

CLUBE DE ENGENHARIA

Associação civil fundada em 24 de dezembro de 1880, com sede na cidade do Rio de Janeiro. Foi autorizada a funcionar pelo Decreto nº 8.253, do governo imperial, de 10 de setembro de 1881.

PRIMEIROS ANOS

A fundação do Clube de Engenharia ocorreu sete anos após a criação da Escola Central de Engenharia, que em 1874 passou a denominar-se Escola Politécnica. Dos 167 sócios fundadores, a figura de maior destaque foi o comerciante Conrado Jacob Niemeyer. A primeira sede do clube foi o sobrado da loja de Niemeyer, na rua do Ouvidor nº 6. O primeiro presidente da instituição foi o engenheiro João Martins da Silva Coutinho, secretariado por Pedro Feio.

Em 1882, o clube patrocinou o I Congresso de Estradas de Ferro no Brasil. Em 1887, realizou-se a I Exposição das Estradas de Ferro no Brasil, também por iniciativa do clube. Naquela época todas as questões referentes a estradas de ferro, instalações portuárias e execução de obras públicas eram encaminhadas pelo governo para avaliação ao Clube de Engenharia, na ausência de órgãos estatais com capacidade técnica para o exercício dessas atribuições.

Também em 1887, entrou em circulação o primeiro número da *Revista do Clube de Engenharia*. Posicionando-se frente aos principais acontecimentos do período, entre eles a abolição da escravidão, o Clube de Engenharia, através da *Revista*, destacou a boa vontade dos senhores de escravos para com a Lei Áurea, ao mesmo tempo que minimizou a luta dos clubes abolicionistas, considerando que a escravidão desapareceria naturalmente com a progressiva redução da população escrava. Não obstante, a entidade acolheu renomados abolicionistas, como o engenheiro mulato André Rebouças (1838-1898), que chegou a ser eleito membro do conselho diretor.

NA PRIMEIRA REPÚBLICA

Assim como na década anterior, nos anos 1890 os assuntos tratados de forma mais constante nas sessões do conselho diretor do clube referiam-se às estradas de ferro, às

instalações portuárias e ao saneamento do Rio de Janeiro. A energia elétrica, outro tema enfocado, aparecia de forma mais episódica.

Em 1898, o Clube de Engenharia participou das homenagens fúnebres prestadas a André Rebouças. A Empresa Industrial de Melhoramentos do Brasil ofereceu ao clube um retrato a óleo do ilustre engenheiro, em sessão solene, com uma comissão composta por Paulo de Frontin, José Carlos de Carvalho e Conrado Jacob Niemeyer. O presidente do clube, Oliveira Bulhões, e Aarão Reis discursaram na ocasião.

Em 1900, por ocasião dos festejos do 20º aniversário de sua fundação e das comemorações do IV Centenário do Descobrimento do Brasil, o clube promoveu o I Congresso de Engenharia e Indústria. O país atravessava então um período de grave crise econômica, provocada, entre outros fatores, pela política deflacionista empreendida pelo ministro da Fazenda de Campos Sales, Joaquim Murinho. A engenharia e a indústria passavam por grandes dificuldades devido à drástica redução dos gastos públicos.

Os principais temas debatidos no congresso ligavam-se aos problemas de transporte, ao saneamento do Rio de Janeiro e à situação da indústria nacional. Foram apresentados trabalhos referentes à uniformização da bitola das vias férreas de São Paulo, à ampliação da rede ferroviária nacional, à reorganização do Lóide, à organização das Companhias das Docas e à realização de obras no porto do Rio de Janeiro, todos posteriormente aprovados pelo governo. Os congressistas trataram igualmente da erradicação de moléstias contagiosas na capital federal, preconizando a construção de uma rede de esgotos, o calçamento de ruas e a canalização de águas. Defenderam também a abertura da avenida Central (hoje avenida Rio Branco), com o objetivo de facilitar a ligação do centro comercial do Rio ao Cais do Porto.

