

# Carlos Cesar de Oliveira Sampaio:

trajetória e construção da memória

Carlos Cesar de Oliveira Sampaio:  
trajectory and the built of the memory

**ADAUTO TAVARES ARAUJO**

Doutorando em História Social – Programa de Pós-  
graduação em História Social (PPGHS – FFP/UERJ).  
[adautohist@gmail.com](mailto:adautohist@gmail.com)

---

**RESUMO:** A partir das contribuições de Pierre Bourdieu sobre os estudos das biografias e trajetórias, este artigo tem por objetivo analisar a trajetória de Carlos Cesar de Oliveira Sampaio, engenheiro, empresário e intelectual, que foi prefeito do Distrito Federal, entre 1920 e 1922, que teve atuação política e profissional marcada pela inscrição nos debates do processo de modernização do Brasil, por meio de sua participação em diversos projetos de melhoramentos urbanos. Esta análise ultrapassa o personagem, nos permite conhecer uma época, um modo de fazer política, um campo de gestão e, por fim, o papel específico dos engenheiros, que se valem de redes de relações e poder para disputar posições e projetos. Deste modo, buscaremos compreender o capital acumulado por Sampaio, que permitiu que ele ocupasse posições de relevo no âmbito das reformas urbanas, destacando e contrapondo de qual modo ele foi apresentado pela imprensa e por seus contemporâneos.

**PALAVRAS-CHAVE:** Carlos Sampaio. Biografia. Engenheiros.

**ABSTRACT:** Based on the contributions of Pierre Bourdieu on the studies of biographies and trajectories, this article aims to analyze the trajectory of Carlos Cesar de Oliveira Sampaio, engineer, businessman and intellectual, who was mayor of the Federal District, between 1920 and 1922, who had political and professional performance marked by the inclusion in the debates of the modernization process in Brazil, through its participation in several urban improvement projects. This analysis goes beyond the character, allows us to know an era, a way of doing politics, a management field and, finally, the specific role of engineers, who use networks of relationships and power to dispute positions and projects. In this way, we will seek to understand the capital accumulated by Sampaio, which allowed him to occupy important positions within the scope of urban reforms, highlighting and contrasting how he was presented by the press and his contemporaries.

**KEYWORDS:** Carlos Sampaio. Biography. Engineers.

O debate sobre os usos da biografia ganhou força na década de 1980 com o advento de uma série de estudos que buscavam contribuir para o debate teórico-metodológico sobre esse tema. O artigo pioneiro de Pierre Bourdieu, intitulado “A ilusão biográfica”, tornou-se ponto de inflexão nessa discussão. Nele, o sociólogo nos apresenta os perigos de uma escrita que privilegia a história de vida como um caminho orientado, com deslocamento linear, tendo começo, meio e fim (BOURDIEU, 2006, p.183). Produzindo este tipo de narrativa biográfica, o pesquisador estaria escrevendo acriticamente sobre a história de vida, ou seja, o conjunto de acontecimentos em série, ordenado de forma cronológica, conformando-se, desse modo, com a escrita de uma ilusão biográfica.

Entendemos que a organização da história de vida é operada *a posteriori*, tanto pelo personagem ou por meio daquele que foi responsável por escrever sua biografia. Isto pode ocorrer, segundo Miguel Montagner, porque o objetivo da busca por uma causalidade harmônica das histórias de vida individuais está assentado na necessidade constante de atribuir um sentido coerente às ações tomadas pelos homens (MONTAGNER, 2007, p. 252).

A teoria praxiológica de Pierre Bourdieu possibilita a análise de trajetórias, ao relacionar os conceitos de capital, campo e *habitus*. Para o sociólogo, a prática, o que se efetiva em um determinado tempo histórico, não depende apenas de um agente, mas sim do campo como um todo, ou seja, das possibilidades oferecidas pela sociedade (DA SILVA, 2014, p. 1). Também é no campo que ocorre a distribuição do capital, que vai determinar a posição desempenhada pelo agente. Assim, é importante definir quais são as relações de influência e subordinação/dominação do intelectual, por exemplo, em relação à estrutura de poder da classe dirigente (DA SILVA, 2014, p. 1).

