

BOLETIM AEP

Nº 106 - Março/Abril/89

ASSOCIAÇÃO DOS ANTIGOS ALUNOS DA POLITECNICA
DEPOIS ESCOLA NACIONAL DE ENGENHARIA E ATUAL ESCOLA DE ENGENHARIA DA UFRJ

REFLEXÕES SOBRE A FORMAÇÃO DE

Prof. Fernando E. Barata
(Presidente da A³P)

Ingressei na Escola Nacional de Engenharia, como aluno, em 1946. Formei-me Engenheiro Civil, em 1950. Voltei à Escola em 1956, como Professor, e lá permaneço até hoje. De certa forma, sou testemunha presente de quase 50 anos de engenharia, observador atento das coisas do ensino e da profissão, ao longo de quase meio século.

Em 1946, o regulamento vigente na Escola era ainda o da Lei de 11/04/1931 (Reforma Francisco Campos) — que vinha da época da Escola Politécnica (nome mudado em 1937, com a criação da Univ. do Brasil). Então, os cursos oferecidos eram de Engenharia Civil, Elétrica e Industrial (Mecânica, Química e Metalúrgica). Era permitido fazer dois cursos simultaneamente — é óbvio que nos dias de hoje isso seria impossível, tal foi o avanço ocorrido em cada ramo e especialidade da Engenharia.

É interessante anotar que, em 1950, de 200 formados (constantemente do álbum), a distribuição era a seguinte (ENE-Rio):

Engº Civil	-	153	----	~	77%
Civil & Elétric	-	29	----	~	15%
Civil & Mecân.	-	13	----	~	6%
Civil & Quím.	-	3	----	~	1,5%
Civil & Metal.	-	1	----	~	0,5%

Tal distribuição é significativa e tem relação estreita com a conjuntura brasileira do final dos anos 40, início dos 50, quando começou a grande arrancada industrial do Brasil.

Se remontarmos ao final do Sec. XIX, verificaremos que naquela época se formavam, na E. Politécnica do Rio (praticamente, então, a única do Brasil), em torno de 30 engenheiros/ano, quase todos civis (mas de formação eclética ou "enciclopédi-

ca", como se dizia). No início do Sec. XX — até 1930 — o número de engenheiros civis aumentou (~ 60/ano, em média, na E. Politécnica), de modo geral, tendo surgido, inclusive, novas Escolas de Engenharia, em diversos Estados do Brasil. Continuava havendo maioria de engenheiros civis, mas já se detectava uma certa demanda de mecânicos-eletricistas, químicos e metalúrgicos.

Lembro-me do meu contacto com engenheiros civis e professores (idem) formados no início do Seculo XX (entre 1905 e 1935, aproximadamente); eram eles ainda ecléticos, com bom conhecimento de assuntos mecânicos, elétricos, etc... De certa forma, os engenheiros civis brasileiros, formados nas principais Escolas de Engenharia do país — até a década dos 50, pelo menos — tinham uma formação que lhes permitia se adaptarem, com relativa facilidade, às tarefas próprias de outros ramos da engenharia.

A partir da década dos 50/60 — principalmente com o Governo de Juscelino Kubitschek e durante certas fases do Governo da Revolução — ocorreram mudanças substanciais (quantitativas e qualitativas) na engenharia brasileira: - (a) avançou a construção de obras civis (Rodovias, Ferrovias, Aeroportos, Barragens, Portos, Obras de Arte, Edificações diversas e Complexos Industriais); (b) - cresceu a Industrialização (Siderurgia, Petróleo, Usinas Elétricas, Fabricação de Automóveis, Navios, etc...); (c) - desenvolveu-se a Agricultura Mecanizada, etc... As grandes e tradicionais Escolas de Engenharia (ENE/EEUFRJ, EPUSP, E.E. B. Horizonte, E.E. Ouro Preto, E.E. P. Alegre, E.E. Salvador, E.E. Recife, E.E. Itajubá, etc...) passaram a oferecer e incentivar outros cursos, além da Engenharia Civil. Novas Escolas surgiram, e/ou se conso-

lidaram (PUC-Rio, E.E. Curitiba, E.E. Juiz de Fora, F. Fluminense, UERJ, E.F. São Carlos, E.E. Belém, E.E. Campina Grande, E.E. Brasília, etc...), cumprindo encargos regionais e, às vezes, nacionais.

A partir do final dos anos 60, início dos 70, observou-se um fenómeno importante: as grandes (e tradicionais) Escolas diminuíram (relativamente) os seus contingentes de engenheiros civis, mas entraram na era das Especializações (Graduação Especializada) e da Pós-Graduação (Mestrado e Doutorado). Era um novo Brasil tecnológico e científico que se organizava.

