

“As engenharias do não engenheiro”: Conrado Jacob de Niemeyer e o Clube de Engenharia do Rio de Janeiro em perspectiva transnacional (1880-1919)

Fernando Atique [*]

[*]Professor da Escola de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade Federal de São Paulo (Unifesp). São Paulo (SP), Brasil.
fernando.atique@unifesp.br

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-7681-1227>

Resumo: O Clube de Engenharia do Rio de Janeiro foi criado em 1880 pelo comerciante e industrial Conrado Jacob de Niemeyer (1842-1919) e por alguns engenheiros e empresários cariocas. Com funcionamento ininterrupto desde então, a instituição procurava estimular a expansão territorial e industrial da sociedade, e legitimar os saberes técnicos como preponderantes para a condução da vida pública, apontando para uma proximidade entre o poder público e o interesse particular. Valendo-nos da biografia profissional de Conrado Jacob de Niemeyer e de sua presença no clube, mostramos a constituição de uma rede de interesses que nos permite entender alguns dos fundamentos teóricos da chamada história transnacional e, conseqüentemente, uma reavaliação da história da entidade.

Palavras-chave: Clube de Engenharia do Rio de Janeiro; Conrado Jacob de Niemeyer; Engenheiros.

*“The engineering of the non-engineer”:
Conrado Jacob de Niemeyer and the
Engineering Club of Rio de Janeiro in
transnational perspective (1880-1919)*

Abstract: The Engineering Club of Rio de Janeiro was created in 1880 by the trader and industrialist Conrado Jacob de Niemeyer (III) (1842-1919) and by some engineers and businessmen from Rio. With its uninterrupted operation since then, the institution sought to stimulate the territorial and industrial expansion of the society, and to legitimize technical knowledge as preponderant for the conduct of public life, pointing to an undeniable proximity between public power and private interest. Through the professional biography of Conrado Jacob de Niemeyer and his presence in the club, we show the constitution of a network of interests that allows us to understand some of the theoretical foundations of the so-called transnational history, and consequently a re-evaluation of the history of the entity.

Keywords: Engineering Club of Rio de Janeiro; Conrado Jacob de Niemeyer; Engineers.

“O global no local”: o Clube de Engenharia em perspectiva transnacional

Mas, o Clube de Engenharia não é somente uma associação patriótica, é também, e principalmente, (...) uma agremiação de profissionais, e, na nossa profissão, temos na mais elevada conta o esforço extraordinário dos engenheiros, dos industriais e dos financistas norte-americanos, quando tem vindo colaborar no progresso da nossa jovem nação (Neves, 1922, p. 226).

Esta epígrafe, extraída de um discurso proferido pelo engenheiro e vice-presidente em exercício do Clube de Engenharia do Rio de Janeiro, Arthur Getúlio das Neves (1855-1928), em 1922, em homenagem ao embaixador estadunidense Charles E. Hughes (1862-1948), ajuda-nos a introduzir a abordagem pela qual estamos estudando o Clube de Engenharia: a do transnacionalismo. Esta escolha pareceu-nos ser uma contribuição para a história não apenas da agremiação, mas, sobretudo, para o campo da história urbana, que há algumas décadas vem enfrentando a tarefa de lidar com a circulação de saberes, pessoas, técnicas e discursos, de maneira a evitar as costumeiras abordagens teóricas que se valem dos esquemas em que as noções de “imperialismo”, “dominação-subjugação”, “ideias fora do lugar”, “ressonância”, “centro e periferia” aparecem como modeladoras apriorísticas da escrita historiográfica (Bresciani, 2014; Bender, 2002). Em específico, têm-se notado que a abordagem conhecida como *Transnational History* possui um potencial enorme para sanar as questões inerentes a instituições estrangeiras que foram centros de procura por profissionais que se deslocaram geograficamente, sem cair nas armadilhas “nacionalistas” recorrentes na produção historiográfica. A intenção deste artigo é mostrar, como pontuou Velia Cecilia Bobes León, que o transnacionalismo “é entendido como um conjunto de laços, posições em rede e organizações que atravessam as fronteiras” das nações (Bobes León, 2012, p. 13).

Kiran Klaus Patel, professor na *Maastricht University*, na Holanda, tem rastreado a etimologia desta expressão nos estudos históricos. Segundo ele, uma das primeiras aplicações da expressão *transnacionalismo* se deu em 1919, nos Estados Unidos, em documentos que tratavam de imigração e identidade produzidos pelo poder público (Patel, 2004). Patricia Clavin, na mesma linha, tem produzido reflexões sobre os usos deste conceito, o qual, a despeito de alguns pesquisadores que creem que seu uso possa ser uma forma de mascarar conflitos e controvérsias que se associaram a termos como “ações multinacionais” e “práticas imperialistas” mostra que existem especificidades para o emprego do transnacionalismo. Algumas das reflexões de Clavin acerca desta palavra nos interessam. A pesquisadora britânica aponta que, a “despeito da precoce identificação” de que o transnacionalismo trata da

“transferência ou do movimento de dinheiro ou de mercadorias” entre países, o enfoque principal do conceito é apresentar uma discussão “sobre pessoas: o espaço social em que elas habitam, as redes que elas formam e as ideias que intercambiam” (Clavin, 2005, p. 422).

Daí deriva a explicação para que muitos *scholars* que empregam esta expressão recorram, também, a outra: *encontros*. Segundo David Thelan, “encontro transnacional” é uma noção que “carrega uma potência poética” e que tenta demonstrar como um “fenômeno particular” passou *por sobre, atravessou e penetrou* nações, transformando-as ou sendo transformado por elas (Thelan, 1999, p. 968). Assim, esta noção de “encontro” mostra que existe um protagonismo duplo nas análises transnacionais, diferente do procedimento da história comparada, que analisa de maneira estanque duas realidades, enfatizando a história local, para depois comparar similaridades e diferenças de duas nações.

A história transnacional também difere da história internacional pelo compromisso que esta última tem com os fenômenos julgados mais importantes na ordem mundial, como se estes fossem elementos óbvios e dados comuns a diferentes países e escolas historiográficas. Em geral, a história internacional privilegia aspectos econômicos e políticos, sendo difícil de ser observada em estudos culturais ou em trabalhos com aspectos mais prosopográficos. Sobre este ponto, Barbara Weinstein aponta que “diferente da história internacional, que incide sobre a interação entre as nações, a história transnacional enfatiza questões para as quais o país não é a principal arena de interação ou conflito” (Weinstein, 2013, p. 20). Esta colocação torna-se mais precisa quando a autora explicita que uma das estratégias da história transnacional é a de fazer mudar o nosso enfoque e a nossa atenção da esfera estritamente política/diplomática/econômica para a esfera cultural, privilegiando as reciprocidades e intercâmbios cotidianos em vez dos momentos espetaculares de intervenção e conflito. Porém, frisa Weinstein (2013, p. 13), a ideia não é substituir a esfera política pela esfera cultural, pelo contrário, o argumento é o da impossibilidade de entender os desdobramentos políticos sem uma consideração mais cuidadosa dos intercâmbios culturais e o papel da cultura nos projetos interamericanos (sejam os promovidos pelos *yankees*, sejam os promovidos pelos latino-americanos). Ou seja: a história transnacional trata, também, de eventos históricos e atores sociais que não têm um ponto de origem que possamos identificar com clareza, mas que são vistos, sentidos e repulsados por comunidades (Seigel, 2009).

Patricia Clavin (2005, p. 426), aponta que “o estudo do transnacionalismo nos permite conectar (...) a emergência e a disseminação de uma grande variedade de *expertises* técnicas fora do controle direto do governo nacional”, levando-nos a perceber o peso que as redes internacionais exercem, inclusive, no desenvolvimento de espaços, como as cidades. Se atentarmos ao fato de que no Brasil, na passagem do Império para a República, tivemos “caçadores de concessões” – conforme a expressão cunhada por Paul Singer (1984) –, que se organizaram em outros países com nítida intenção de explorar serviços no Brasil, perceberemos o

sentido que a perspectiva transnacional pode oferecer a um estudo como o que estamos desenvolvendo sobre o Clube de Engenharia. Com isso, julgamos a definição da historiadora Micol Seigel muito válida. Para ela, “onde historiadores [devotados à escrita de histórias] internacionais exploram as relações Estados-nações (...) assim como bem delimitados temas”, os que focam “a história transnacional, exploram o global no local, via interações de grupos ou entidades que não cabem em limites nacionais” (Seigel, 2009, p. xiii).

Christina Klein diz que a perspectiva transnacional “permite-nos ver como o local e o global são inextricavelmente ligados um ao outro” (Klein, 2003, p. 20-21). Entretanto, Weinstein aponta que essas relações não podem ser mostradas apenas com uma inversão de perspectiva, pois isso preserva a ideia de “rua de mão única”. A saída também não é estudar isoladamente cada realidade e depois buscar os pontos de aproximação (Weinstein, 2013, p. 13). O caminho é encontrar os fluxos, os personagens e os arquivos que alimentam conjuntamente essa reflexão que extravasa as fronteiras geográficas, pois elas são, de fato, etéreas quando abordamos instituições, técnicas e práticas profissionais como as desenvolvidas por engenheiros e arquitetos, em especial depois da Segunda Revolução Industrial (Peixoto-Mehrtens, 2010).

Erik van der Vleuten, em importante artigo sobre as possibilidades de uma história transnacional da ciência e da tecnologia, alinhavou as vantagens e os problemas que a emergência das “viradas transnacionais” tem ou pode produzir (Vleuten, 2008, p. 977). Dentre as vantagens que aponta, está a possibilidade de ver a “flexibilidade” que o conceito de história transnacional oferece, como deflagradora de novas investigações (Vleuten, 2008, p. 984). Curiosamente, aponta que pesquisas no campo da ciência e da tecnologia podem se beneficiar muito da história transnacional (Vleuten, 2008, p. 985).

