. *A Reforma Urbana de Pereira Passos e a Construção da Identidade Carioca*. Rio de Janeiro: ECO/UFRJ, 1992, p. 143.

⁴⁴ Sobre a crise da capitalidade do Rio de Janeiro, induzida pelo reordenamento político encetado com a República, ver: AZEVEDO, André Nunes de. *Entre o Progresso e a Civilização*. O Rio de Janeiro nos Traçados da sua Capitalidade. Rio de Janeiro: UERJ. Dissertação de Mestrado em História, 1998 (mimeo.). Ver, sobretudo, o capítulo I.

⁴⁵ Tal fato começou a ocorrer com as revistas de 1901, que publicaram os debates sobre o saneamento e o embelezamento do Rio de Janeiro, ocorridos no Congresso Nacional de Engenharia e Indústria. Este congresso foi aberto em 24 de dezembro de 1900, data na qual o Clube de Engenharia comemorava vinte anos de fundação.

em tal ordem que a revista do Clube de Engenharia passou a ser editada na gráfica do Governo Federal. O Congresso Nacional de Engenharia e Indústria, aberto oficialmente em dezembro de 1900, contou com a presença do Presidente da República, Campos Sales. Tais fatos dão nota do estreitamento da ligação do Clube de Engenharia com o Governo Federal na virada do século, um estreitamento que registraria o seu ápice durante a presidência de Rodrigues Alves.

Entre as estratégias de defesa de uma grande reforma urbana para o Rio de Janeiro, engenheiros filiados ao Clube de Engenharia sustentaram que a reestruturação viária e sanitária de uma cidade traria como consequência uma melhoria moral para a população da mesma. Em casos de municípios com sérios problemas de estruturação do seu espaço como o Rio de Janeiro, a reforma urbana aparecia como condição da urbanidade de seus cidadãos. A qualidade urbanística do Distrito Federal poderia servir, então, como gabarito para aferir o grau de civilidade de seus moradores. Afirma o engenheiro Augusto Liberalli em uma das reuniões ordinárias do Conselho Diretor do Clube de Engenharia que “a ornamentação apropriada, a arborização, a designação dada a essas praças públicas como também às ruas da cidade, servem de pedra de toque para se ajuizar do grau de educação pessoal, artística e cívica popular”⁴⁶.

Mais de três anos depois, no início do século XX, o engenheiro Liberalli radicaliza as suas proposições nesta questão. O discurso, proferido no Congresso Nacional de Engenharia e Indústria, traduz de maneira mais clara e direta a ideia de uma suposta afetação moral do meio urbano sobre o habitante de cidades com problemas viários. Veja:

Os característicos fisionômicos, o facies e hábito externo, o ar que se respira, o clima que se goza, o meio em que se vive, os costumes e hábitos vividos por hereditariedade, completam o conjunto para que o homem culto possa ajuizar, palpando a rua e o que nela se fixa e circula, o caráter e o espírito do povo que habita a cidade. Se pelo dedo se conhece o gigante, pela rua se conhece a importância da cidade e a grandeza da nação de que ela faz parte. Eu acrescentarei ainda mais a minha proposição, sem querer amesquinhar o Rio de Janeiro, que foi a cidade de meu berço, eu acrescentarei o aditivo, que a estreiteza da rua, a tortuosidade da rua, o ambiente corrosivo da rua, podem concorrer no homem, desde a infância, para a estreiteza de vistas e até mesmo para a tortuosidade do caráter, cujos maus resultados, só a educação e a instrução podem corrigir. Não se pode negar a influência, a ação das coisas materiais sob o domínio moral; é um fato este comprovado por filósofos⁴⁷.

⁴⁶ Discurso do engenheiro Augusto Liberalli. *Revista do Clube de Engenharia*. III Série. n. 2. Outubro de 1897. Rio de Janeiro: Imprensa Americana – Fábio Reis e Cia., 1897. p. 124.

⁴⁷ Discurso do engenheiro Augusto Liberalli. *Revista do Clube de Engenharia*. Fevereiro de 1901. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1901. p. 176.