Ao lado disso, houve o surgimento de novas Escolas de Engenharia Civil, pelo Brasil afora, que vieram a se encarregar da formação de engenheiros civis necessários às tarefas regionais de construção e manutenção.

Começou a se firmar a filosofia de que deveria haver "Centros (Universitários) de Excelência", localizados nas grandes cidades (Rio, São Paulo, B. Horizonte, Salvador, P. Alegre e Recife, com destaque), em que o ensino e a formação teriam caráter de vanguarda tecnológico-científica. Tais centros preparariam engenheiros e cientistas de mais alta competência e criatividade, capazes de resolver os problemas mais complexos e de inventar e projetar para o futuro.

Ao longo dos anos — passando da década dos 70 para os 80 — algumas Universidades regionais amadureceram e passaram a dar, também, contribuições de vanguarda (Univ. Campinas-SP, Univ. de Brasília-DF, Univ. Campina Grande-PB, Univ. Florianópolis e Joinville-SC, por exemplo), o que era uma contingência do próprio desenvolvimento do país, e da necessidade de descentralização, numa nação de porte continental como a nos-

ENGENHEIROS PARA O DESENVOLVIMENTO

sa.

Apesar disso, é óbvio que o desenvolvimento maior, neste final de Sec. XX, está concentrado no triângulo Rio-S.Paulo-M.Gerais, onde estão os grandes e tradicionais polos de cultura científica e as grandes indústrias do país. Além disso, esses três Estados representam mais de 50% da população brasileira e ~ 80% do PIB nacional.

O que preocupa no momento atual — em que a conjuntura de crise (de corrente, principalmente de uma dívida externa gigantesca) afeta, profundamente, a "performance" do país na sua luta pelo desenvolvimento global — é que os "Centros de Excelência" (ou Vanguarda) estão sofrendo dificuldades quanto às verbas destinadas à consecução de seus planos imediatos, e aos de médio e longo prazo, como consequência. Para corrigir tal tendência negativa é imprescindível que se consiga sensibilizar o Legislativo e o Executivo, aguçando-lhes a mentalidade e a

visão mais avançada.

Sintetizando o que foi exposto, dir-se-á que as novas condições de desenvolvimento criadas no país, de 1955 para cá, implicaram em:

- crescimento do número de Engenheiros Cívís, no país inteiro, de modo geral; tais engenheiros são fundamentais ao estabelecimento de bases para o desenvolvimento;
- Aumento substancial do número de Engenheiros Eletricistas, Eletrônicos, Mecânicos, Metalúrgicos, Navais, etc..., capazes de fazer funcionar a grande Indústria brasileira, em desenvolvimento acelerado;
- Melhoria da qualidade dos Engenheiros, e estímulo aos mais criativos nos "Centros de Excelência", através da Graduação Especializada e da Pós-Graduação.

Concluindo:

1º)- Há que descobrir meios e desenvolver esforços para manter em bom nível (de sobrevivência, pelo menos, enquanto a crise durar) os "Centros de Excelência e Vanguarda"

existentes;

2º)- Há que planejar, adequadamente, para o futuro, as necessidades brasileiras nas diversas áreas da Engenharia. (Dúvida: a quem cabe ou caberia tal planejamento? Existe algum órgão a isso destinado especificamente?);

3º)- Há que levantar dados estatísticos sobre quantidade e qualidade da formação de engenheiros no Brasil, ao longo do tempo. (O que se fez no passado? O que se faz no presente? quais são as Escolas existentes? quais são suas funções e atribuições, regionais e nacionais?);

4º)- Há que definir com maior precisão o papel das Escolas públicas e das privadas. (Como se entrosam? São complementares? Têm os mesmos objetivos?)

São esses alguns desafios da geração atual de administradores da educação tecnológica e científica do país.

Em 1º de março 1939

FIRMAS EMPREITEIRAS DE ENGENHARIA NO BRASIL (1)

Perguntaram-me, há pouco tempo atrás, se nas minhas pesquisas sobre a História da Engenharia no Brasil, eu havia levantado alguma coisa sobre a história das firmas em preiteiras de engenharia. Embora a minha pesquisa não tenha sido direcionada para esse aspecto, é claro que muitas informações consegui obter sobre as firmas empreiteiras, cuja história e evolução fazem também parte da história de nossa engenharia. Atendendo assim à essa sugestão, resolvi juntar alguns dados e informações obtidas sobre essas firmas, na tentativa de fazer um primeiro esboço dessa história. É apenas um primeiro embrião, porque, para uma história mais completa desse interessante e importante assunto muita pesquisa ainda deve ser feita; espero para isso a colaboração

de colegas não só no sentido de fornecer novos dados, como também no sentido de corrigir possíveis erros no que está escrito a seguir. Algumas conclusões que tentei tirar são por isso evidentemente provisórias, dependendo a sua confirmação de pesquisas mais aprofundadas. Vamos então a essa história, que abrange os fatos somente até 1940-50, limite cronológico que também marquei, por enquanto pelo menos, para a minha História da Engenharia no Brasil.