Estas considerações de Erik van der Vleuten servem bem para nossa aproximação ao Clube de Engenharia do Rio de Janeiro. Instituição que veio à luz em fins de 1880, o clube traz entranhadas à sua história ideias que são importantes para a nação que se desenharia na República Velha, mas, também, para um projeto de Império que se mostrava em mutação, já na década de 1870 (Marinho, 2008). Entretanto, a análise de seus associados, as relações que travaram entre si e com outros, e os cargos que ocuparam, dão-nos pistas importantes para compreendermos que se tratava de uma instituição maior que “apenas” um órgão profissional brasileiro, como a epígrafe que escolhemos, da lavra do engenheiro Arthur das Neves, aponta.

Investigar o Clube de Engenharia do Rio de Janeiro, dessa maneira, permite ver que os apontamentos de Van der Vleuten frutificam em nossa investigação por meio de duas en-

tradas: a) no que diz respeito à composição da organização,¹ já que o clube reunia sócios das áreas da engenharia, arquitetura, geografia e indústria, e b) e da análise das constituições de tramas a partir de um dos seus nós, no caso, Conrado Jacob de Niemeyer. Como tem defendido o historiador Thomas Bender (2002, p. 8) este artigo trata de compreender, a partir do Clube de Engenharia do Rio de Janeiro, e por meio de um dos seus agentes mais estrategistas, “mundos sociais interagindo uns com os outros”.

Um estrategista silencioso: Conrado Jacob de Niemeyer e a alavanca social do Clube de Engenharia

O Clube de Engenharia do Rio de Janeiro é uma organização que existe há 140 anos. Sobre ela, vários intelectuais, aqui citados, se debruçaram e mostraram facetas importantes atreladas aos processos de modernização nacionais. Este artigo, embora trate do Clube de Engenharia, buscou um caminho um pouco diferente em sua estruturação. Ele apresenta as reflexões sobre um dos seus mitos: Conrado Jacob de Niemeyer. Considerado o fundador da instituição, seu nome é envolto em uma dimensão de celebração, mas, curiosamente, pouco conseguimos identificar sobre si na historiografia atinente ao clube e à cidade do Rio de Janeiro. Intentamos, pois, por meio de sua prosopografia,² alinhar algumas reflexões que até o momento têm-nos despertado a sensação de serem como linhas soltas na história da instituição. O estudo sobre Niemeyer também permite a construção de sociogramas, os quais têm indicado uma rede de ascendências, reciprocidades, negociações e acordos que desnudam alguns dos pilares sobre os quais se assentaram os negócios urbanos na virada do século XIX para o XX, para além de questões nacionais, muito embora tenham sido apresentados, na época em que se constituíam, como tais e, portanto, merecedoras de atenção e respeito já em seus primeiros tempos.

¹ O tratamento desta questão se deu a partir da consulta manual a todas as fichas de associados do clube entre 1880 e 1970, arquivadas em sua biblioteca. Essas fichas, aproximadamente 7 mil nomes, medem cerca de 10 cm por 18 cm e foram datilografadas em papel cartão. Elas contêm informações importantes sobre a trama social que não apenas organizou o próprio clube, mas que o liga a outras tantas realidades políticas e sociais pelo mundo.

² Prosopografia, ou biografia coletiva, é uma possibilidade de construção historiográfica antiga e que foi sendo revista e reabilitada por gerações de historiadores. Como pontua Tania Bessone da Cruz Ferreira (2002, p. 2), “o método prosopográfico define um universo de pessoas a ser estudado e propõe um conjunto de questões sobre seu perfil e atuação, que incluem dados sobre nascimento e morte dos indivíduos, laços de casamento e parentesco, origens sociais e posição econômica herdada, local de residência, educação, montante das fortunas pessoais ou familiares, ocupação, religião, trajetória política, experiência profissional”. Este artigo trabalha um jogo escalar da prosopografia, pois toma o Clube de Engenharia como universo coletivo, explorando seus sócios e suas atuações no ambiente profissional, mas os alinhava por meio da investigação histórico-profissional de Conrado Jacob de Niemeyer, fundador da agremiação e investidor em negócios urbanos.

Torna-se conveniente, então, a análise da citação a seguir, originalmente um telegrama enviado à cerimônia que tomou curso na véspera do natal de 1915, na sede do Clube de Engenharia, à avenida Rio Branco, 124. Naquela data, instalou-se um busto de bronze de Conrado Jacob de Niemeyer, proferiram-se muitos discursos, e leram-se muitos telegramas laudatórios, dentre os quais destacamos o de João Teixeira Soares:

Meu prezado amigo, Sr. Conrado de Niemeyer (...) eu tenho sido testemunha de sua incessante e carinhosa dedicação, desde os primeiros passos, para a fundação dessa Sociedade, em que ela, cheia de benemerência e prestígio, festeja o seu 35º aniversário (...). Foi por amizade ao senhor que se congregaram os primeiros associados; o seu afetuoso apelo tornou as sessões frequentadas (...) A brilhante instituição (...) é, portanto, um monumento levantado à sua amizade; não pode, pois, haver homenagem mais justa do que a que lhe é prestada, e à qual eu me associo com todo o entusiasmo e todo o coração (Soares, 1922, p. 15, destaques meus).

Primeiramente, vale entender qual era o interesse de Niemeyer em uma associação que deveria congregiar industriais e engenheiros se, em 1880, ele não detinha nenhum desses títulos ou posições. Conrado Jacob de Niemeyer cursou três anos de engenharia na Escola Central do Rio de Janeiro entre 1860 e 1862, mas abandonou os estudos com a morte de seu avô, o coronel do Imperial Corpo de Engenheiros Conrado Jacob de Niemeyer (II),³ em 5 de março de 1862. As biografias publicadas por meio do Clube de Engenharia do Rio de Janeiro⁴ apontam que, com o falecimento do avô, a família não teve mais condições de bancar seus estudos. Ora, Conrado Jacob de Niemeyer (II) era seu avô materno, e causa certa estranheza pensar que o avô pelo lado materno, a despeito do prestígio que possuía, bancasse o núcleo familiar de Joaquim Carlos de Niemeyer, o pai de nosso biografado (O Jornal, 7 nov. 1919, p. 9).

Não foram encontradas razões efetivas que expliquem a necessidade de regresso de Conrado Jacob de Niemeyer ao núcleo familiar. A motivação que mais se mostra plausível é que Joaquim Carlos de Niemeyer tenha assumido a direção dos negócios locais de seu sogro, que incluíam o domínio político em Serra do Tinguá, atual município de Miguel Pereira.⁵ A ár-

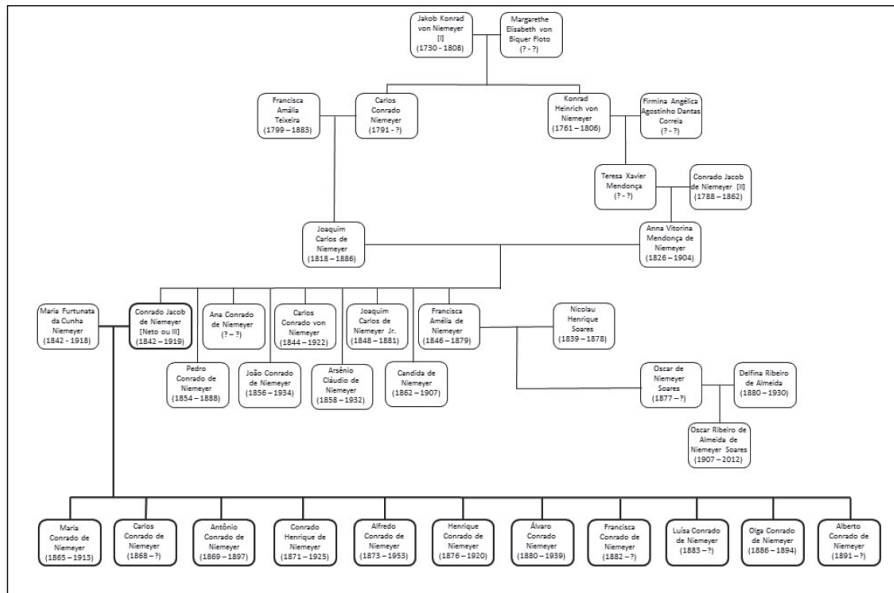
³ Quando necessário, algarismos romanos designarão os três personagens em tela, já que avô, tio e neto eram homônimos. O nosso biografado era o neto do coronel do Corpo Imperial. Consultar: <<http://www.cbg.org.br/novo/niemeyer-na-engenharia/>>. Acesso em: 23 ago 2016, e Ganzert (1934).

⁴ Ver Conrado Jacob de Niemeyer (1922).

⁵ A família Niemeyer radicou-se na Serra do Tinguá no início de 1842, quando o coronel Conrado Jacob de Niemeyer (I) foi contratado para calçar a Estrada do Commercio, importante rota aberta em 1822. A família assentou-se em uma área que recebeu o nome de Conrado, hoje, distrito de Miguel Pereira. Cf. <[https://pt.wikipedia.org/wiki/Conrado_\(Miguel_Pereira\)](https://pt.wikipedia.org/wiki/Conrado_(Miguel_Pereira))>. Acesso em: 16 maio 2020.

vore genealógica (Figura 1) que produzimos permite não apenas compreender a recorrência do nome “Conrado Jacob de Niemeyer” entre os familiares, como, ainda, a percepção dos papéis que os atores sociais desempenharam no seio familiar, nos negócios e na vida pública.

Figura 1 – Árvore Genealógica de Conrado Jacob de Niemeyer (Neto ou III)



Fontes: Jornal do Brasil (9 nov. 1886; 4 jul. 1904, p1); Gazeta da Tarde (9 nov. 1886); Famílias de Leiria (s.d).
Elaborada pelo autor.