Nessa perspectiva, o *habitus* assume um papel fundamental, tendo em vista que ele é resultado dos embates realizados pelos agentes envolvidos em um campo, e assim, não se refere apenas ao indivíduo, mas também ao grupo e classe que representa (DA SILVA, 2014, p. 1). Para Bourdieu, as trajetórias seriam o resultado construído de um sistema de traços pertinentes de uma biografia individual (BOURDIEU, 1998). Ou seja, a trajetória deve ser entendida como a objetivação das relações entre os agentes e as forças no campo, descrevendo, deste modo, a série de posições ocupadas sucessivamente pelo mesmo indivíduo em estados contínuos do campo.

Entendemos que a análise de uma trajetória tem por sentido acompanhar o desenrolar histórico de determinados grupos sociais, em um espa-

ço social definido por estes, em suas batalhas pela definição dos limites e da legitimidade dentro dos campos nos quais estão inseridos.

Seguindo essa perspectiva, o presente artigo pretende analisar a trajetória de Carlos Cesar de Oliveira Sampaio, nascido no Rio de Janeiro, que teve atuação política e profissional marcada pela inscrição no processo de modernização do Brasil, por meio da participação em diversos projetos de melhoramentos urbanos, como engenheiro e empresário. Importa-nos perceber o capital acumulado por Sampaio, permitindo que ele assumisse posições de relevo no âmbito das reformas urbanas, principalmente no último quartel do século XIX e nas primeiras décadas do século XX. Deste modo, pretendemos conhecer uma época, um modo de fazer política, um campo de gestão e, por fim, a inscrição específica dos engenheiros, que se valiam de redes de relações e poder para disputar posições, projetos e empreendimentos.

Quanto aos textos memorialísticos, publicados por jornais e revistas de associações de classe, como o Clube de Engenharia, que versaram sobre a trajetória de Carlos Sampaio, partimos do pressuposto de que, por serem testemunhos produzidos posteriormente, podem estar buscando conferir certa lógica que foi formada ao longo do tempo, isto é, os relatos podem ter sido reorientados para permitir certa coesão na vida do engenheiro.

Danièle Vodman sublinha que as testemunhas próximas ao personagem selecionam as lembranças, causando diminuição de choques, tensões e conflitos que possam ter ocorrido (VODMAN, 2006, p. 258). No caso dos altos funcionários do Estado, existe ainda uma tentativa de justificar suas ações passadas. Deste modo, o ponto de vista fornecido neste caso no relato biográfico visa estabelecer tanto a veracidade, como controlar a posteridade da memória.

Carlos Sampaio foi objeto de estudos de Carlos Kessel (KESSEL, 2001), Marly Motta (MOTTA, 2002) e Surama Pinto (PINTO, 2011), que destacaram importantes aspectos de sua gestão na Prefeitura do Distrito Federal. Deste modo, este trabalho se diferencia tendo em vista que utilizaremos homenagens, artigos publicados em jornais e revistas, além de textos editados por órgãos públicos com o objetivo de conhecer a memória produzida sobre Carlos Sampaio, repensando principalmente a ideia de que o engenheiro ocupou certos cargos em sua trajetória em decorrência de competências técnicas e valores meritocráticos. Entendemos, então, que foram as suas redes de sociabilidade em um determinado campo que permitiram essa sua atuação. Sendo assim, é indispensável a reconstrução do contexto em que o indivíduo age, operando numa pluralidade de campos, a cada instante (LEVI, 2006, p. 170).

## A trajetória do engenheiro Carlos Sampaio: da Escola Politécnica à Prefeitura do Distrito Federal

Filho do pequeno comerciante português Joaquim José de Oliveira Sampaio e de Rosa Júlia de Oliveira Sampaio, Carlos Cesar de Oliveira Sampaio nasceu em 13 de setembro de 1861, no Rio de Janeiro. Após ser educado em casa, foi aprovado no concurso de admissão da Escola Politécnica do Rio de Janeiro, no ano de 1875, matriculando-se no curso de engenharia civil dessa instituição. Após cinco anos, recebeu o título de engenheiro geógrafo e civil e o de bacharel em Ciências Físicas e Matemáticas.