A existência de grandes firmas empreiteiras de engenharia, — como hoje conhecemos —, é um fato não muito remoto em nosso país, podendo-se dizer que as primeiras firmas importantes apareceram por volta de 1910-1915. A grande maioria dessas firmas têm tido uma vida relati-

* * * * *
Engº Pedro C. da Silva Telles
Prof. da EE-UFRJ
* * * * *

vamente curta. O Prof. A.J.da Costa Nunes disse-nos certa vez que foram raras as firmas que sobreviveram aos seus fundadores. De fato ainda que haja algum exagero nessa afirmação, contam-se pelos dedos as firmas mais antigas ainda hoje existentes: A "Cobrazil", de 1917, a "Christiani-Nielsen", de 1922, a "Franki", do início da década de 1930, e talvez poucas outras. A maioria das grandes firmas da atualidade de ainda não existiam ou eram organizações inexpressivas, há apenas 30 ou 35 anos atrás. Por outro lado, a maioria também das firmas que foram importantes nas décadas de 1930 a 1950 não existem mais, e pouca gente delas se recorda.

Historicamente, as primeiras grandes obras de engenharia realizadas no Brasil foram as estradas de ferro, construídas a partir da segunda metade do século passado. Nas primeiras dessas estradas (cronologicamente: E.F.Mauá, E.F.Recife ao Cabo, E.F.D.Pedro II, E.F.Cantagalo, E.F.Bahia ao S.Francisco e São Paulo Railway) a participação de firmas brasileiras na construção foi pouco importante e certamente muito reduzido, resumindo-se a alguns pequenos sub-empreiteiros fornecedores de mão de obra para movimento de terras e para a construção de obras de alvenaria e pontes de madeira, ao que sabemos não ficou na

EXPEDIENTE:

O Boletim da A³P é uma publicação da Associação dos Antigos Alunos da Politécnica e está aberto à participação dos associados da mesma. As opiniões emitidas em artigos assinados são de responsabilidade de seus autores.

Redação e Diagramação: Sergio H.Sá Leitão Filho

Logotipo: Marcelo Pereira

Correspondência e publicidade: Associação dos Antigos Alunos da Politécnica, Largo de São Francisco s/nº, Centro, Rio de Janeiro, Rj. Tel.: 221-2936.

história o nome de nenhuma firma brasileira. Essas seis ferrovias pioneiras foram todas construídas por empreiteiros ingleses: três eram de propriedade inglesa e foram construídas diretamente por seus concessionários, e três eram companhias nacionais, que contrataram o projeto e a construção com os ingleses, como um pacote "turn-key", por preço global, inclusive o fornecimento de todo o material, fixo e rodante. A má experiência desse tipo de contrato, — especialmente na chamada 1.ª Seção da E.F.D. Pedro II (depois E.F. Central do Brasil), até a atual Japeri, — levou à que fossem adotados depois contratos de empreitada por séries de preços unitários de serviços, em lugar do preço global; a introdução desse novo tipo de contrato deveu-se ao Eng. Cristiano B. Ottoni, primeiro diretor da E.F.D. Pedro II. A primeira estrada de ferro cuja construção foi entregue a uma firma empreiteira brasileira foi o trecho inicial da Cia. Paulista de Jundiá a Campinas, construída em 1869 pelos empreiteiros Angelo Thomaz do Amaral, João Pereira Daguirre Faro e Heitor Rademaker Grunewald, que têm assim essa prioridade entre as firmas empreiteiras nacionais. Observe-se que por essa época muito poucos se riam os brasileiros com algum conhecimento de projeto, construção e operação de estradas de ferro, cujo ensino só começou na Escola Politécnica em 1858. Na construção da denominada 2ª Seção da E.F.D. Pedro II (subida da Serra do Mar, até Barra do Piraí), além da novidade do contrato por preços unitários, houve também a novidade da contratação de empreiteiros norte-americanos: Roberts, Larvey & Co, como empreiteiro geral, e J. Humbird & Co, como empreiteiro dos túneis.