Abandonada a instrução superior, Conrado Jacob de Niemeyer regressou ao lugar em que nascera, em 31 de maio de 1842. Ali, passou a desempenhar a função de fiel de armazém da mesma ferrovia que já empregava seu pai. Com este trabalho na Estrada de Ferro Dom Pedro II, o jovem *engenheirando*, possivelmente já interessado nas atividades comerciais, mostrou-se disposto a seguir o caminho dos negócios, sacrificando a diplomação de bacharel na Corte. Mais que isso, parece-nos mesmo que a formação obtida em três anos do curso de engenharia na Escola Central forneceu um cabedal de saberes matemáticos e contábeis que foram úteis a Niemeyer na vida de comerciante e empresário. Como mostrou Pedro Marinho, a Escola Central oferecia “disciplinas de matemáticas elementares” e “algo de matemática mais avançada” (Marinho, 2008, p. 147, nota 337). Com três anos de estudos, os saberes matemáticos foram apresentados em grau suficiente às tarefas que Niemeyer viria a abraçar, endossando sua aptidão aos inúmeros conselhos fiscais que assumiria em mais de uma dezena de companhias.

Em Serra do Tinguá, Niemeyer acumulou, por período incerto, o ofício de desenhista da Estrada de Ferro Pedro II (Honorato, 1996, p. 31). Esta atividade técnica, inclusive, parece ser uma das explicações para que ele tenha regressado à Corte para se inserir como sócio no ramo da papelaria e de materiais de escritório, tornando-se um dos maiores fornecedores de suprimentos para grande parte dos *bureaux* técnicos da Corte por meio da Casa Comercial Soares & Irmão.

Segundo o jornal *A Nação*, de 11 de março de 1873, esta casa passou a uma nova denominação naquele ano. Conrado Jacob de Niemeyer, Julio Matheus dos Santos e Nicolau Henrique Soares⁶ formalizaram, na Corte, a sociedade para a casa comercial “Soares e Niemeyer”, em substituição à antiga Soares & Irmão. A nova casa era dedicada à importação e exportação de papel, livros e objetos de escritório, com capital de 62:837\$467,00 (*A Nação*, 11 mar. 1873, p. 2).⁷ A papelaria gozou de grande prestígio no cenário carioca, tornando-se, também, comercializadora de material de engenharia e casa publicadora de geógrafos, engenheiros militares, contabilistas e engenheiros civis, como os anúncios compilados na imprensa da época nos mostram (*Jornal do Commercio*, 29 jul. de 1873; *O Globo*, 23 ago. de 1874; *The Rio News*, 1885; *The Anglo Brazilian Times*, 1884; *Revista de Engenharia*, 1885). Em 1878, a casa comercial teve seu quadro societário alterado após o falecimento de Nicolau Henrique Soares. Com seu passamento, sua esposa, Francisca de Niemeyer Soares, irmã de Conrado Jacob de Niemeyer, tornou-se sócia do estabelecimento⁸ (*O Cruzeiro*, 16 out. 1878).

O engenheiro Manuel Valladão, no texto *Apontamentos históricos do Clube de Engenharia*, mostra que, aos poucos, “tornou-se hábito reunirem-se, quase diariamente, na papelaria de Soares e Niemeyer, engenheiros, alguns de nome já feito e outros no início da carreira profissional” (Valladão, 1903, p. 4). O engenheiro José Américo dos Santos, em discurso proferido em 1915, apontou quem eram os mais assíduos destes engenheiros a circundar a escrivaninha de Niemeyer na papelaria: além dele, compareciam com regularidade “Silva Coutinho, [Carlos Alberto] Morsing, Hermillo Alves, Carlos de Niemeyer, Pimenta Bueno e Teixeira Soares” (Santos, 1922, p. 22).

Segundo este mesmo autor, “desinteressadamente”, Conrado Jacob de Niemeyer, em uma dessas reuniões informais, que ocorriam “por volta da uma da tarde”, aventou a ideia de “consolidar aquela troca de ideias e relações da classe dos engenheiros e industriais fundando uma associação onde se trabalhasse com assiduidade em tal permuta de ideias” (Santos,

⁶ Nicolau Henrique Soares era filho de Luisa Maria de Santana da Silva e do alferes Nicolau Henrique Soares. Sua data de nascimento é incerta, mas atribui-se 1839 como a mais provável. (Cf. Nicolau Henrique Soares, s.d.).

⁷ A empresa seria renomeada mais uma vez em 1874, como “Soares & Niemeyer” (*O Globo*, 11 ago. de 1874, p. 2). Desde o início da década, o endereço era rua da Alfândega, 6.

⁸ Com a morte do cunhado, Niemeyer passou a administrar o patrimônio da irmã, que teve apenas um filho, que contava, na ocasião, com apenas 1 ano de idade. Este seria o pai do arquiteto brasileiro Oscar Niemeyer Soares Filho.

1922, p. 22). Esta proposta frutificou, e não tardou para que se convocassem personagens da cultura técnica local, quer fossem engenheiros ou capitalistas, os quais, no linguajar do clube, eram tratados como *industriais*, para a fundação de uma sociedade de “auxílio” mútuo. Assim, no dia 24 de dezembro de 1880, na papelaria Soares & Niemeyer, ocorreu a reunião que oficializava os encontros que já ocorriam. Santos registrou que o encontro ocorreu “meia hora depois do meio-dia”, reunindo, então, “50 engenheiros e industriais”, os quais foram liderados por João Martins da Silva Coutinho (Santos, 1922, p. 25).

Conrado Jacob de Niemeyer não foi o primeiro presidente do Clube de Engenharia, nem sequer o responsável por sua designação (Honorato, 1996, p. 32-33). Niemeyer participou da organização da associação, vinculou-se à sua estruturação e manutenção⁹ e ocupou o cargo de tesoureiro do Clube por mais de trinta anos, com pequena interrupção por volta de 1909-1910, quando encetou viagem à Europa (Revista do Club de Engenharia, 1922, p. 22).

Mas, em termos sociais, qual o significado da organização de tal entidade no início da última década do Império? Eugene W. Ridings, em importante artigo acerca das associações comerciais no fim do Império, revelou que a reunião de pares dentro da sociedade brasileira não era tão recente e desconhecida: “as associações comerciais e outros grupos de interesse brasileiros do século XIX” (Ridings, 1989, p. 757), buscavam uma maneira forte de “influenciar o governo e o público alfabetizado”, por meio de suas organizações (Ridings, 1989, p. 796).

De maneira mais específica, o historiador Pedro Marinho mostrou que se iniciara, na década de 1870, um processo “rumo a uma ampliação dos espaços profissionais, empresariais e políticos, tanto na sociedade civil, quanto na sociedade política”, haja vista “o início de um conjunto de legislações que apontava para o eixo urbano como campo de trabalho especializado e demais serviços que se instalariam ao longo da República” (Marinho, 2010, p. 173). Dessa maneira, parece-nos ter sido muito estratégica a criação do Clube de Engenharia, em 1880, dentro de um estabelecimento comercial, mas com explícita função de promover a junção entre empreendedores, nos dois lados do “balcão de uma sociedade”: engenheiros e empresários. A associação de engenheiros, assim, estava protegida – pela sombra do comércio –, dos ataques que poderia sofrer dos comerciantes, temerosos da expansão da indústria –, e relacionava-se intimamente – mesmo que não o reverenciando – com o Instituto Politécnico Brasileiro, vinculado ao Império e oficializado na estrutura da Escola de Engenharia do largo de São Francisco de Paula, porque, já na sua fundação, o clube contou com 54

⁹ Eis a primeira diretoria do Clube de Engenharia: João Martins da Silva Coutinho (presidente), Antonio Augusto Fernandes Pinheiro (primeiro vice-presidente), o americano Charles Paul Mackie (segundo vice-presidente), João Feliciano da Costa Ferreira (secretário) e Conrado Jacob Niemeyer (tesoureiro) (Honorato, 1996, p. 32).

membros do instituto em seu quadro de sócios, cujo total foi de 279 indivíduos, como mostrou Pedro Marinho (2008, p. 181).

Tratava-se de passar a propagar a função da associação, que intentava o “congraçamento das relações dos engenheiros com todos os industriais e membros das administrações das companhias” (Revista de Engenharia, n. 2, 1881). A revista ainda esclarecia quem eram esses últimos: “não só os engenheiros, mas ainda os industriais, relacionados com trabalhos e empresas de engenharia” (organizadores de empresas, os capitalistas, os empreiteiros, os fornecedores de materiais e objetos de consumo) (Revista de Engenharia, n. 2, 1881).

Instalada a associação, e divulgadas as suas supostas benesses, fazia-se necessário, então, incorporar membros.

“A Grande Aceitação da Nova Agremiação”: ou uma *fisiognomia* de um *Club* de múltiplos sotaques

O grupo do Clube de Engenharia encarregado de redigir seus estatutos¹⁰ estabeleceu o regime de associativismo assistido para o funcionamento da entidade. Isto significou que só seria admitido como membro quem tivesse contribuições a fornecer; tivesse histórico de atividades no campo da indústria, da engenharia e das atividades que julgaram correlatas e fosse aceito pelo conselho diretor (Coleção de Leis do Império do Brasil, 1881, p. 1049).

Percebe-se, então, que a ideia de *Club*, ou seja, de um lugar para reunião de indivíduos interessados em uma mesma finalidade, apresenta-se no ideário dos fundadores. Algo também importante de apontar é que a instituição deixava explícito o ímpeto de favorecer engenheiros e industriais na obtenção de trabalhos, de nichos de operação e de vinculação ao governo, o que explica a instalação de um quadro na sede da entidade em que os editais e demais ofertas de trabalho seriam afixados, de maneira a garantir a função de centro de consultas de oportunidades, para nacionais e estrangeiros (Coleção de Leis do Império do Brasil, 1881, p. 1049, artigo 3º).