Também em 1880, Carlos Sampaio fundou, ao lado de outros engenheiros e industriais, o Clube de Engenharia, importante instituição que fora criada para defender as áreas de atuação dos engenheiros brasileiros e pautar um projeto de modernização do país. Por ter participado da fundação, Sampaio recebeu o título de sócio benemérito do Clube, concedida apenas a estes e aos que se destacassem pela contribuição ao desenvolvimento do país, após aprovação da Diretoria e do Conselho Diretor. A partir da leitura da *Revista do Clube de Engenharia* foi possível inferir que Carlos Sampaio ocupou o seu primeiro cargo na estrutura administrativa da instituição em 1903, ao assumir o Conselho Diretor, que era composto por cinquenta membros, permanecendo neste cargo até o seu falecimento, em 1930<sup>1</sup>.

Aprovado em segundo lugar no concurso para Professor de Mecânica Aplicada e Máquinas da Escola Politécnica, acabou nomeado professor substituto da cadeira, tendo ficado em primeiro lugar no concurso o engenheiro André Paulo de Frontin, em 1881. Carlos Sampaio lecionava então na segunda cadeira do segundo ano do curso de Engenharia Civil da Escola Politécnica (TELLES, 1994, p. 475).

Com a reformulação do currículo, ocorrida em 1896, elaborada pelos professores Paulo de Frontin, Luís Rafael Vieira Souto e Manoel Joaquim Teixeira Bastos (TELLES, 1994, p. 477), a cadeira em que Sampaio atuava como substituto foi desdobrada, tornando-se o engenheiro Catedrático de Mecânica Aplicada, que era a segunda cadeira do terceiro ano do curso geral da Escola Politécnica. Carlos Sampaio exerceu este cargo até a sua aposentadoria, em 1925, quando deixou a Escola devido a um problema de saúde.

Já em 1884, Sampaio fora aprovado em primeiro lugar no concurso de Matemática da Escola da Marinha (depois denominada Escola Naval), em uma seleção que pressupunha, além do domínio da disciplina conhecimentos de navegação, artilharia e balística, natação e esgrima.

Carlos Sampaio casou-se com Rosa May Goodwin e teve seis filhos: Paulo de Oliveira Sampaio; Luís Rafael de Oliveira Sampaio; Joaquim de Oliveira Sampaio; Rosita de Oliveira Sampaio, Carlota de Oliveira Sampaio e Sylvia de Oliveira Sampaio (SOUZA, 1961, p. 96). Os dois primeiros filhos receberam o nome de grandes amigos engenheiros de Sampaio: André Gustavo Paulo de Frontin<sup>2</sup> e Luiz Rafael Vieira Souto<sup>3</sup>. Este último fora responsável pelo convite a Sampaio para participar das obras de desmonte do Morro do Senado, em 1887, sendo esta sua primeira inserção em um empreendimento na rubrica de melhoramentos urbanos. Nesse sentido, conforme assinalado por Carlos Kessel:

É possível, ao falar de Carlos Sampaio, inserir a sua atuação num grupo específico, que teve em comum a formação profissional, a participação em empresas concessionárias da prefeitura ou do governo federal e o desempenho de cargos na estrutura administrativa governamental. Este grupo se caracteriza com certa elite do país, que vai representar o papel de intermediária por excelência no processo de modernização: um mundo de engenheiros que se situa entre o poder público e os capitais disponíveis no Brasil e no exterior, identificando oportunidades, planejando negócios, engendrando parcerias e estabelecendo-se como a ligação entre o público e o privado. Que ocupa, aos poucos, posições no aparato do Estado que permitem a tomada de decisões que iriam favorecer ou prejudicar os grupos e companhias de que eram integrantes ou representantes (KESSEL, 2001, p. 40).

O projeto de arrasamento do Morro do Senado fora formulado por Vieira Souto em 1873. Todavia este engenheiro só obteve a concessão para a realização da obra em 1879, que tinha por objetivo a construção de uma esplanada no local, com a construção de prédios nos terrenos adquiridos com a remoção. Nesse plano, a terra proveniente do desmonte seria utilizada para o aterramento da extensa área compreendida entre o morro de São Diogo e o morro da Gamboa, unindo o continente as ilhas dos Melões e das Moças e fazendo desaparecer, assim, as praias Formosa, das Palmeiras e o saco dos Alferes, que corresponderiam em parte à atual zona portuária da cidade. Iria ocorrer então a valorização dos terrenos da região, que também seriam vendidos (PINTO, 2011, p. 217), garantindo retorno aos financiadores do empreendimento. Neste empreendimento, Carlos Sampaio teve por atribuição a supervisão dos trabalhadores.