Por todo o final do Século XIX, e até a década de 1920-30, a maior atividade da engenharia nacional continuou sendo a construção ferroviária; os sistemas de contratação e a participação de empreiteiros foram variáveis, mas poucos nomes de firmas empreiteiras ficaram na história, apesar do vulto considerável de construções realizadas. Pelo que se depreende da história dessas ferrovias, poucos foram os casos em que a construção de uma estrada ou de um trecho foi entregue em globo a um empreiteiro principal. Na maioria das vezes parece que não houve um empreiteiro principal: Tratando-se de estradas de propriedade de Governos, o projeto e a construção eram feitos diretamente por "Comissões", — que eram órgãos temporários criados especialmente para a execução de uma determinada obra —,

ou por equipes de pessoal da própria estrada, no caso de ramais ou prolongamentos de estradas já existentes. Tratando-se de estradas de propriedade particular, na maioria das vezes esses serviços eram feitos por pessoal da própria companhia. O papel de empreiteiro principal era desempenhado pela "Comissão", ou pelo órgão de construção da estrada que coordenava a obra, contratava pessoal, comprava materiais e realizava as sub-empreitadas necessárias. Em qualquer caso, a participação de empreiteiros nacionais resumia-se em geral ao fornecimento de mão de obra para movimento de terras, — feito na base da pá, picareta e carroças de burros —, e para a construção de prédios (estações, galpões, etc) e obras diversas de alvenaria (pontes, muros de arrimo, boeiros, etc); empreitavam-se também as obras especiais, tais como a perfuração de túneis e a montagem de pontes e outras estruturas metálicas, nesse caso em geral com firmas estrangeiras.

Contudo, houve exceções, e desde cedo. Já em 1874/75, os diversos trechos das 3ª e 4ª Seções da E.F. D. Pedro II, no vale do Paraíba do Sul, em direção a Minas Gerais e a São Paulo, foram contratadas em globo com firmas empreiteiras brasileiras, cujos nomes entretanto a história não guardou. O mesmo houve com a construção da famosa E.F. Paranaguá-Curitiba, contratada em 1871 com a firma belga Dyle et Bacalan, que apenas realizou a obra, seguindo o projeto do engenheiro brasileiro Antônio Rebouças. Na notável obra de duplicação da linha da Serra do Mar da antiga E.F. Central do Brasil, realizada em 1914 pelo Eng. Paulo de Frontin no exiguo prazo de 17 meses, atuaram duas firmas nacionais como empreiteiras principais, a Medeiros, Campbell & Cia, e a Dodsworth & Cia. Uma notícia de 1913 refere-se à firma Cantanhede & Cia, — do Prof. Cantanhede e Almeida, da Escola Politécnica do Rio de Janeiro —, como uma importante empreiteira ferroviária, com várias obras realizadas no Rio de Janeiro, Minas Gerais e Goiás, dispondo de 1.500 homens e de perfuratrices a ar comprimido e escavadeiras a vapor, e empregando "sempre que possível meios mecânicos para a execução dos serviços". Citam-se ainda os empreiteiros nacionais Sr. José Augusto Vieira, que construiu a E.F. Terezópolis, inaugurada em 1908, e da mesma ocasião, a construção da E.F. Goiás, a cargo dos empreiteiros Machado de Mello e Eng. Emilio Schnoor. Uma ferrovia que merece destaque especial é a E.F. Madeira-Mamoré; o seu projeto e construção foram contratados como

uma obra "turn-key", inclusive o fornecimento de todos os materiais, sucessivamente com três empreiteiras estrangeiras, que só conseguiram terminar a obra em 1912, depois de enormes sacrifícios e a custa de milhares de vidas. As primeiras empreiteiras abandonaram a obra, com grande prejuízo, completamente derrotadas pela selva e pelas doenças.

Na construção rodoviária a figura da firma empreiteira principal parece que só começou a aparecer no final da década de 1920. Até então, as estradas eram construídas diretamente pelos Governos (Federal, Estaduais e Municipais), que empreitavam somente, e em alguns casos, as obras especiais, tais como pontes, túneis, muros de arrimo, etc. Até meados da década de 1920, foi comum também o emprego de mão de obra de sentenciados na construção e manutenção de estradas. Note-se que naquela época não havia ainda nenhuma mecanização nesses serviços, que eram feitos inteiramente a mão, e o transporte de terras em carroças; pavimentação rodoviária, de qualquer tipo, também ainda não havia. Foi justamente quando começaram as primeiras rodovias pavimentadas, — em concreto —, que também surgiram as empreiteiras, sendo uma das primeiras a firma Sanson & Derron S.A., que construiu, em 1928, a estrada São Paulo - Stº Amaro. Entretanto, talvez a primeira rodovia entregue a um empreiteiro principal tenha sido a Estrada Automóvel Clube, no trecho de baixada próximo ao Rio de Janeiro, construída em 1926 pela Cia Auxiliar de Viação e Obras.