Outra importante dimensão que perpassa a ideia de *Club*, e que igualmente está apresentada nos estatutos, é a de um *espaço restrito*. No caso do Clube de Engenharia, essa restrição se apresenta de duas maneiras: a) pela capacidade de arcar com os custos da associação, pois, como estabeleciam os Estatutos, os sócios – divididos em quatro categorias: honorá-

¹⁰ As atas não apontam quem foram os membros deste grupo. Contudo, Miguel Galvão dá pistas de que “Silva Coutinho, Graça Bastos, Morsing, Pimenta Bueno, Evaristo da Veiga, Carlos de Niemeyer, Rademaker, Hermillo Alves, Machado, Mello Barreto, Teixeira Soares, Kinglhoefer e outros” notabilizaram-se na primeira reunião (Galvão, 1906, p. 4).

rios, beneméritos, remidos e contribuintes – deveriam dispender estipuladas quantias;¹¹ b) pela necessidade de um aspirante a membro ser apresentado por um sócio. A compreensão das conexões entre postulantes a sócios e sócios já efetivos ocupou-nos nos últimos anos. Identificamos, por meio das fichas arquivadas na instituição,¹² as relações sociais, comerciais, técnicas e profissionais que levaram, em mão dupla, interessados no Clube a procurarem já sócios para seu ingresso e vice-versa, revelando, aqui, uma das condições que permite a abordagem em perspectiva transnacional, como discutido acima: a configuração de redes de interesse entre atores sociais de nacionalidades diversas.

A associação incentivava, claramente, a presença de atores sociais estrangeiros, o que permite perceber o grau de internacionalização que intentava a organização. Esta conexão estrangeira era fundamental, pois seus membros se autointitulavam “desenvolvimentistas”, ávidos por uma ampliação das concessões de serviços públicos territoriais e urbanos e, em tempos de liberalismo, a presença de empresas com capital estrangeiro era vista como algo a ser incentivado, pois favoreceria o enriquecimento pessoal, a projeção profissional e o desenvolvimento de atividades de infraestruturação no território nacional.¹³

Ridings (1989, p. 780) apontou que o associativismo assistido foi mais difundido do que historiado. Neste sentido, o autor observou que “os laços pessoais baseados em família” foram preteridos, gradualmente, nos Oitocentos, em função daqueles que decorriam “das amizades”. Isto significava que as “atividades das empresas em associação com funcionários do governo e outros de influência eram comuns. Essas relações foram formadas, principalmente, para ajudar as empresas pessoais de membros da elite, mas elas também foram avenidas principais de legitimação de negócios (Ridings, 1989, p. 780).

Niemeyer assumiu diversas frentes nesta tarefa de divulgação e arregimentação de sócios, nos primeiros tempos. Além do presumível *corpo a corpo* em sua loja dedicada ao ramo da engenharia, ao redor de sua escrivania, também fez anunciar nas revistas da área e em artigos de opinião, as vantagens do clube, como a que encontramos na *Revista de Engenharia*:

¹¹ Lê-se, no “art. 15. – Os sócios contribuintes entrarão com uma joia de 50\$ [cinquenta réis] e pagarão a anuidade de 12\$000 [doze mil réis] (Coleção de Leis do Império do Brasil, 1881, p. 1049). No mesmo período, conforme anúncios na imprensa carioca, o aluguel de um quarto na área do Paço era de 400 mil réis.

¹² Nota metodológica: a consulta às fichas se deu manualmente. A entidade as arquivava, fisicamente, por ordem alfabética de sobrenome, não sendo possível, dessa forma, uma triagem preliminar por membros, datas ou qualquer outra classificação. Constituímos uma tabela com mais de cem páginas, em que todos os associados cujas fichas estavam no acervo foram triados. Ou seja: a partir destas informações lançadas na tabela foi possível rastrear quem associou quem ao clube. Esta tarefa viabilizou a produção dos sociogramas relacionais que figuram neste artigo.

¹³ Como claramente mostra o “art. 10. Só serão admitidos como sócios e sem distinção de nacionalidades: 1º Engenheiros. 2º Industriais”. Cf. Coleção de Leis do Império do Brasil, 1881, p. 1049.

não há quem possa desconhecer a vantagem de semelhantes associações, que, aliás, são numerosas para as diferentes profissões nos países mais adiantados da América e da Europa. É conveniente desenvolver entre nós este espírito de sociabilidade, que de, *per si*, traz benefícios incalculáveis (Revista de Engenharia, 1881).

Fica clara a compreensão do clube como uma *entidade nodal*, transnacional de fato, ao apontar que existiam entidades similares na América e na Europa. Pareando-se a elas, o Clube de Engenharia do Rio de Janeiro poderia desenvolver intercâmbios científicos, em especial pela doação da revista da casa, e pelo recebimento das congêneres,¹⁴ mas, também, como o fez ao longo das décadas, recebendo inventores, engenheiros e políticos ligados ao ramo das ciências em sua sede. A outra forma de consolidar seu papel numa rede transnacional era receber sócios de outras nacionalidades, nas diversas categorias que já apontamos.

Niemeyer foi o responsável pela entrada de quase uma centena de sócios, entre 1881 e 1918.¹⁵ Em relatório apresentado à diretoria do Clube de Engenharia, em 1881, a agremiação contava com 339 sócios, tendo sido incorporados, após os primeiros meses de funcionamento, 119. Destes, 230 eram considerados sócios fundadores, porque participaram da reunião de organização, em dezembro de 1880, e das duas primeiras, em janeiro e fevereiro de 1881.

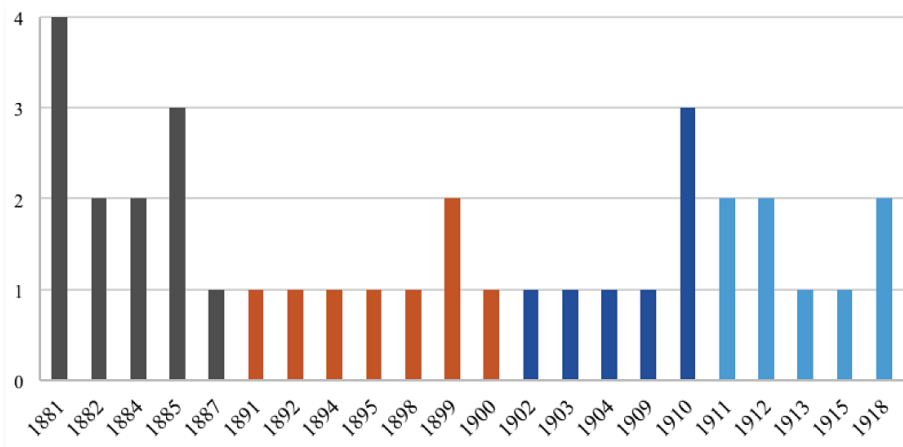
O Gráfico 1 tem por intenção mostrar, por década, a atividade associativa de Conrado Jacob de Niemeyer. Existe um recorte, entretanto, que deve ser explicitado. Os sócios contabilizados são aqueles que se enquadram na perspectiva transnacional que estamos interessados, ou seja: a) ou são estrangeiros (industriais ou engenheiros) que atuavam no Brasil; ou b) brasileiros que estudaram no estrangeiro e construíram negócios e atividades tecnológicas com atuações internacionais. Nesta lista, não está, portanto, o elemento social brasileiro, ou seja, aquele que estudou, se criou, se desenvolveu *apenas* em solo nacional, sem nenhuma *conexão estrangeira*.

O Gráfico 1, constituído a partir da organização dos dados contidos nas fichas de sócios a partir da ação de Conrado Jacob de Niemeyer nos mostra como os anos imediatamente seguintes ao estabelecimento do Clube de Engenharia do Rio de Janeiro (CE), em 1880, foram prolíficos na constituição de novos sócios pelas mãos de Niemeyer. Foram 12 novos sócios trazidos por ele, o que mostra, nesta abordagem transnacional, o interesse pelo clube não apenas na perspectiva de Niemeyer, mas, também, pelo público potencial. Nas décadas seguintes, sua ação continuou intensa, mas sofreu um decréscimo, algo que pode ser

¹⁴ A ata de fundação deixou registrado que Charles Mackie, americano, assinou para a biblioteca do clube periódicos americanos. Honorato (1996, p. 33) também aponta a necessidade, que os fundadores expressaram, de adquirir revistas e jornais internacionais.

¹⁵ Conrado Jacob de Niemeyer faleceu em 5 de novembro de 1919.

Gráfico 1 – Número de sócios apresentados ao Clube de Engenharia, por Conrado Jacob de Niemeyer, por ano



Fonte: Elaborado pelo autor com base nas fichas de sócios do Clube de Engenharia do Rio de Janeiro.

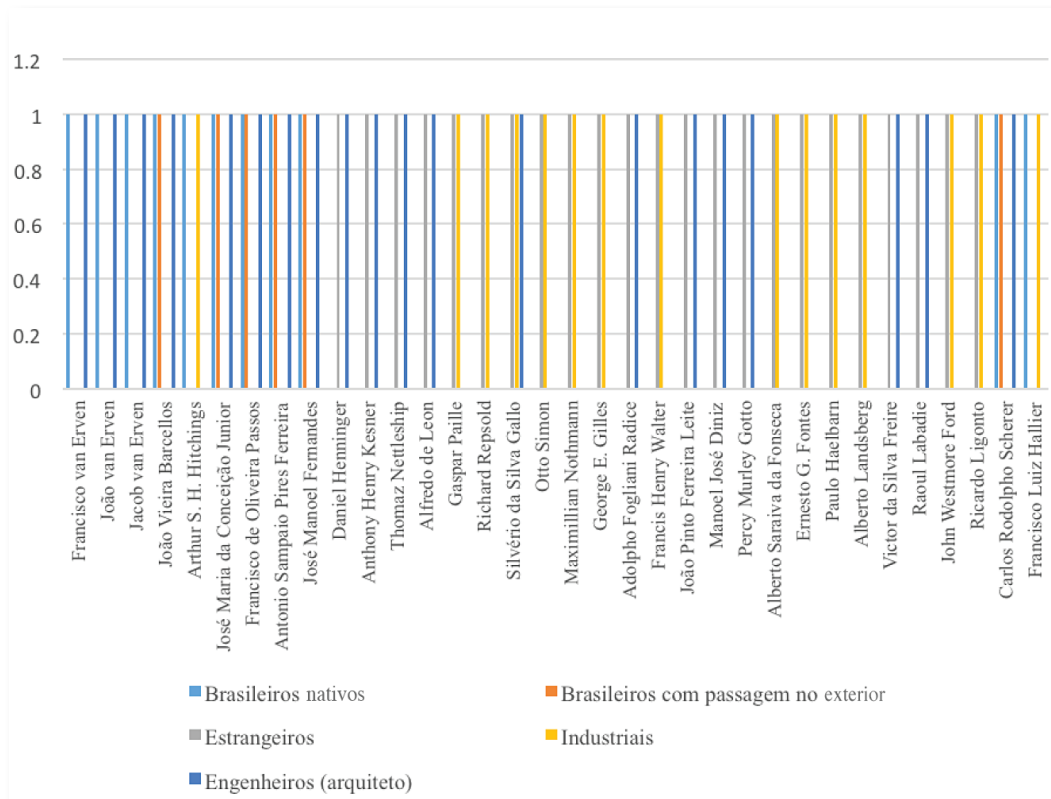
explicado, em parte, exatamente pelas conexões da primeira década do clube que lhe abriram outros percursos profissionais.