As obras de melhoramentos usualmente eram realizadas por meio do sistema de concessões, a partir do qual o Estado buscava viabilizar empreendimentos como os de saneamento e modernização da cidade, sem dispêndio de dinheiro público. Ao conseguir a concessão, os empresários, como era o caso de Sampaio e Vieira Souto, partiam em busca de investidores interessados em participar das obras. Buscava-se empréstimos em bancos estrangeiros ou atraía-se os próprios investidores do exterior para executarem os trabalhos.

Outra participação de Carlos Sampaio nos projetos de melhoramentos urbanos foi no episódio que ficou conhecido como “Água em seis dias”, que fora protagonizado pelo engenheiro Paulo de Frontin, seu amigo e compadre. Este prometera ao imperador Dom Pedro II, em 1889, resolver o problema de abastecimento de água no Rio de Janeiro em apenas seis dias.

Para além da realização de reformas, deu-se em fins do século XIX, conforme assinalado por Verena Andreatta, a implantação de novos serviços urbanos, como por exemplo, a criação, por parte do engenheiro Buarque de Macedo, da Empresa de Obras Públicas do Brasil, em meados dos anos de 1880, para atuar no serviço de telefones (ANDREATTA, 2006, p. 187). Após a obtenção da autorização provisória, Carlos Sampaio assumiu a direção técnica e a gerência da empresa, na qual permaneceu por apenas seis meses, período suficiente para que o serviço de telefonia fosse assumido de forma permanente por Buarque de Macedo.

Aos 17 de maio de 1890, foi fundada no Distrito Federal a Empresa Industrial de Melhoramentos do Brasil, por Carlos Sampaio, Vieira Souto e Paulo de Frontin. Criada no contexto da euforia provocada pela emissão de crédito sem lastro que gerou a crise que ficou conhecida como encilhamento, a firma tinha por objetivo atuar no ramo dos empreendimentos ferroviários, em atividades de colonização e em projetos relacionados com a remodelação urbana do Rio de Janeiro, como a reforma do Cais do Porto (KESSEL, 2001, p. 29).

No mesmo ano de fundação da Melhoramentos, Carlos Sampaio obteve a concessão para o arrasamento do Morro do Castelo. A ideia de demolir a montanha era partilhada por uma série de engenheiros e sanitaristas que acreditavam que, com a adoção desta medida, estariam resolvendo parte dos problemas sanitários da capital republicana. O engenheiro transferiu essa outorga para a Melhoramentos em 14 de fevereiro de 1891, a qual fundou, em seguida, a Empresa de Arrasamento do Morro do Castelo.

Devido à crise do encilhamento, diversos projetos formulados pela Melhoramentos do Brasil, com a participação de Carlos Sampaio, tiveram

que ser interrompidos uma vez que a violenta especulação financeira e a alta inflacionária dificultaram a obtenção de capitais para as reformas urbanas (KESSEL, 2001, p. 31).

Em artigo publicado em 1923, intitulado como O arrasamento do Morro do Castelo, Sampaio mostraria o seu descontentamento por não ter conseguido demolir o Castelo nessa primeira oportunidade:

(...) eu mesmo, em 1891, obtive do Governo Provisório uma concessão que teria provavelmente sido levada a efeito, se o crack, que se seguiu a época denominado de encilhamento, não tivesse impedido a Empresa do Arrasamento do Morro do Castelo o levantamento do capital necessário para tão útil empreendimento (SAMPAIO, 1925, p. 4).

Após a crise, a empresa foi se desfazendo das concessões das quais era detentora. Em dezembro de 1896, Sampaio veio a substituir Frontin na presidência da Melhoramentos, uma vez que ele fora nomeado para a Estrada de Ferro Central do Brasil. No ano seguinte, viajou para a Europa com a incumbência de negociar as obras do cais do porto, que não tinham sido realizadas ainda, diretamente com a *Union Financière et Industrielle* e a *Anglo Brazilian Docks Finance Corporation*, que estavam interessadas na aquisição das concessões obtidas pela Melhoramentos (SOBRAL, 2008, p. 22). Não conseguiu, no entanto, concluir essa transação.