No campo das obras portuárias, em todas as obras mais importantes sempre houve um empreiteiro principal. Na primeira obra portuária de vulto feita no Brasil, a construção dos cais de Santos, — cuja primeira seção foi inaugurada em 1892 —, o empreiteiro principal foi a firma brasileira Cia Construtora Gaffrée-Guinle, antecessora da atual Cia Docas de Santos, e que também era a concessionária do porto. Para os portos de Manaus, Belém, Rio de Janeiro, Salvador, Recife e Rio Grande, construídos no princípio deste século, os empreiteiros foram firmas estrangeiras, inglesas e francesas. O mesmo aconteceu com as grandes obras hidráulicas do novo Arsenal de Marinha da Ilha das Cobras, (dique, cais, molhes, carreiras, etc), iniciadas por uma firma francesa, que interrompeu os trabalhos com a 1.ª Guerra Mundial. Essa obra que era a de maior vulto do país na ocasião, foi depois entregue à firma paulista Cia Mecânica e Importadora, que praticamente a concluiu em 1931.

I - CONRADO JACOB DE NIEMEYER II (filho de Conrado I) - Nasceu em um prédio da Freguesia de São José, Rio de Janeiro, a 21/04/1831. Em 1848 matriculou-se na Escola Militar, onde obteve a patente de Alferes-aluno. Em 1855, obteve a Carta de Bacharel em Matemática e os cursos de Engenharia Civil e Militar. Na carreira militar atingiu as mais altas patentes, sendo Brigadeiro, General de Divisão (1891), General de Divisão Efetivo, Marechal Graduado (1893) e Marechal efetivo (1895). Trabalhou com seu pai na Comissão de dessecação dos pântanos, canalização e navegação do rio Beberiba, na Província de Pernambuco. Em 1862 foi nomeado Engenheiro do 1º Distrito da Côrte. Em 1863, apresentou um projeto de reforma dos Arcos da Lapa, propondo a substituição dos quatro arcos centrais, sobre a Rua da Lapa, por um só arco, de grandes dimensões. De 1865 a 1870 esteve servindo, como Engenheiro, na Guerra do Paraguai, abrindo estradas, preparando terrenos e outros trabalhos técnicos. Em 1873 participou da comissão incumbida de organizar a defesa do Rio Grande do Sul. Em 1882 foi nomeado chefe da Comissão incumbida de levantar a Carta Estratégica do Rio Grande do Sul a projetar uma estrada de ferro que ligasse a Côrte do Rio de Janeiro com as Províncias do Rio Grande do Sul, Mato Grosso e Paraná. Em 1890 foi nomeado Diretor Geral das Obras Militares, reassumindo este cargo em 1893, juntamente com o Comando do Corpo de Engenheiros. Foi reformado em 1895. Comendador da Ordem de Cristo, e da Ordem da Rosa. Grão-Cruz da Ordem de São Bento de Aviz. Cavaleiro da Ordem de Cristo. Faleceu no Rio de Janeiro a 14/02/1905. Foi casado, a 25/09/1858, no Rio Grande do Sul, com D. Maria Luiza Mena Barreto, que lhe deixou 13 filhos: Olympio Conrado Niemeyer, Conrado Niemeyer, Alonso de Niemeyer, Henrique de Niemeyer, Maria, Maria

OS NIEMEYER

•••
(2)
•••

Carlos E. de A. Barata
Pesquisador de História
Membro Titular do Colégio
Brasileiro de Genealogia.

Luiza, Alice, Dario, Galba, Helena, Luiza, Raul e Marieta.