Observando o universo de sócios que gravitaram ao seu redor, pudemos grafar algumas situações: quem eram industriais, quem eram engenheiros de formação, de qual país procediam e em que país obtiveram formação profissional. O Gráfico 2 nos mostra estas relações:

O gráfico nos revela situações interessantes concernentes à transnacionalidade. Dos 34 atores sociais listados, 23 eram nascidos no estrangeiro, enquanto 11 eram brasileiros. Olhando para os lugares de formação acadêmica (ou profissional), 6 eram diplomados no exterior, 15 declararam-se industriais e não forneceram locais de formação. Dos 34 nomes, 20 eram engenheiros (dentre eles havia um que se declarou engenheiro arquiteto), o que possibilita perceber não apenas um ligeiro predomínio de engenheiros dentre os associados ao clube pelas mãos de Niemeyer, como, também, que a grande maioria dos engenheiros que ele associou tiveram passagem pelo estrangeiro.

Este gráfico demonstra como se torna plausível a nossa interpretação do Clube de Engenharia como um espaço transnacional. Embora tenha sido chamado pelo governo republicano para debater questões como ferrovias, secas e eletrificação, havia um nítido interesse em receber os estrangeiros, que possuíam capital social, econômico e tecnológico, como sócios, e de debater e incorporar as referências estrangeiras na resolução de problemas tecnológicos, já nos primeiros anos de funcionamento da entidade, bastando uma breve análise das atas das reuniões e dos números da *Revista do Club de Engenharia*, publicada a partir de março de 1887.

Gráfico 2 – Associados ao Clube de Engenharia, por Conrado Jacob de Niemeyer, por procedência e atividade profissional



Fonte: Elaborado pelo autor com base nas fichas de sócios do Clube de Engenharia do Rio de Janeiro.

O Quadro I organiza os sócios do Clube de Engenharia que tiveram relação direta com Niemeyer e demonstra como ele construiu uma rede de relações simbólicas diversas e extremamente impactantes. Tomando a concepção bourdieusiana de poder simbólico (Bourdieu, 1989), ou seja, enquanto ao Clube de Engenharia não correspondia nenhum lugar estruturado na hierarquia política estatal, ele foi se constituindo em uma alavanca modernizadora, cuja força estava em seu simbolismo de reunir interessados em negociações privadas, extraídas de oportunidades de ação abertas pelo Estado mediante editais e/ou criação de negócios territoriais e urbanos.

Quadro 1 – Sócios (com vínculos estrangeiros) apresentados por Conrado Jacob de Niemeyer ao Clube de Engenharia

SÓCIO	DATA DE ASSOCIAÇÃO	NATURALIDADE	UNIVERSIDADE / LOCAL DE FORMAÇÃO	DATA DE FORMATURA	PROFISSÃO / OCUPAÇÃO DECLARADA
Daniel Henninger	1881	Alemanha	Esc. Politécnica RJ	1880 (?)	Eng. civil
Francisco Luiz Hallier	1881	NC ¹⁶	NC	NC	Industrial
Anthony Henry Kesner	1881	Áustria	NC	NC	Eng. civil
Thomaz Nettleship	1881	Americano	NC	NC	Industrial
Francisco van Erven	1882	Cantagalo, RJ	NC	NC	Eng. civil
João van Erven	1882	Brasileiro	NC	NC	Eng. civil
Alfredo de Leon	1884	Tirol, Áustria	NC	NC	Engenheiro
Jacob van Erven	1884	Cantagalo, RJ	Universidade de Ghent, Bélgica	03 jul 1884	Eng. civil
Carlos Rodolpho Scherer	1885	NC	Universidade de Karlsruhe	NC	Arquiteto
Gaspar Paille	1885	Rhone, França	NC	NC	Industrial
João Vieira Barcellos	1885	Rio de Janeiro	University of Pennsylvania, EUA	26 jun 1884	Engenheiro mecânico
Richard Repsold	1885	Hamburgo, Alemanha	NC	NC	Industrial
Silvério da Silva Gallo	1887	Porto, Portugal	NC	1887	Eng. civil, industrial
Arthur S. H. Hitchings	1891	Brasileiro	NC	NC	Industrial
Otto Simon	1892	Alemão	NC	NC	Industrial
Maximilian Nothmann	1894	Alemão	NC	NC	Industrial
George E. Gilles	1895	Inglaterra	NC	NC	Industrial
Adolpho Fogliani Radice	1898	Milão (Itália)	Politécnica de Zurich	1877	Eng. civil

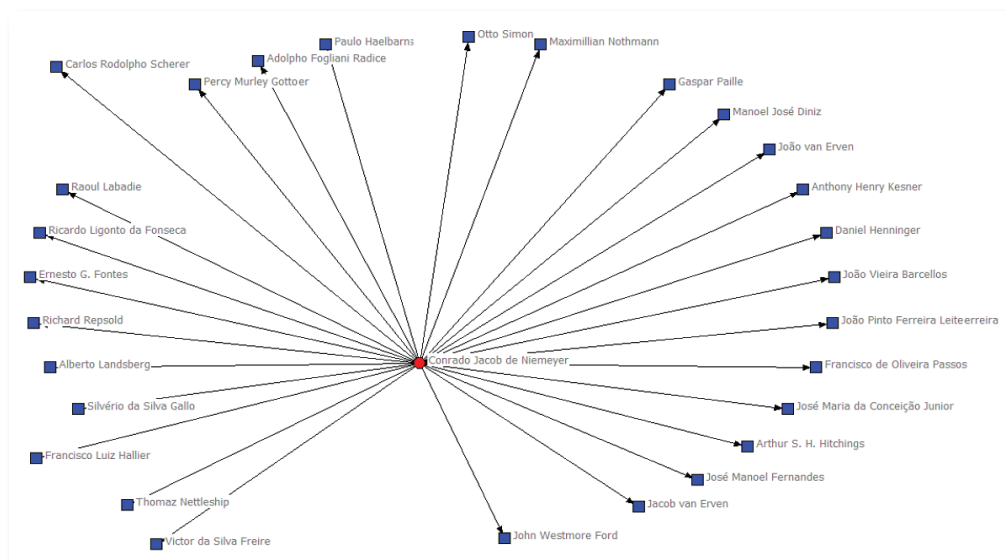
¹⁶ NC = Não consta.

Francis Henry Walter	1899	Inglaterra	NC	NC	Industrial
João Pinto Ferreira Leite	1899	Lisboa, Portugal	NC	NC	Industrial
José Maria da Conceição Junior	1900	Rio de Janeiro	Instituto de Engenheiros Civis de Londres	06 dez 1887	Eng. civil
Manoel José Diniz	1902	Porto, Portugal	NC	NC	Industrial
Francisco de Oliveira Passos	1903	Rio de Janeiro	Escola Superior Politécnica da Saxônia	1901	Eng civil
Bertholdo Wachneldt	1904	Brasil	NC	NC	Industrial
Percy Murley Gotto	1909	Londres, Inglaterra	NC	NC	Engenheiro
Alberto Saraiva da Fonseca	1910	Lisboa, Portugal	NC	NC	Industrial
Ernesto G. Fontes	1910	Manchester, Inglaterra	NC	NC	Industrial
Paulo Haelbarn	1910	Berlim, Alemanha	NC	NC	Industrial
Alberto Landsberg	1911	Berlim, Alemanha	NC	NC	Industrial
Victor da Silva Freire	1911	Lisboa, Portugal	École Nationale des Ponts et Chaussées, Paris	1892	Eng. civil
Antonio Sampaio Pires Ferreira	1912	Piauí	Syracuse University, EUA	25 jun. 1879	Eng. civil
Raoul Labadie	1913	Toulouse, Alto Garona, França	NC	NC	Eng. civil
John Westmore Ford	1915	Liverpool, Inglaterra	NC	NC	Industrial
José Manoel Fernandes	1918	Rio de Janeiro	University of Pennsylvania, EUA	1915	Eng. eletricista
Ricardo Ligonto	1918	Veneza, Italia	NC	NC	Industrial, professor

Fonte: Elaborado pelo autor com base nas fichas de sócios do Clube de Engenharia do Rio de Janeiro.

Estas relações diretas elencadas, ao serem grafadas num sociograma (*network*), potencializam a compreensão de rede que se constituiu ao redor de Niemeyer durante sua vida.¹⁷

Gráfico 3 – Membros do Clube de Engenharia do Rio de Janeiro associados por ação direta de Conrado Jacob de Niemeyer, em representação egocêntrica



Fonte: Elaborado pelo autor com base nas fichas de sócios do Clube de Engenharia do Rio de Janeiro.