Carlos Sampaio teve papel central na atuação da Light<sup>4</sup> no Brasil, empresa que chegara ao país em um período de expansão dos investimentos dos países centrais, pós-segunda revolução industrial. O engenheiro atuava como intermediador da Rio Light, que fora criada em 1904, junto a homens de governo e empresários brasileiros, haja vista que era do interesse da corporação arrematar concessões de serviços públicos, como a participação das atividades de fornecimento de força elétrica para a indústria, iluminação pública, transportes coletivos elétricos e telefones (WEID, 2008, p. 37).

Podemos dizer que Sampaio aliava os seus conhecimentos técnicos com contatos políticos para mediar a aquisição de concessões para empresas como a Light. Realizou também levantamentos e estudos de viabilidade tendo em vista a obtenção de boas condições de negócios para essa empresa (KESSEL, 2001, p. 36). Em uma espécie de “recompensa” pelos serviços prestados, foi contratado, em 1908, para gerenciar os serviços da *Brazil Railway* (KESSEL, 2001, p. 36), uma das empresas do grupo. Carlos Sampaio também foi nomeado presidente da *Compagnie du Port de Rio de Janeiro*, empresa do

empresário norte-americano Percival Farquhar, que arrendou o porto do Rio de Janeiro, em 1910. O engenheiro cuidou de todo processo desta operação, convidando Vieira Souto para assumir a administração do dia-a-dia da companhia (KESSEL, 2001, p. 37).

Nesse sentido, Carlos Sampaio teve atuação de destaque também como empresário, mantendo relações próximas a grandes investidores estrangeiros, como era o caso do já citado Percival Farquhar<sup>5</sup> e de Frederick Stark Pearson<sup>6</sup> e Alexander Mackenzie<sup>7</sup>, da Light. Este envolvimento do engenheiro com nomes do capital internacional foi identificado a partir da leitura de uma série de cartas trocadas por Sampaio e os empresários, que estão disponíveis para consulta na *Coleção Carlos Sampaio*<sup>8</sup>, no IHGB. A partir das leituras de Carlos Kessel (KESSEL, 2001) e do conjunto documental da referida coleção, foi possível depreender a relação entre o engenheiro e os investidores estrangeiros, notadamente os ligados ao Grupo Light.

Desse modo, por exemplo, Carlos Sampaio recebeu, em 14 de abril de 1910, uma carta de Percival Farquhar informando-o sobre seu interesse em construir uma ferrovia no estado de Mato Grosso, com o intuito de “conectar a navegação do rio Paraguai com a do rio Guaporé”. O empresário afirmava que não saber se o governo estava interessado em investir na obra, no entanto, escreveu que “eles poderiam negociar e tentar educá-los”, referindo — se aos governantes. Por isso sugeriu, inclusive, um preço para começar a negociação, mesmo sem ter certeza, como assinalava, se o governo iria pagar um valor global pela obra ou por quilometragem (*Coleção Carlos Sampaio*, IHGB, Lata 635, Pasta 33).

Em 18 de maio do mesmo ano, Sampaio enviava telegrama a Frederick Pearson sobre um projeto de construção de uma doca na Ilha do Governador:

Eu acho que neste contrato devemos tentar (e eu vou fazê-lo) para trabalhar em uma concessão para construir nossa doca, não só a manipulação com o propósito de entregar carvão, ferro e manganês da nossa própria, mas também todo o carvão, ferro e manganês e outros minerais que passa dentro e fora do porto de Rio de Janeiro (*Coleção Carlos Sampaio*, IHGB, Lata 637, Pasta 6).

Na sequência, em 24 de junho, Carlos Sampaio informava a Farquhar sobre a correspondência com Pearson, revelando mais detalhes de sua intenção de conseguir a autorização do governo para a construção da doca na Ilha do Governador. A ideia era conectá-la com a Estrada de Ferro Central

por uma linha de 26 quilômetros, tendo por objetivo melhorar a escoação de carvão, minerais e outras mercadorias pesadas, arregimentando assim uma “espécie de concessão portuária” para Percival Farquhar (Coleção Carlos Sampaio, IHGB, Lata 637, Pasta 6). Em correspondência expedida em 12 de julho, Sampaio demonstrou que a relação entre empresários e governo era próxima, e afeita à concessão de benefícios:

(...) o governo está completamente pronto para conceder todos os favores (...). Além disso, tendo em vista o fato de que nossa propriedade estará em condição única para o efeito, que irá conceder o direito exclusivo de manusear e armazenar tudo, mineral, manganês, carvão e etc. (...) Essa é uma concessão importante. (...) Nós podemos ser os primeiros a assinar o contrato e obter os favores, como tenho certeza que as simpatias do governo estão conosco neste assunto (Coleção Carlos Sampaio, IHGB, Lata 637, Pasta 6).