2º - CONRADO JACOB DE NIEMEYER III (neto de Conrado I) - Nasceu na Serra do Tinguá, Estado do Rio de Janeiro, a 31/05/1842. Em 1860 matriculou-se no curso de Engenharia da Escola Central (antiga Escola Militar) - e, com o falecimento do seu avô, dois anos depois, abandonou os estudos, à fim de encontrar um emprego, que lhe desse melhores cursos. Tempos depois, era um dos proprietários da firma Soares & Niemeyer que, segundo o Almanak Laemmert de 1896, estava em mãos do seu irmão Arsênio Conrado de Niemeyer, juntamente com seu sócio Hercula no Soares Thompson. Apesar de não ter se formado em Engenharia, a sua contribuição para a engenharia é de valor inestimável. Foi sob a sua iniciativa que se criou o Clube de Engenharia, fundado a 24/12/1880. Inicialmente, funcionou em duas salas d'aquela firma - Soares & Niemeyer, à Rua da Alfandega nº 6, especializada em Papel e Material de Escritório. O industrial Conrado III saiu eleito Sócio Benemérito e exerceu o cargo de 1º Tesoureiro durante 39 anos - até o dia de seu falecimento. Em 1896, o Clube de Engenharia estava instalado na Rua Nova do Ouvidor, nº 24, e tinha entre os seus conselheiros, o Engenheiro Dr. Carlos Conrado de Niemeyer, irmão de Conrado III. Em 1903, construiu uma pequena Igreja na Praia da Gávea, que foi ba

4
tizada de São Conrado, nomeado ao atual bairro. Durante o Governo do Marechal Deodoro da Fonseca - 1889 a 1891 -, teve início a construção de uma estrada de ferro entre o Bairro de Botafogo e Angra dos Reis, projetada, entre outros, pelo Engenheiro Carlos Morsing e, ao que parece, com participação do industrial Conrado Niemeyer III. Não tendo sido levado adiante este projeto, a família Niemeyer deu continuidade à ampliação a melhoras do trecho que vai do Leblon ao atual Bairro de São Conrado. Em 1916 foi inaugurada esta estrada, com o nome de Avenida Niemeyer e entregue ao público pelo seu filho, o Engenheiro Alberto Niemeyer. O Industrial Conrado Jacob Niemeyer III faleceu no Rio de Janeiro, à Rua Conrado de Baependi, nº 13, a 05/11/1919. Foi casado no Rio de Janeiro, a 24/09/1864, com D. Maria Fortunata da Cunha, com quem teve 12 filhos: Maria Conrado, Carlos Conrado, Antônio Conrado, Conrado Henrique, Alfredo Conrado, Henrique Conrado, João Conrado, Alvaro Conrado, Francisca, Luiza Conrado, Alberto Conrado e Olga Conrado de Niemeyer.

3º - HENRIQUE LUIZ DE NIEMEYER BELLEGARDE (sobrinho de Conrado I) - Nasceu em Lisboa a 12/10/1802. Em 1817, se matriculou na Academia Real Militar (Rio de Janeiro), com apenas 15 anos de idade. Em 1818 cursava o 2º ano, e tinha a patente de 2º Tenente. Em 1820 cursava o 4º ano e foi promovido a 1º Tenente. Em 1821 cursava o 5º ano e foi nomeado Capitão Ajudante do Governador de Moçambique, o que lhe levou a perder este ano pois, em 1822, o encontramos, novamente, matriculado no 5º ano. Em 1824, o encontramos matriculado no 7º ano da Academia e, no ano seguinte, partiu para a Europa (ao que parece, para completar os seus estudos), onde obteve, em 1828, o diploma de Engenheiro Geógrafo, tendo recebido o atestado de frequência do curso de Pontes e Calçadas.



ASSOCIAÇÃO DOS ANTIGOS ALUNOS DA POLITÉCNICA

DEPOIS ESCOLA NACIONAL DE ENGENHARIA - ATUAL ESCOLA DE ENGENHARIA DA UFRJ

Separata do Boletim A³P, nº 106, Mar/Abr/1989

CALENDÁRIO DOS SÓCIOS ANIVERSARIANTES

A todos os companheiros, que aniversariam em abril e maio, nossos afetuosos abraços, acompanhados dos melhores votos de felicidades.