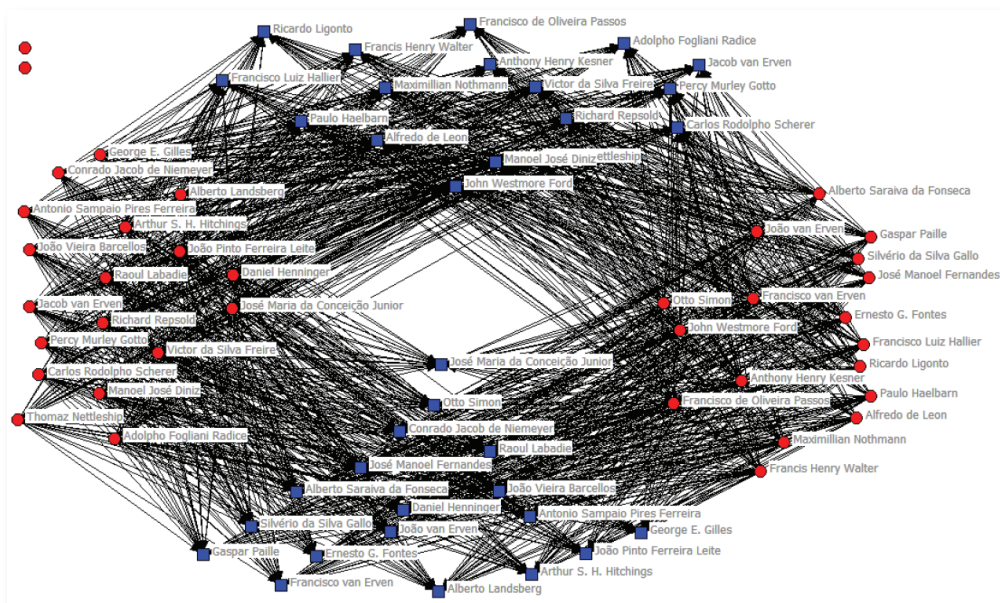
Este primeiro sociograma (Gráfico 3) descortina uma sequência de alianças que, ao serem grafadas em reciprocidade, geram tal representação:

Os atores sociais, ao terem Conrado Jacob de Niemeyer como ponto de ligação, potencializam-se socialmente, produzindo múltiplos vínculos, como o sociograma no Gráfico 4 mostra. Cremos ser importante destacar alguns membros da rede de relações de Niemeyer, pois julgamos que eles permitem compreender a diversidade de trajetórias existente entre seus consócios.

George Karl Christiano Otto Simon teve ações de envergadura no cenário urbano brasileiro, na virada do século XIX para o XX. Nascido na região da atual Alemanha, em 20 de maio de incerto ano, imigrou para o Brasil antes de 1876, pois, nesta data, já aparece em notícias publicadas em jornais, por conta de sua participação como acionista na Associação

¹⁷ Para que possamos compreendê-la de maneira mais efetiva, valemo-nos do software livre UCInet 6.0, que em conjunto com outro software livre, de nome Netdraw, gerou os gráficos mostrados.

Gráfico 4 – Membros do Clube de Engenharia do Rio de Janeiro associados por ação direta de Conrado Jacob de Niemeyer,, em múltiplas relações possíveis



Fonte: Elaborado pelo autor com base nas fichas de sócios do Clube de Engenharia do Rio de Janeiro.

de Saneamento da Capital (O Globo, 20 out. 1876, p. 1). No Brasil, parece ter mantido ligações com a colônia alemã. Casou-se com Elvira Wagner, uma das filhas do comerciante e proprietário de terras radicado no Rio, Alexandre Wagner (O Novo Rio, 18 out. 1908, p. 1). Este empresário foi sogro, também, de Teodoro Duvivier. Juntamente com Wagner, Otto Simon viria a ser sócio de seu cunhado, Duvivier, e também de Paula Freitas e Torquato Tapajós na Empresa de Construções Cívicas, formada em 1891, para lotear e comercializar o primeiro núcleo de Copacabana, a partir do Leme, retomando projeto fracassado do sogro, de 1873 (Nepomuceno, 2004, p. 172). Naquela época, Simon já havia adquirido capital simbólico e financeiro e já tinha desenvolvido outros negócios urbanos com seu cunhado, Duvivier. Ambos eram, também, acionistas da empresa Progresso da Amazônia, que operava no ramo dos transportes urbanos em Belém do Pará, como afiliada da firma Duvivier & Cia. (A Folha Nova, 7 abr. 1883, p. 3). Também com a Duvivier & Cia, envolveu-se na empreitada deflagrada pelo estadunidense Charles Paul Mackie, na formação da Cia. Telégraphos Urbanos, em que apareciam ainda Joaquim Franco de Lacerda, E.P. Lacaze, Joaquim Palhares Sobrinho e Francisco de Paula Mayrinck (Diário do Commercio, 3 fev. 1883, p. 2). Este

mesmo grupo, acrescido ainda de W. Scully, no mesmo ano fundou a Cia. Nacional de Eletricidade, no Rio (Gazeta de Notícias, 2 maio 1883, p. 1).

Em 1887 seu nome constava na lista de acionistas da Cia. Carris Urbanos, no Rio (Gazeta da Tarde, 1 mar. 1887, p. 3). Nos anos seguintes, fundou a Cia. Estradas de Ferro e Navegação do Norte do Brasil (Gazeta da Tarde, 23 jul. 1890, p. 2), a Cia. Agrícola de Paranapanema (Gazeta de Notícias, 4 set. 1892, p. 5), tornou-se sócio do Moinho Fluminense (O Tempo, 22 fev. 1893, p. 3), da Cia. Alto Paraíba (O Tempo, 21 abr. 1893, p. 3), da Cia. Nacional de Forjas e Estaleiros (Diário do Commercio, 30 nov. 1891), da Cia. Lloyd Brasileiro (Jornal do Brasil, 10 mar. 1893, p. 4), da Sociedade de Socorros Balneários (Jornal do Brasil, 25 mar. 1915, p. 5) e da Cia. Geral de Melhoramentos do Maranhão (O Paiz, 17 jul. 1907, p. 3).

Conrado Jacob de Niemeyer apresentou a candidatura de Otto Simon ao Clube de Engenharia em 1892, dois anos após travarem contato formal por meio da direção da Cia. Nacional de Forjas e Estaleiros. Depois do ingresso de Simon no Clube, Conrado Jacob de Niemeyer passou a fazer parte de vários conselhos fiscais de muitas empresas de que Simon já participava.

Embora nem Niemeyer nem Simon fossem engenheiros, ambos lidavam com esses profissionais nas empresas que comandavam ou participavam, o que garante afirmar, como fez Pedro Marinho, que o campo da engenharia permitia um novo arranjo, sobretudo após a instauração da República, de maneira que os engenheiros

se organizavam, negociavam, disputavam e estabeleciam alianças no âmbito da sociedade civil, ao mesmo tempo que inscreviam agentes na sociedade política, com vistas a realizar ações particulares e salvaguardar os seus próprios interesses e da classe que representavam (Marinho, 2010, p.173).

Representando uma organização que era tipicamente imperial, e que viria a se alterar, conforme a citação, Silvério da Silva Gallo, engenheiro nascido no Porto, em data incerta, associou-se ao Clube de Engenharia pelas mãos de Niemeyer, em 1887. Residente em Niterói, era dono de um pacote de navegação (Diário de Notícias, 19 out. 1887, p. 1). Em 1887, ele apresentou-se como sócio fundador das recém-criadas Cia. Jacupiranguinha e Sociedade Anônima Siderotechnia Nacional, esta última, com J. Cordeiro da Graça (Revista de Estradas de Ferro, 30 jun. 1887, p. 96). Esta companhia pretendia criar, a partir de resíduos metálicos, trilhos para ferrovias. Esta deve ter sido uma das razões para que ele se interessasse pelo Clube de Engenharia, já que ali estavam os profissionais que não apenas receberam concessões para exploração de estradas de ferro, como, também, para seu projeto e implantação.

Embora diplomado em engenharia, interessou-se pelo clube quando organizou as duas empresas em questão. Ou seja, ele se vincula à entidade mais pelo seu lado industrial, cioso de negociações e oportunidades, do que, de fato, pelo aspecto tecnológico e acadêmico da

engenharia. Curiosamente, um anúncio publicado na imprensa revelou que Silvério da Silva Gallo possuía escravos em sua propriedade em Niterói. Ele encarnava, então, uma tentativa do homem imperial de adaptar-se à nova ordem econômica que estava sendo gestada dentro do clube, mas conservava os fundamentos sobre os quais o Império se instalou, sendo o mais contrastante com a ideologia “progressista” e “liberal”, a procura por escravo fugido (Diário de Notícias, 23 jul. 1886, p. 3). A vinculação de Gallo com Niemeyer parece ter sido breve. Pouco após a aproximação para associação, o engenheiro faleceria, em 18 de outubro de 1887 (Diário de Notícias, 19 out. 1887, p. 1).

Gaspar Paille, por sua vez, nos permite apresentar mais uma categoria de profissionais que se aproximaram de Conrado Jacob de Niemeyer. Nascido em Rhone, na França, em data incerta, apresentava-se na Corte como “inventor”. Sua projeção maior foi uma técnica de perfuração de canos com água corrente para instalação de torneiras. Houve grande polêmica na ocasião, pois embora tenham obtido patente imperial pela invenção, anos depois ela foi cancelada por falhas (Senado Federal, 13 out. 1880). Antes de ingressar no Clube de Engenharia, em 1882, vinculou-se à Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional (Sain), em 1881 (O Auxiliador da Indústria Nacional, 1881, p. 289). Em 1890, entretanto, encontrava-se residindo em Campos dos Goytacazes e exercia a função de gerente da Cia. Nacional de Alcoois Extrafinos (Revista de Engenharia, 22 abr. 1890, p. 12), especializado, também, em clareamento químico de açúcares (Revista de Engenharia, ed. 258, 1891, p. 6). Esta ligação da Sain com o clube foi intensa, e muito bem estudada por Turazzi (1989) e Marinho (2008). Conrado Jacob de Niemeyer assume cargo de direção da Sain apenas em 1898, mas estamos interpretando que ele já participava da entidade antes mesmo da fundação do Clube de Engenharia, o que permite vislumbrar mais uma possibilidade de contato com Niemeyer, para atingir o clube.