Já em correspondência remetida a Frederick Pearson, em maio, Carlos Sampaio relatava ter tido um encontro com o presidente, Hermes da Fonseca, com o intuito de negociar a adição de cláusulas em um contrato para a instalação de uma fábrica do ramo da siderurgia. Durante a conversa, ficara acertado entre o engenheiro e o presidente que os investidores teriam 10% de lucro no valor dos produtos, o que, segundo Sampaio, iria satisfazer os interesses de Pearson. Para que este contrato prosperasse, seria obrigatória a presença de um empreiteiro brasileiro na Companhia, o que “não parecia difícil” naquelas circunstâncias, conforme assinalou Sampaio (Coleção Carlos Sampaio, IHGB, Lata 637, Pasta 6).

Ao escrever uma carta informando a sua renúncia no Conselho de Administração da *Brazil Railway*, em 1914, no entanto, a relação com Farquhar parecia ter se alterado. Sampaio fazia uma série de críticas ao americano, acusando-o de não saber administrar as empresas, escolhendo maus agentes e mantendo estratégia empresarial excessivamente agressiva (KESSEL, 2001, p. 40). Por trás dessa ruptura, estava o desejo de Sampaio de impedir qualquer reestruturação da empresa que beneficiasse apenas os investidores norte-americanos, sem contemplar os acionistas europeus e brasileiros, como era o seu caso (KESSEL, 2001, p. 40). No entanto, apesar da crise com Farquhar, o engenheiro manteve vínculos com Mackenzie e com a Light.

Já em 1915, Alexander Mackenzie enviou uma correspondência ao engenheiro mostrando o interesse da *Societe Anonyme do Gaz do Rio de Janeiro*,

também do grupo Light, em vencer a concorrência aberta para a pavimentação da Avenida Rio Comprido. Para conseguir tal objetivo, Mackenzie pediu a Sampaio que conseguisse uma entrevista de seu emissário, Domingues Cordeiro Júnior, com o engenheiro Vieira Souto, que então ocupava o cargo de diretor de Obras da Prefeitura (Coleção Carlos Sampaio, IHGB, Lata 635, Pasta 47)<sup>9</sup>.

Para além de pensarmos se essas medidas foram realmente tomadas, nos importa sublinhar uma espécie de *modus operandi* que envolvia empresários, engenheiros e representantes do governo brasileiro. Nesse sentido, a busca por benefícios e condições vantajosas nas cláusulas dos contratos de concessão era recorrente, através dos contatos políticos existentes, como foi possível discorrer pela leitura da correspondência trocada entre Carlos Sampaio e os investidores.

Seguindo conselhos médicos, Carlos Sampaio deixou o Rio em 1912 para tratar-se em estações termais na França (KESSEL, 2001, p. 39), deixando também o seu cargo na Rio Light. Dois anos depois, eclodiu a Primeira Guerra Mundial, fazendo-o retornar ao Brasil. Assumiu então o cargo de presidente da *Port do Rio de Janeiro* (KESSEL, 2001, p. 41), ocupando esta função até 1918, quando seguiu mais uma vez com a família para Paris, voltando a morar no Brasil em fins do ano seguinte.

Assumiu então novamente as cadeiras que lecionava na Escola Politécnica e Escola Naval. Devido à proximidade com empresários e com o presidente Epitácio Pessoa, Carlos Sampaio foi indicado para representar o governo brasileiro em conferências ao redor do mundo, atuando como embaixador da Conferência Internacional do Trabalho e também na II Conferência Financeira Pan-Americana, ambas em 1919. Neste último evento, o engenheiro tratava das relações comerciais entre Brasil e Estados Unidos, afirmando que

(...) apesar de o Brasil ser uma nação devedora, a sua imensa riqueza e extensão territorial lhe proporcionaria vantagens potenciais de nação credora (...). Grandes somas podem ser empregadas com proveito, e não somente em empréstimos, como também comprando sociedades e concessões e assumindo a direção de companhias, que são atualmente de propriedade de europeus (O Paiz, 25 de janeiro de 1920, p. 1).