ANIVERSARIANTES DO MÊS DE ABRIL

- | | |
|--|---|
| 01- Léo Izecksohn (50) 295-1627 | 14- Marcílio Nolding da Motta (41)
396-9615 e 228-2853 |
| 02- Francisco Paulo de Laet Rizzo
(66) 258-7244 | 15- Christovão Leite de Castro (27)
225-5383 |
| - Tracy Ozorio da Cruz (46)
274-8779 | - Donald Stewart Junior (55)
224-8552 |
| 03- Alberto de Lacerda Werneck (44)
551-7916 | - Paulo Carneiro da Cunha (46)
287-6521 |
| - Francis Bogossian (65) 247-1902 | 16- Joaquim D'Almeida (46) |
| 04- Antonio Carlos Pantoja Franco
(61) 246-1952 | 18- Aury Chaves Lopes (58) 249-6181 |
| - Moacyr Brajterman (66) 225-2679 | 19- Jethro Gomes Jardim (55) 267-5569 |
| - Paulo Luiz Rodrigues de Souza
(44) 257-9829 | - Léo Fabiano Baur Reis (55)
254-5736 |
| 05- Jayme Kritz (35) 742-5213
Teresópolis-RJ | 20- Léo Amaral Penna (29) 226-9046 |
| - Paulo Ferreira de Souza Filho
(52) 287-2815 | 21- Carlos Ferreira Campos (54)
268-0816 |
| 07- Bernardo Grinex (53) 256-5715 | 22- Hilda Ferreira Adão (58)
254-1774 |
| - Jomar Duarte (52) 267-8182 | - Waldyr Gomes da Silva (54)
391-2269 |
| - Luiz Fernando Victor Rodrigues
(54) 274-2450 | - Werther Luiz Muller de Mattos
(46) 236-4112 |
| - Paulo José Poggi da Silva Perei-
ra (55) 226-9494 | 24- Henrique Sergio Melman (53)
551-2442 |
| 08- Jardy Sellos Correa (48) 264-8843 | 25- Ivo Ferdinando Merlin (44) |
| 09- Georges Landau (55) 282-4599
São Paulo-SP | 29- Antonio José da Costa Nunes (38)
551-9753 |
| 10- Daniel Padilla Gil (55) 284-7264 | 30- Alvaro Cesar Café (49) 227-4080 |
| - Heitor Augusto de Moura Estevão
(57) 262-5897 | - Octavio Reis de Cantanhede Almei-
da (35) 255-8894 |
| 11- Kurt Homburger (54) 542-2171 | |
| 12- Vitor Carvalho Faria (70)
242-2979 | |

ANIVERSARIANTES DO MÊS DE MAIO

- | | |
|--|---|
| 01- Benedicto Celestino Veiros Fer-
reira (35) 294-3833 | 10- Antonio de Vasconcelos (46)
70-9282 - São Paulo-SP |
| - Durval Coutinho Lobo (33)
227-2880 | - Felix Ernest Stefan Von Ranke
(46) 711-4458 - Niterói-RJ |
| - Paulo Vieira Bellotti (54) | 11- Emilio Claudio Lemme (55)
264-6837 |
| - William Paulo Maciel (49)
259-3181 | - Mariana Salvador Correia de Oli-
veira (46) 259-3217 |
| 02- Abel Henriques de Figueiredo
(48) 234-5286 | - João Canellas Pires de Mello
(58) 266-6777 |
| - José Julio Prata Gomes (76)
236-5782 | 12- Airton Duarte Carneiro (76)
275-5386 |
| 05- Israel Benjamin Rochlin (55)
239-2117 | - Jaime Rotstein (51) 239-1850 |
| 06- Jesse Cortines Peixoto (40)
711-0152 - Niterói-RJ | - Elazar David Levy (46) 247-2512 |
| 07- Reinaldo Rodrigues de Carvalho
(42) 236-5319 | - José Eduardo Pimentel (50) |
| | 13- Akiba Schechtman (50) 245-4766 |

- Augusto Paranhos Fontenelle (13) 237-0029
- Jaime Kreimer (61) 294-4614
- 15- Adolfo Goldberg (50) 287-6101
- 16- Aurelio Moreira da Silva (65) 249-9947
- Décio de Oliveira Araujo (56) 711-0597 - Niteroi-RJ
- 17- Fernando da Fonseca Martins (58) 294-5295
- 18- Leon Ejzemberg (58) 239-9268
- 19- Márcio Araujo Arruda Albuquerque (47) 396-1900
- Valdir Coimbra de Bittencourt Cotrim (39) 226-2266
- 20- José Bragança Pinheiro (56)
- Tércio de Souto Costa (35) 274-1713
- 21- Amaury Martins de Araujo (46) 257-9175
- 23- Dirceu Pacheco de Toledo (71) 717-5958 - Niteroi-RJ
- 24- Hêlio Colonna dos Santos (44) 225-8116
- 25- Armando Klabin (55) 225-3618
- Marcus Peigas Pacheco (73)
- 26- Fernando Sarto (52) 551-0935
- Ronaldo Oberlander Tibau Bittencourt (58)
- 27- Frank Schaeffer (43) 267-6601
- Gilberto Morand Paixão (54) 322-4149
- 28- Darc Francisco da Costa (46) 551-9725
- Joberto Macedo Pimentel (52) 259-3612
- 29- Alberto Pucheu (28) 225-0515
- 30- Fernando de Almeida (48) 246-3077
- Fernando Monteiro de Moraes (69) 248-1727
- 31- Israel Blajberg (68) 268-2211 e 288-5160

X X X X X X

E A FAMÍLIA NÃO PARA DE AUMENTAR...