O discurso de Liberalli segue em tom ainda mais contundente quanto aos supostos efeitos da estrutura viária da capital sobre o cidadão carioca. Ele vai caracterizando o habitante do Rio de Janeiro segundo as características das ruas da cidade, até concluir que este, pela deficiente estrutura da urbe, seria inapto a viver em uma cidade possuidora do que seria uma “estrutura urbana civilizada”. Continuando com Liberalli:

Acostumados desde a infância com as ruas estreitas, escuras e tortuosas do Rio de Janeiro, o carioca é um defeituoso, não enxerga bem e caminha mal; coloque-o em uma rua movimentada de Berlim em que há o hábito das direções certas de subida e descida no passeio das ruas e ele esbarrará a cada passo, acotovelando os transeuntes.

E como todos os efeitos têm a sua causa primordial, eu ainda repito: a influência da linha reta no moral e no físico do homem, não é uma ficção; a reta não é só o caminho por onde a luz se propaga e difunde para chegar aos nossos olhos, é também o caminho por onde a luz chega ao nosso espírito; e a prova é, que a linha reta do dever é um fato moral⁴⁸.

Além de influência moral, de incidir em seus hábitos e comportamentos urbanos, Liberalli defende que as ruas chegariam mesmo a ter influência na constituição física do cidadão, o que justificaria a compleição desfavorável do brasileiro em relação aos povos entendidos como civilizados. Assim também seria justificada a inferioridade intelectual dos nacionais em face aos “povos civilizados”, pois a tortuosidade das ruas coloniais conduziria inapelavelmente à tortuosidade do espírito, ao seu embotamento⁴⁹. Com efeito, Liberalli desenha um quadro desesperador, no qual a única saída para o desenvolvimento moral, ético, intelectual e mesmo físico do cidadão carioca seria uma grande reforma urbana, que, ao retificar e ampliar as ruas, retificaria e ampliaria a capacidade moral, ética, física e intelectual do habitante do Rio de Janeiro, o que daria nota ao estrangeiro dos “adiantamentos do Brasil”.

Mais adiante, em um outro momento do seu longo discurso, o engenheiro, não satisfeito com as missivas desferidas contra o formato das ruas da capital, parte agora à ofensiva contra o nome das ruas da cidade, os quais considera ofensivos à urbanidade do Rio de Janeiro. Segundo o engenheiro, a má denominação dos logradouros públicos conduziria ao vandalismo, ameaçando a civilidade urbana e, conseqüentemente,

⁴⁸ Discurso do engenheiro Augusto Liberalli, op. cit., 1901. p. 176-177.

⁴⁹ Kropf chama a atenção para o fato de a ideia de retilidade, simetria e proporcionalidade serem a base das soluções urbanísticas dos membros do Clube de Engenharia. Cf. KROPF, Simone Petraglia. *O sonho da razão, alegoria da ordem: o discurso dos engenheiros sobre a cidade do Rio de Janeiro no final do século XIX e início do século XX*. Rio de Janeiro: Dissertação de mestrado apresentada ao departamento de História da PUC-Rio, 1995. p. 113.

comprometendo as obras materiais, expressões do progresso na cidade. A narrativa que se segue chega mesmo a despertar o espírito cômico do leitor:

A municipalidade afixa em placas nas ruas, registra nos seus livros em que escreve a propriedade predial, nomes irrisórios e sui generes (...)

Registra o Beco do quebra-Bunda, a Rua do quebra Cangalhas, a do Escorrega, a do Capão do Bispo e outras irreverências. Para caracterizar talvez o espécimen das diversas categorias de ruas, conserva o nome do beco, da rua, da ladeira e Travessa das Escadinhas do Livramento e idênticas Escadinhas da Conceição, de que nos livre Nossa Senhora.

(...)

O garoto da Rua do Quebra-Bundas e das outras ruas quebradas, cria-se identificado com a rua e há de por educação ou por índole quebrar os lampiões, as árvores, e os isoladores dos postes onde está amarrado o nosso progresso que deve caminhar⁵⁰.

Seja pela necessidade imperativa de se operar obras no meio urbano, que atingem o caráter e a estruturação física de seus cidadãos, seja pela superioridade da solução técnica diante das demais – administrativas, jurídicas, médicas, políticas etc. –, ou pela necessidade de fazer valer a caudal do progresso, que aparece nos discursos dos membros do Clube de Engenharia como condição da efetivação de uma civilização, os engenheiros produziram uma série de discursos desde a fundação do Clube, até inícios do século XX, que buscaram legitimar o segmento profissional dos engenheiros-empresendedores como a categoria por excelência destinada a operar as reformas necessárias a fim de regenerar a cidade.