Também chamam a atenção outros atores sociais presentes nesta rede de Conrado Jacob de Niemeyer. Um exemplo importante é Francisco de Oliveira Passos, nascido em 2 de julho de 1878, e filho de Francisco Pereira Passos com Maria Rita de Andrade Passos. Oliveira Passos foi associado em 1 de junho de 1903 por ação direta de Niemeyer. Formado na Real Escola Superior Politécnica da Saxônia, em Dresden, Alemanha, em 1901, retornou ao Rio de Janeiro e trabalhou como engenheiro na Leopoldina Railway e, mais tarde, na Estrada de Ferro Central do Brasil (Dias, s.d.).

Em 1902, seu pai tornou-se prefeito do Distrito Federal e empreendeu obras profundas no Rio. Em 1904, Francisco de Oliveira Passos tornou-se “consultor técnico da Prefeitura”, exercendo esta função até 1908. Mas a conexão mais próxima de Niemeyer deu-se pelo fato de que Oliveira Passos ingressou nos quadros do Centro Industrial do Brasil (CIB), surgido em 1904, pela fusão do Centro Industrial de Fiação e Tecelagem do Rio de Janeiro com a Sain, e da qual Conrado Jacob de Niemeyer era membro do Conselho Gestor desde 1898.

Chama-nos, ainda, a atenção o fato de Victor da Silva Freire, professor da Escola Politécnica de São Paulo, também vinculado à Diretoria de Obras Públicas da Prefeitura de São Paulo, ter sido associado ao clube pelas mãos de Niemeyer. Como recentemente mostrou D'Elboux (2015, p. 199), Freire era um estrategista vinculado a grupos econômicos claramente interessados em urbanização: a Cia. City, em São Paulo, foi favorecida por suas ações na prefeitura e na diretoria desta empresa de forma incontestada. Mais curioso é perceber que em 1911, ano da associação de Freire ao clube, este estava intimamente ligado às atividades de urbanização da capital paulista, que contava com a contribuição de Joseph-Antoine Bouvard, e a definição de espaços para os quais a cidade de São Paulo poderia se expandir, como mostrou D'Elboux (2015, p. 195).

Sustentamos a hipótese, aqui, que era interessante a Freire estar perto do Clube de Engenharia por conta das dimensões de negociações que envolviam a cidade brasileira e que tinham, nos membros da agremiação, relevância. Também nos parece explicativa a procura de Silva Freire por Niemeyer por conta da proximidade operacional de ambos. Desde pelo menos 1900, Conrado Jacob de Niemeyer estava envolvido no loteamento e abertura de ligações com a região da Zona Oeste carioca, que foi batizada de São Conrado, em sua auto-homenagem.¹⁸ A abertura de uma ligação mais viável para a área de Jacarepaguá era uma discussão antiga na cidade. Mas foi a partir da Avenida Niemeyer – outra auto-homenagem –, que Niemeyer garantiu que suas atividades imobiliárias naquela área da cidade frutificariam (Rio de Janeiro, 12 nov. 1918).

Curiosamente, esta ligação de exploradores do território, verificada nele e em Freire, os uniu, mas, também, o levou a apresentar ao clube aquele que seria o responsável pela propaganda rodoviária que cercaria a avenida Niemeyer: Ricardo Ligonto.

Este professor, nascido em Veneza, imigrou a bordo do vapor Darro, alcançando Buenos Aires nos primeiros anos do século XX (Caras y Caretas, 16 mar. 1907, p. 5). Notícias sobre sua presença no Brasil remontam a 1916, participando do 1º Congresso de Estradas de Rodagem, no Rio (A Época, 6 out. 1916, p. 1). Apresentou-se como secretário-geral do Automóvel Club do Brasil, entidade criada em 1907. A partir de então, embora tivesse como atuação profissional principal a docência e a direção escolar – era diretor da British American School (Correio da Manhã, 25 out. 1919, p. 2) – Ligonto ficou atrelado à divulgação das estradas de rodagem e dos veículos automotores. Em 1918, foi emissário do Ministério da Agricultura e do Automóvel Club do Brasil em São Paulo para realizar propagandas das

¹⁸ A Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro informa: “no início do século XX, o comendador Conrado Jacob Niemeyer possuía grande fazenda na Baixada e nela ergueu uma pequena igreja, em 1916, em devoção a São Conrado, origem do nome do bairro. Niemeyer também concluiu a belíssima avenida Niemeyer – doada à Prefeitura, em 1916 – e melhorou a estrada da Gávea, que ganhou esse nome em 1917, após incorporar parte da rua Marquês de São Vicente. Em 1919, a avenida Niemeyer seria alargada por Paulo de Frontin” (Prefeitura do Rio de Janeiro, s.d.).

estradas de rodagem (Lanterna, 9 jan. 1918, p. 3). E, no mesmo ano, meses antes do falecimento de Jacob Conrado de Niemeyer, Ligonto tomou parte na inauguração da avenida Niemeyer, ocorrida em 18 de fevereiro. A via, asfaltada, e transformada em uma espécie de estrada-parque, aos moldes das já existentes nos Estados Unidos, alavancou a ocupação de São Conrado e a comercialização das terras dos descendentes, que dariam origem, tempos depois, a empreendimentos como Gavelândia (ago. 1932, p. 19-20).

Desta maneira, embora Ligonto tenha sido o último associado por Niemeyer ao clube, ele garantiu ao fundador do Clube de Engenharia obter mais uma atividade econômica: a ideia de São Conrado como continuação dos bairros do que chamaríamos, pouco tempo depois, de Zona Sul.

Com isto, reafirmamos que Niemeyer foi um estrategista que transitou por diversas iniciativas de negócios, incluindo os negócios urbanos, e que se valeu do Clube de Engenharia para criar possibilidades de intervenção que dificilmente conseguiria sem a entidade. Paralelamente, reforçamos que a presença de elementos estrangeiros no clube, gravitando ao seu redor, reforça a dimensão transnacional que a associação assumiu. Niemeyer foi mais que um simples consócio viabilizador da agremiação. Neste sentido, a homenagem que recebeu do Clube de Engenharia, em 1915, o justificava perante a audiência por pertencer ao clube da seguinte maneira: “não é engenheiro de raça, mas é de raça de engenheiros”, uma vez que era “neto de engenheiro, sobrinho de engenheiro, irmão de engenheiro, pai, tio e sogro de engenheiro” (Revista do Club de Engenharia, 1922, p. 20).

Considerações finais

O Clube de Engenharia do Rio de Janeiro é, em nossa interpretação, uma entidade que foi pensada para ser mais do que um clube de amigos. Sua função foi a de viabilizar riquezas por meio de contatos privilegiados. Esta dimensão, que defendemos em nosso pós-doutoramento, coaduna-se a outra, que é a percepção de redes transnacionais. Esta expressão é fruto da abordagem que também estamos investigando: a da *Transnational History*, ou História Transnacional, em português.

Reunindo profissionais diversos, muitos deles estrangeiros atrelados aos processos de modernização em curso no Brasil e em outros países da América Latina, o Clube de Engenharia tornou-se a principal instância consultiva do Brasil, e a primeira, entre suas congêneres no ambiente sul-americano, no que tange ao desenvolvimento de uma política modernizadora a partir das profissões ligadas à tecnologia e ao espaço. Sua ação era, então, a de uma alavanca para o “progresso”, ou, em outras palavras, de uma entidade capaz de pautar as ações de desenvolvimento desejáveis à seara dos industriais e dos engenheiros, como interpretou Cury (2000).

Analisando a biografia profissional de Conrado Jacob de Niemeyer, neste artigo, percebemos que sua presença na instituição o capitalizou simbolicamente, e o alçou à categoria de industrial. Sua função no clube, não sendo engenheiro diplomado, o tornou tesoureiro por muitos anos e, curiosamente, lhe abriu a oportunidade de tomar parte em empresas diversas e em conselhos fiscais os mais variados. Praticamente nada foi encontrado da lavra de Niemeyer que permitisse verificar se ele lamentava não ter concluído sua formação em engenharia na Escola Central. Todavia, diante do que investigamos, cremos que a formação que obteve em matemáticas garantiu-lhe exatamente o que almejava: capital simbólico para estar entre os engenheiros, perspicácia para circular entre os mundos dos negócios urbanos e territoriais e, acima de tudo, a discricção social, que foi capaz de torná-lo um ator social invisível, quando comparado com os demais membros do Clube de Engenharia, como Frontin, Aarão Reis, Carlos Sampaio, Vieira Souto, André Rebouças etc. Diante do exposto, podemos falar que Niemeyer produziu diversas engenharias sociais e políticas dentro do ambiente que ajudou a criar.