O I Congresso de Engenharia e Indústria caracterizou-se pela defesa da indústria nacional, sendo solicitada ao governo maior proteção ao setor. Reivindicou-se ainda que as questões a ele atinentes fossem discutidas com os empresários brasileiros. A partir de 1900, o clube passou também a acompanhar mais de perto os problemas relacionados ao desenvolvimento do setor de energia elétrica.

Para dinamizar as atividades do clube, foi alterado o conselho diretor, cuja composição foi ampliada, pelos estatutos aprovados em 27 de janeiro de 1902, de 15 para 50 membros. Nesse mesmo ano, visando a ampliar suas instalações, e tendo recebido apoio

dos empresários Cândido Gaffée e Eduardo Guinle, a entidade adquiriu um prédio na rua da Quitanda, número 49.

Em 1903, foi eleito presidente do Clube de Engenharia o engenheiro Paulo de Frontin, que se manteria no cargo até sua morte, em 1933. Sob sua liderança, o clube participou ativamente do processo de reforma urbana do Rio empreendido na gestão do prefeito Pereira Passos (1903-1906). Algumas de suas propostas foram encampadas pelo prefeito e executadas, como a construção da avenida Central, comandada por Frontin.

Ao longo das décadas, o clube tenderia a manter uma relação de proximidade com o poder público, funcionando como um órgão informal de consultoria do governo central e de várias municipalidades. Assim, em 1904, a entidade desempenhou papel importante na elaboração da primeira lei municipal sobre serviços de energia elétrica no Rio de Janeiro: o Decreto nº 1.001, promulgado por Pereira Passos em 21 de outubro, proibindo a concessão de privilégio exclusivo para qualquer aplicação de energia elétrica no Distrito Federal.

Também em 1904, o clube votou uma moção de apoio à construção da ferrovia Madeira-Mamoré, decidida em função do Tratado de Petrópolis, assinado com a Bolívia no ano anterior. Na moção, ressaltou-se a possibilidade de aproveitamento da tração elétrica proveniente da transformação da potência hidráulica das cachoeiras do rio Madeira. Em 9 de fevereiro de 1905, foi formalizada a reforma dos estatutos da entidade que havia sido aprovada em 1902.

No ano seguinte, o Clube de Engenharia promoveu um debate sobre a revisão das tarifas fixadas em 1899 com a Sociéte Anonyme du Gaz para o serviço de iluminação elétrica da capital federal. A empresa, mergulhada em série crise financeira, não havia conseguido levar a cabo todos os projetos para a iluminação da cidade, o que provocou a entrada em cena da Rio de Janeiro Tramway, Light and Power Co., que assumira o controle da Sociéte. A discussão teve com pano de fundo a disputa pelo mercado de energia elétrica do Distrito Federal entre a canadense Light and Power e a firma brasileira Guinle & Cia. Seguiram-se numerosos debates, dividindo-se o clube entre partidários das duas companhias. A entidade inclusive recebeu como sócios, na mesma época, três membros da Light. A moção final votada pelo clube foi pouco conclusiva quanto ao preço do KWh, mas alguns anos mais tarde o governo terminaria assinando novo contrato com a Sociéte Anonyme du Gaz, com as tarifas revistas.

Em 1908, a pedido do ministro da Viação e Obras Públicas, Miguel Calmon, o clube instituiu um Comitê Eletrotécnico Brasileiro, para representar o Brasil na International Electrotechnical Commission. Esta última havia sido fundada dois anos antes em Londres, com o objetivo de promover a unificação da nomenclatura e da simbologia utilizada em eletrônica, celebrar acordos sobre grandezas e unidades elétricas e realizar a classificação dos aparelhos e máquinas elétricas. O comitê então instituído foi o precursor do atual Comitê Brasileiro de Eletricidade (Cobei), vinculado à Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT).

Ainda em 1908, Paulo de Frontin, declarando que atendia a um pedido do ministro Miguel Calmon, propôs ao conselho diretor a elaboração de um parecer sobre o projeto do Código de Águas organizado pelo jurista Alfredo Valadão em 1907 e remetido ao Congresso Nacional naquele ano. No entanto, a discussão não teve desfecho concreto, e o código só seria instituído várias décadas depois.