Pode-se supor que a escolha de Sampaio para representar o país nessas exposições foi motivada pelo fato de ele ter acesso a vários investidores,

como foi visto anteriormente, em um período de reestruturação das relações comerciais, datado a partir do fim da Primeira Guerra Mundial.

No dia 7 de junho de 1920, Carlos Sampaio foi nomeado prefeito do Rio de Janeiro, recebendo também a incumbência de preparar a cidade para a realização da Exposição do Centenário da Independência, em 1922. O convite para a prefeitura partiu de seu amigo, o presidente Epitácio Pessoa<sup>10</sup>, que chegara ao poder em 1919.

Carlos Sampaio não tinha tido uma carreira na política formal até esse momento, ou seja, nunca havia se candidatado a cargo eletivo, diferentemente de outros engenheiros, como fora o caso de Paulo de Frontin que, além de importante empresário e engenheiro, tinha expressiva participação na política e era filiado ao Partido Republicano do Distrito Federal. A nomeação de Sampaio pode ter sido um aceno do presidente Epitácio Pessoa ao líder do partido (KESSEL, 2001, p. 22), haja vista que os dois engenheiros eram próximos.

Carlos Sampaio buscava afirmar que a sua nomeação estava ligada exclusivamente a questões técnicas, como sua experiência na execução de diversos melhoramentos urbanos, apresentando-se, assim, “livre de paixões políticas e atuando com certa neutralidade para gerir a cidade (SAMPAIO, 1925, p. 4)”. No entanto, deve-se colocar em evidência que o engenheiro operou como intermediário do processo de modernização que ocorria no país, colocando-se entre o poder público e privado e atuando como diretor de empresas que levavam a cabo as obras de infraestrutura.

Nesse sentido, a nomeação de Sampaio deveu-se a uma combinação de fatores, como o fato de o engenheiro ser amigo do presidente da República, que era o responsável por fazer a nomeação, e o fato de ele ser um nome preeminente no mundo dos negócios (PINTO, 2011, p. 216). Também é preciso levar em conta na indicação do engenheiro o peso de seus interesses como empresário da construção civil e concessionário de grandes obras públicas, responsáveis por enfeixar uma importante rede em que se cruzavam interesses privados nacionais e estrangeiros (MOTTA, 2002, p. 201).

À época da nomeação, o *Jornal do Commercio* e parte do Conselho Municipal optaram por destacar a mesma característica de Carlos Sampaio: a sua formação profissional no campo da engenharia e a capacidade técnica para realizar os empreendimentos necessários à realização da Exposição do Centenário.

Também *O Paiz*<sup>11</sup> noticiou com entusiasmo a nomeação de Carlos Sampaio, relacionando a importância de sua indicação com a proximidade da

Exposição do Centenário e a necessidade de realização de obras, O periódico teceu, então, largos elogios a sua formação profissional:

A notícia ontem à noite divulgada da nomeação do Dr. Carlos Sampaio para prefeito municipal foi acolhida com intensa e notória satisfação. Trata-se, na verdade, de um nome dos mais ilustres e dos mais em evidência da nossa engenharia, capaz de impor mais largo sentimento de confiança. O Dr. Carlos Sampaio sempre teve uma vida de trabalho intenso, revelando, na direção de grandes empresas e de negócios importantes, dotes de completos de organizador e administrador (...). E, além de acertada, convém não esquecer que ela é ainda das mais oportunas. Nós estamos, com efeito, as portas do centenário da Independência. A comemoração desse gloriosíssimo período de nossa história ocorrerá ainda nesse governo. E a capital da República não poderia permanecer indiferente, como até agora tem acontecido (*O Paiz*, 8 de junho de 1920, p. 2).

Já o *Jornal do Brasil* noticiou como “imprevista” a nomeação de Carlos Sampaio, tendo em vista que ele não estava cotado para assumir o cargo, além de frisar que a exoneração de Sá Freire também fora surpresa. Segundo a publicação, a “cidade acolheu com simpatia” o novo prefeito, que foi apresentado como alguém de fora da política e que encontraria problemas na prefeitura, devendo lidar com as disputas entre os homens de governo.