Referências

- A ÉPOCA (Rio de Janeiro). 6 out. 1916.
- A FOLHA NOVA (Rio de Janeiro). 7 abr. 1883.
- A LANTERNA: Folha Satyrica e Illustrada (Rio de Janeiro). 9 jan. 1918, p. 3.
- A NAÇÃO: Jornal Politico, Commercial e Litterario. (Rio de Janeiro). 11 mar. 1873.
- BENDER, Thomas (Org.). *Rethinking American History in a Global Age*. Los Angeles: University of California Press, 2002.
- BOBES LÉON, Velia Cecilia. *Debates sobre transnacionalismo*. Ciudad de México: Flacso, 2012.
- BOURDIEU, Pierre. *O poder simbólico*. Lisboa, Rio de Janeiro: Difel, Bertrand Brasil, 1989.
- BRESCIANI, Maria Stela M. Entrevista. *Redobra: UFBA*, Salvador, ano 5, 2014.
- CARAS Y CARETAS (Buenos Aires). n. 441, 16 mar. 1907.
- CLAVIN, Patricia. Defining transnationalism. *Contemporary European history* (Cambridge), v. 14, n. 4, p. 421-439, 2005.
- COLEÇÃO de Leis do Império do Brasil, v. 2, 1881. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-8253-10-setembro-1881-546520-publicacaooriginal-60733-pe.html>>. Acesso em: 24 maio 2016.
- CONRADO JACOB DE NIEMEYER. *Revista do Club de Engenharia*, Rio de Janeiro, núm. esp., 1922.
- CORREIO DA MANHÃ (Rio de Janeiro). 25 out. 1919, p. 2.
- CURY, Vânia Maria. *Engenheiros e empresários: o Clube de Engenharia da gestão de Paulo de Frontin (1903-1933)*. Tese (Doutorado em História), Universidade Federal Fluminense. Niterói, 2000.
- D'ELBOUX, Roseli Maria Martins. *Joseph-Antoine Bouvard no Brasil. Os melhoramentos de São Paulo e a criação da Companhia City: ações interligadas*. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo), Universidade de São Paulo. São Paulo, 2015.
- DIÁRIO DO COMMERCIO (Rio de Janeiro). 3 fev. 1882.
- DIÁRIO DO COMMERCIO. (Rio de Janeiro). 30 nov. 1891.
- DIÁRIO DE NOTÍCIAS (Rio de Janeiro). 23 jul. 1886, p. 3.

- DIÁRIO DE NOTÍCIAS (Rio de Janeiro). 19 out. 1887, p. 1.
- DIAS, Sônia. Francisco de Oliveira Passos. *Dicionário da Elite Política Republicana (1889-1930)*. Rio de Janeiro: CPDOC-FGV, s.d. Disponível em: <<http://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/verbetes/primeira-republica/PASSOS,%20Francisco%20de%20Oliveira.pdf>>. Acesso em: 20 maio 2016.
- FAMÍLIAS DE LEIRIA. Niemeyer, s.d. Disponível em: <<http://www.familiasdeleiria.com/p356.htm>>. Acesso em: 16 maio 2020.
- FERREIRA, Tânia Maria Bessone da Cruz. História e prosopografia. In: *Anais do X Encontro Regional de História*. Rio de Janeiro: Uerj, 2002. Disponível em: <<https://anpuh.org.br/index.php/encontros-regionais/encontros-anpuh-rio/x-encontro-regional-de-historia-2002>>.
- GALVÃO, Miguel R. Fastos do Clube de Engenharia. *Revista do Club de Engenharia* (Rio de Janeiro). n. 14, p. 2-28, 1906.
- GANZERT, Frederic William. The Boundary Controversy in the Upper Amazon between Brazil, Bolivia, and Peru, 1903-1909. *The Hispanic American Historical Review*, v. 14, n. 4, p. 427-449, 1934.
- GAVELÂNDIA. *Vida Doméstica* (Rio de Janeiro). n. 173, p. 19-22, ago. 1932.
- GAZETA DA TARDE (Rio de Janeiro). 9 nov. 1886.
- GAZETA DA TARDE (Rio de Janeiro). 1 mar. 1887.
- GAZETA DA TARDE (Rio de Janeiro). 23 jul. 1890.
- GAZETA DE NOTÍCIAS (Rio de Janeiro). 2 maio 1883.
- GAZETA DE NOTÍCIAS (Rio de Janeiro). 4 set. 1892.
- HONORATO, Cezar Teixeira et al. *O Clube de Engenharia nos momentos decisivos da vida do Brasil*. Rio de Janeiro: Construtora Norberto Odebrecht, Clube de Engenharia, 1996.
- JORNAL DO BRASIL (Rio de Janeiro). 9 nov. 1886.
- JORNAL DO BRASIL (Rio de Janeiro). 10 mar. 1893.
- JORNAL DO BRASIL (Rio de Janeiro). 25 mar. 1915.
- JORNAL DO BRASIL (Rio de Janeiro). 4 jul. 1904.
- JORNAL DO COMMERCIO. (Rio de Janeiro). 29 jul. 1873.
- JORNAL DO COMMERCIO. (Rio de Janeiro). 28 jan. 1884.
- KLEIN, Christina. *Cold War Orientalism: Asia in the Middlebrown Imagination, 1945-1961*. Los Angeles: University of California Press, 2003.
- MARINHO, Pedro Eduardo M. de M. *Ampliando o Estado Imperial: Os engenheiros e a organização da cultura no Brasil oitocentista, 1874-1888*. Tese (Doutorado em História), Universidade Federal Fluminense. Niterói, 2008.
- MARINHO, Pedro Eduardo M. de M. Porta-vozes em uma era de incertezas: o Clube de Engenharia e a concepção de uma Inspetoria Geral das Estradas de Ferro. *Revista Brasileira de História da Ciência* (Rio de Janeiro). v. 3, p. 170-183, 2010.
- NEPOMUCENO, Ana Cristina Aragão. Dos palacetes e favelas aos arranha-céus progressistas: o bairro do Leme. In: LIMA, Evelyn Furquim Werneck; MALLEQUE, Miria Roseira. *Espaço e cidade: conceitos e leituras*. Rio de Janeiro: 7 Letras, 2004.
- NEVES, Arthur Getúlio das. Homenagem do Clube de Engenharia ao Embaixador Extraordinário dos Estados Unidos. *Revista do Club de Engenharia* (Rio de Janeiro). núm. esp., 1922.
- NICOLAU Henrique Soares. s.d. Disponível em: <<https://www.geni.com/people/Nicolau-Henrique-Soares/6000000015352975547>>. Acesso em: 16 maio 2020.
- O AUXILIADOR DA INDÚSTRIA NACIONAL (Rio de Janeiro). 1881.
- O CRUZEIRO (Rio de Janeiro). 16 out. 1878.
- O GLOBO: Jornal Philosophico, Litterario, Industrial e Scientifico (Rio de Janeiro). 23 ago. 1874.
- O GLOBO: Jornal Philosophico, Litterario, Industrial e Scientifico (Rio de Janeiro). 20 out. 1876.
- O JORNAL (Rio de Janeiro). n. 144, 7 nov. 1919.
- O NOVO RIO (Rio de Janeiro). 18 out. 1908.
- O PAIZ (Rio de Janeiro). 17 jul. 1907.
- O TEMPO (Rio de Janeiro). 22 fev. 1893.

- O TEMPO (Rio de Janeiro). 21 abr. 1893.
- PATEL, Kiran Klaus. Überlegungen zu einer transnationalen Geschichte. *Zeitschrift für Geschichtswissenschaft* (Berlin). n. 52, p. 626-645, 2004.
- PEIXOTO-MEHTENS, Cristina. *Urban Space and National Identity in Early Twentieth Century São Paulo, Brazil: Crafting Modernity*. Nova York: Palgrave-Macmillan, 2010.
- PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO. Bairros Cariocas, s.d. Disponível em: <<http://pcrj.maps.arcgis.com/apps/MapJournal/index.html?appid=7fe1b0d463e34b3b9ca2fafd50c3df76>>. Acesso em: 5 ago. 2020.
- REVISTA DE ENGENHARIA (Rio de Janeiro). ano 3, n. 2, 1881.
- REVISTA DE ENGENHARIA (Rio de Janeiro). 1885.
- REVISTA DE ENGENHARIA (Rio de Janeiro). 22 abr. 1890.
- REVISTA DE ENGENHARIA (Rio de Janeiro). ed. 258, 1891.
- REVISTA DE ESTRADAS DE FERRO. (Rio de Janeiro). 30 jun. 1887, p. 96.
- REVISTA DO CLUB DE ENGENHARIA. (Rio de Janeiro). núm. esp., 1922.
- RIDINGS, Eugene W. Business Associationalism, the Legitimation of Enterprise, and the Emergence of a Business Elite in Nineteenth-Century Brazil. *The Business History Review* (Cambridge). v. 63, n. 4, p. 757-796, 1989.
- RIO DE JANEIRO (Município). Decreto n. 1286, de 12 de novembro de 1918, 12 jan. 1918.
- SANTOS, José Américo dos. *Revista do Club de Engenharia* (Rio de Janeiro). núm. esp., 1922.
- SEIGEL, Micol. *Uneven Encounters: making race and nation in Brazil and the United States*. Durhan: Duke University Press, 2009.
- SENADO FEDERAL. Decreto n. 7850, 13 out. 1880.
- SINGER, Paul. Interpretação do Brasil: uma experiência histórica de desenvolvimento. In: FAUSTO, Bóris, *História Geral da Civilização Brasileira, tomo III – O Brasil Republicano*. São Paulo: Difel, 1984.
- SOARES, João Teixeira. Telegrama. *Revista do Club de Engenharia* (Rio de Janeiro). núm. esp., 1922, p. 15.
- THE ANGLO BRAZILIAN TIMES (Rio de Janeiro). 1884.
- THE RIO NEWS (Rio de Janeiro). 1885.
- THELAN, David. The Nation and Beyond: Transnational Perspectives on United States History. *Journal of American History* (Bloomington). v. 86, n. 3, p. 965-975, 1999.
- TURAZZI, Maria Inês. *A euforia do progresso e a imposição da ordem. A engenharia, a indústria e a organização do trabalho na virada do século XIX ao XX*. São Paulo: Marco Zero, Coppe-UFRJ, 1989.
- VALLADÃO, Manuel. *Apontamentos históricos do Clube de Engenharia*. Manuscrito. Rio de Janeiro, 1903.
- VLEUTEN, Erik van der. Toward a Transnational History of Technology: Meanings, Promises, Pitfalls. *Technology and Culture* (Baltimore). v. 49, n. 4, p. 974-994, 2008.
- WEINSTEIN, Barbara. Pensando a história fora da Nação: a historiografia da América Latina e o viés transnacional. *Revista Eletrônica da ANPHLAC* (São Paulo), n. 14, p.10-31, jan.-jun. 2013.