Em 1910, foi inaugurada a nova sede do clube, na avenida Central. O terreno havia sido adquirido durante as obras de construção da avenida, novamente com o apoio de Cândido Gaffée e de Eduardo Guinle.

Em 1911, foi instituída no clube uma comissão de estudos encarregada de elaborar um projeto de regulamentação das instalações elétricas no país. Dois anos depois, porém, por falta de apoio do inspetor-geral de iluminação e fiscalização do governo federal junto à Light & Power, a comissão dissolveu-se.

Entre 1913 e 1922, a *Revista do Clube de Engenharia*, principal fonte de informações sobre a história da instituição, deixou de circular. Durante esse período, as atas das reuniões do clube foram publicadas no *Jornal do Comércio*.

Em 1913, realizaram-se discussões na entidade a respeito da regulamentação do setor elétrico, mas o fornecimento de energia elétrica ao Distrito Federal pela Light permaneceria sem uma regulamentação efetiva durante anos. Ainda no mesmo ano, o Conselho Municipal do Rio de Janeiro solicitou ao Clube de Engenharia que elaborasse um parecer sobre o projeto de construção de uma ferrovia subterrânea na cidade apresentado pelo engenheiro Álvaro Joaquim de Oliveira. O projeto dividiu os membros do clube. Em 2 de junho, por unanimidade, os membros do conselho diretor reconheceram a utilidade pública da ferrovia e consideraram viável sua construção, que, todavia, acabaria não

ocorrendo.

Sempre atuando como órgão de consulta a respeito de diversos projetos empreendidos no país, em 1916 o clube elaborou um parecer sobre um plano de viação em Mato Grosso, recomendando o uso da tração elétrica na rede ferroviária a ser implantada no Estado. No ano seguinte, apresentou parecer a respeito da iluminação elétrica em Belém, respondendo a uma consulta do intendente municipal da capital paraense.

Também foram realizadas em sua sede numerosas conferências a respeito de invenções e novidades tecnológicas, apresentadas por diferentes personalidades. Em muitos casos o clube aprovava tais invenções e concedia ao solicitante um parecer assinado e carimbado, como prova do reconhecimento da qualidade de seus esforços. Esse fato indica que, embora não tivesse meios de viabilizar as invenções comercialmente, o Clube de Engenharia era procurado para legitimar, ao menos do ponto de vista técnico, as aspirações dos inventores brasileiros.

Em 1918, o Clube de Engenharia teve vários de seus membros – como o vice-presidente Joaquim Silvo de Castro Barbosa e os sócios Maurício Rodrigues de Sousa e Bertholdo Wachneldt – vitimados pela virulenta gripe espanhola, o que levou ao cancelamento temporário das reuniões nos dois últimos meses do ano. Foram prestadas homenagens aos mortos e, em janeiro de 1919, o clube registrou homenagens póstumas a Rodrigues Alves, que, eleito para um segundo mandato presidencial, havia falecido antes de tomar posse por ter contraído a gripe.

Em 1921, o Clube de Engenharia foi considerado instituição de utilidade pública pelo Decreto-Lei nº 4.310, de 17 de agosto. Em 1922, publicou a Carta Geográfica do Brasil, comemorativa do Centenário da Independência, na escala de 1/1.000.000, e patrocinou o II Congresso Ferroviário Sul-Americano e o Congresso Internacional de Engenharia. Ainda como parte das comemorações do Centenário, e coincidindo com a vinda dos despojos de dom Pedro II para o Brasil, o clube homenageou o falecido imperador, “o maior dos brasileiros mortos”. Compareceram à cerimônia o conde d’Eu e o príncipe herdeiro da coroa brasileira, neto de dom Pedro II.