Devemos reconhecer que, nesse embate, o Clube de Engenharia se sai vitorioso, pois, em pouco mais de um ano, após a realização de seu primeiro congresso nacional, seria realizada a grande reforma urbana do Rio de Janeiro de 1903 a 1906, pela iniciativa do Presidente Rodrigues Alves. Essa ampla reforma teve a gerência direta de alguns dos mais eminentes engenheiros da época, como: o primeiro vice-presidente da história do Clube de Engenharia, Francisco Pereira Passos, que foi o prefeito da cidade e responsável pela gestão das obras públicas municipais; do então presidente do Clube de Engenharia, o engenheiro Paulo de Frontin, que ficou responsável pela direção das obras da Avenida Central; do engenheiro Francisco Bicalho, responsável pelas obras do porto do Rio de Janeiro, entre vários outros ligados ao Clube de Engenharia, que atuaram nas obras da Grande Reforma Urbana. Essa ação de regeneração da cidade revelou-se um empreendimento que mobilizou uma cifra gigantesca para os padrões da economia brasileira da época, um valor levantado junto a Casa dos Rothschild, famoso banco londrino da época,

⁵⁰ Discurso do engenheiro Augusto Liberalli, op. cit., p. 180.

e que, certamente, ofereceu à categoria uma fantástica oportunidade de ganhos e projeção.

A participação ativa dos engenheiros nesse processo de reforma, sobretudo dos pertencentes ao Clube de Engenharia, não teria sido possível se a instituição maior dos arautos da técnica no Brasil não viesse demarcando o seu espaço junto ao poder público com as suas gestões políticas e, como mostra o escopo desse artigo, com a produção de uma série de discursos que legitimasse a preponderância dos engenheiros brasileiros diante dos bacharéis em direito, tradicionais administradores da máquina pública, e dos médicos, que historicamente vinham agindo – sem muito sucesso sanitário – nas iniciativas de regeneração urbana do Rio de Janeiro.

Assim, o Clube de Engenharia construiu uma série de argumentos a fim de pressionar a sociedade brasileira em favor de uma ampla reforma urbana para o Rio de Janeiro. Cada vez mais próximos do poder político institucional, o Clube de Engenharia atuaria de forma decisiva na grande reforma urbana da capital, pela qual propugnaram no Congresso Nacional de Engenharia e Indústria, promovido com este fim. A ligação do Clube de Engenharia com o Governo Federal chegaria, portanto, ao seu ápice na gestão de Rodrigues Alves, um governo *sui generis* na promoção da ideia de progresso. Uma concepção que, certamente, não surgira no Brasil através dos engenheiros, mas que, com eles, ganhou uma conotação toda específica, que delimitou a compreensão de progresso como uma significação de um desenvolvimento material e a noção de que tal progresso seria um pré-requisito à efetivação de uma civilização. Essa percepção da ideia de progresso não preponderava no Império, uma vez que esta concepção denotava o desenvolvimento de uma civilização e dos seus corolários, e não a pré-condição para o mesmo, sendo aí, portanto, a civilização o valor maior a ser exaltado⁵¹.

O Clube de Engenharia e a sua produção discursiva foram decisivos para afirmar a nova noção de progresso que se consagrou na República através da Grande Reforma Urbana do Rio de Janeiro, entre 1903 e 1906. Mais do que mera retórica, o discurso projetado pela organização política interfere na realidade, transformando-a, inclusive nos seus aspectos materiais e, até mesmo, físicos. O discurso, emitido de maneira consciente e organizada por uma instituição, pôde fazer valer os

⁵¹ Para uma discussão que relaciona a mudança no eixo hierárquico e na natureza da relação entre civilização e progresso no Brasil imperial e republicano, ver: AZEVEDO, André Nunes. *Da Monarquia à República: um estudo dos conceitos de civilização e progresso na cidade do Rio de Janeiro entre 1868 e 1906*. Rio de Janeiro: Tese de doutorado apresentada ao Departamento de História da Puc-Rio, 2003. (mimeo)

interesses privados de grupos de indivíduos ou de uma corporação, como sendo o interesse público, o desejo de toda uma sociedade e, no caso em questão, a pré-condição para a consolidação do ideal de uma civilização nos trópicos, sonho acalentado no Brasil desde o século XIX.