De março/88 a fevereiro/89 nosso Quadro Social foi honrado com a admissão dos seguintes sócios:

Carlos Henrique Camacho, Arão Elieser Cohen, Renato Torres de Mello da Cunha Vasconcellos, Samuel Feigenbaum, Heitor Augusto de Moura Estevão, Evaristo da Silva Tavares, Mario Rozencwajq, Paulo José Poggi da Silva Pereira, Adacto Benedicto Ottoni, Valerio Mortara, Sergio Agenor Bobiano Barbosa, Esmeralda Christina Neves Ferraris, Fernando Moreira D'Afonseca, Derek Herbert Lovell-Parker, Ruwin Zew Lejbus Abramowicz, Arnaud Ismael Lafonte, Margarida Maria Mont'Alverne Martinez, Olavo Cabral Ramos Filho, Fernando José de Castro Santos, Salvador Ielo Filho, Solon Guimarães Filho, Dirceu Pacheco de Toledo, Pedro Francisco de Albuquerque Filho, Roberto Petta, José Julio Prata Gomes, João Bosco Filgueiras de Sousa, José Moyses Sambursky, Ricardo Pernambuco Backheuser e João Américo Gentille de Carvalho Mello. Aos 28 novos sócios, as nossas boas vindas.

O apelo continua, caro sócio... "proponha 2 colegas de nossa gloriosa Escola para o Quadro Social da A³P."

E...A TRIPULAÇÃO ?

Passados os festejos carnavalescos, em que uns se divertem a valer e outros refletem sobre o sentido da vida, todos irmanados se juntam ao projeto de manutenção da sua Associação e condução da mesma para alcançar suas metas.

DIRETORIA

Fernando Emmanuel Barata - Presidente; Theophilo Benedicto Ottoni Netto - 1º Vice-Presidente; Gregório Vaisberg - 2º Vice-Presidente; Léo Fabiano Barur Reis - Diretor Administrativo; Diney Tosta de Oliveira - Vice-Diretor Administrativo; Mauro Lucio Guedes Werneck - Diretor Secretário; Sergio Henrique São Leitão - Vice-Diretor Secretário; Gerhard Vasco Weiss - Diretor 1º Tesoureiro; Henri Uziel - Diretor 2º Tesoureiro; Margarida Lima - Diretor Técnico-Cultural; Carlos Henrique Camacho - Vice-Diretor Técnico-Cultural; Dirceu Machado Olive - Diretor de Cursos; Laura Correa São Freire - Diretor Social; Margarida Maria Mont'Alverne Martinez - Vice-Diretor Social.

CONSELHO FISCAL

EFETIVOS: Antonio Manoel de Siqueira Cavalcanti, Cleofas Paes de Santiago e Romeu de São Freire Filho.

SUPLENTE: Darcy Aleixo Derenusson, Fernando Sarto e Heloisa Fraenkel.

CONSELHO DIRETOR

MEMBROS VITALÍCIOS - EX-PRESIDENTES: Leizer Lerner (Presidente de Honra), Antônio José da Costa Nunes (Sócio Benemérito) Durval Coutinho Lobo e Nestor de Oliveira Junior. SÓCIO BENEMÉRITO: Hélio Mello de Almeida. SÓCIO HONORÁRIO: Mário Antônio Barata.

MEMBROS NATOS: Diretor da Escola de Engenharia: Prof. Antônio Claudio Gomes de Souza; Presidente do Clube de Engenharia: Hildebrando de Araujo Gões Filho; Presidente da Federação Brasileira de Associações de Engenheiros: Paulo Moreira Pinho e Presidente do Centro Acadêmico da Escola de Engenharia:

MEMBROS ELEITOS: William Paulo Maciel - Presidente; Marcílio Nolding da Motta - Vice-Presidente; Heitor Lisboa de Araujo Costa - Secretário; Afonso Henriques de Brito; Akiba Schechtman; Alberto Azevedo Ferrão; Alcina Koenow Pinheiro; Cairo da Silva Leite; Carlos Cezar Machado; Carlos Saboia Monte; Clara Perelberg Steinberg; Eryx Albert Sholl; Francis Boqossian; Homero Henrique Rosa Rangel; Isidro Pinto da Rocha Filho; Jacob Steinberg; Jayme Bloch; Marconi Nudelman; Marisa Vianna Ballariny; Matheus Schnaider; Nanto Junqueira Botelho; Octavio Reis de Cantanhede Almeida; Olavo Cabral Ramos Filho; Paulo José Pardal; Samuel Szttyglic; Sophia Machado Portella e Sydney Martins Gomes dos Santos.