Em 1923, o engenheiro Flávio Torres Ribeiro da Costa, em conferência no clube, pediu uma atuação mais decisiva do governo federal no setor de águas e de energia elétrica, sugerindo, inclusive, a criação de um Código de Águas. Em 1925, por ocasião da visita de

Albert Einstein ao Rio de Janeiro, o Clube de Engenharia concedeu ao cientista o título de sócio honorário. No mesmo ano, voltou a circular a *Revista do Clube de Engenharia*. Em maio de 1930, foi reorganizado, por iniciativa do Clube de Engenharia, o Comitê Eletrotécnico Brasileiro.

PERÍODO PÓS-1930

Três anos após Revolução de 1930, o Clube de Engenharia teve um antigo anseio atendido, quando o presidente Getúlio Vargas baixou o Decreto-Lei nº 23.569, regulamentando as profissões de engenheiro, arquiteto e agrimensor.

Nas décadas seguintes, o clube envolveu-se ativamente nas grandes questões econômicas e políticas da sociedade brasileira, diversificando suas abordagens para além dos debates de cunho mais técnico, ligados especificamente ao campo da engenharia. Assim, durante a Segunda Guerra Mundial, o Clube de Engenharia se posicionou claramente ao lado dos Aliados, tendo apoiado entusiasticamente a declaração de guerra do Brasil ao Eixo em 1942. Já em 1946, por ocasião do II Congresso Brasileiro de Engenharia e Indústria, discutiu questões abrangendo o desenvolvimento econômico do país como um todo e enfatizou a necessidade de planejamento.

A entidade manteve uma atuação pautada pelo nacionalismo econômico, o que a levou a opor-se à exploração das riquezas minerais brasileiras por firmas estrangeiras, e a adotar iniciativas como a criação, em 1965, da Comissão Permanente de Defesa da Engenharia Brasileira, que visava a alertar a classe e as autoridades para a tendência à importação indiscriminada de técnicos estrangeiros.

Na década de 1970, o clube patrocinou diversos eventos, como o Painel do Desenvolvimento Brasileiro, para a comemoração do Sesquicentenário da Independência do Brasil (1972), o Simpósio sobre Segurança contra Incêndios (1974) e o I Simpósio Brasileiro de Acústica (1975). Na década seguinte, apoiou a campanha pelo restabelecimento das eleições diretas para a presidência da República em 1984, e, durante a elaboração da Constituição de 1988, envolveu-se na defesa dos temas relacionados ao fortalecimento da economia nacional.

Nos anos 1990, o clube criticou a política econômica do governo Collor (1990-1992), tendo apoiado a investigação sobre seu governo em 1992, no episódio que deu

origem ao *impeachment* do presidente. Durante o governo de Fernando Henrique Cardoso (1995-2003), posicionou-se contra as medidas de privatização da economia e de abertura da economia ao capital externo.

Paralelamente às suas tomadas de posição políticas, o clube tem-se destacado no apoio aos movimentos da sociedade civil orientados por organizações não governamentais, juntando também seus esforços aos do empresariado fluminense na campanha pela recuperação econômica do estado do Rio de Janeiro.

Sérgio Lamarão/Inoã Carvalho Urbinati

FONTES: *Bol. Inf. Club. Eng.* (1 – 6, 9/1985, 1, 4 – 8, 12/1990); CACHAPUZ, P. *Debates*; CLUBE DE ENGENHARIA. Disponível em: <http://www.clubedeengenharia.org.br/fev05_Seculo.htm>. Acesso em: 19/6/2010; CORTÉS, C. *Homens*; CURY, V. *Inventores*; *Engenharia em Revista* (10/1993, 6/1994, 5/1996); ENTREV. AGOSTINHO GUERREIRO; HONORATO, C. *Clube*; *Jornal Club. Eng.* (6, 7/1991, 2, 4 - 6, 9 - 12/1992, 1 - 4, 8 - 12/1993, 10 - 12/1997, 2/1998); REBOUÇAS, A. *Diários*; *Rev. Clube de Engenharia* (1968, 12/1979, 3, 5 - 6/1982, 3-4, 5-6/1984).