Compreendíamos o grande sacrifício que ia fazer aquele homem de iniciativa, de extraordinária capacidade de trabalho e de inteligência brilhante. Naturezas dessas sentem-se contrariadas em cargos públicos, onde a personalidade verga ao peso das influências e injunções políticas (*Jornal do Brasil*, 8 de junho de 1920, p. 7).

Por outro lado, *O Jornal* prestou uma cobertura mais voltada para a renúncia de Sá Freire, expondo que esta fora motivada pela discordância do prefeito com a reforma empreendida pelo presidente Epitácio Pessoa nos serviços da saúde pública, que tivera como consequência a transferência do setor de Higiene Municipal para o governo federal (*O Jornal*, 8 de junho de 1920, p. 3). Ainda assim, também *O Jornal* demonstrava preocupação com o andamento das obras da Exposição, apontando que era desejo de Sampaio a obtenção dos recursos necessários para a realização das obras.

Anunciava, ainda, a presença de Vieira Souto no cargo de consultor técnico da prefeitura:

Foi ontem recebida com surpresa a notícia da exoneração, a pedido, do cargo de governador da cidade, do Sr. Milcíades Mario de Sá Freire. Há algum tempo, falava-se com frequência na substituição do prefeito. Foi pouco depois que o Sr. Sá Freire foi empossado daquelas funções, em que desenvolvia aos negócios da Municipalidade uma espécie de política administrativa reacionária a do seu antecessor.

Sabida a nomeação do Sr. Carlos Sampaio para dirigir o governo da cidade, fomos ontem à noite, a sua residência, no intuito de conhecer o que podemos chamar o seu programa na administração municipal. (...). Sobre os auxiliares que o vão cercar, o Sr. Carlos Sampaio até ontem só havia escolhido o Sr. Vieira Souto. Disse-nos que o deseja junto a sua administração na qualidade de consultor técnico. (*O Jornal*, 9 de junho de 1920, p. 3).

De acordo com *O Malho*, a urgência na realização de obras para receber os reis belgas, que visitariam o Rio de Janeiro, fora importante para a nomeação de Carlos Sampaio. A revista considerava que a gestão do engenheiro poderia ser similar às de Paulo de Frontin e Pereira Passos, referindo-se, possivelmente, à quantidade de obras que o prefeito precisaria realizar em preparação aos eventos. Segundo a revista, Sampaio seria:

(...) um homem de ação (...) Parece até que tem 'alma' de Frontin e 'cérebro' de Passos! (...) Veja como o prefeito voa e se multiplica acudindo a todos os pontos fracos. Novas ruas novas avenidas. Demolições. Retificações. Limpeza. Arborização. O Diabo! (...) Na pessoa de Carlos Sampaio levantou-se o extinto Passos, e o Frontin deu homem por si. (...) teremos uma cidade melhorada, embelezada, teremos limpeza e irrigação, saneamento, teremos edifícios próprios para escolas teremos casas para operários e para gente de poucos recursos (...). (*O Malho*, 7 de agosto de 1920, p. 1)

No Conselho Municipal, Carlos Sampaio foi recebido de forma entusiasmada pelo intendente Ernesto Garcez, que era um grande incentivador dos melhoramentos urbanos preparatórios para a Exposição do Centenário. Em discurso proferido no dia 9 de junho de 1920, Garcez relatava ter dado uma entrevista ao jornal *A Noite*, sugerindo que a cidade precisava de um

prefeito competente para a realização de obras, não tendo Sá Freire capacidade técnica para este cargo. Sendo assim, a nomeação de um “engenheiro notável” como Carlos Sampaio era fundamental para o Distrito Federal “sair da tão demorada letargia” e apresentar os melhoramentos para a celebração do centenário (Atas do Conselho Municipal, Ata da 7º Sessão de 1920, 9 de junho de 1920, p. 109).

De outro lado, o intendente Vieira de Moura concordava com a necessidade de um engenheiro competente para assumir a prefeitura, desde que não fosse um aliado do presidente da república, o que violava a autonomia do município (Atas do Conselho Municipal, Ata da 7º Sessão de 1920, 9 de junho de 1920, p. 109). Críticas mais enfáticas foram feitas por Henrique Lagden, que frisou a presença de Sampaio na defesa dos interesses de empresas e companhias estrangeiras, afirmando que, apesar de sua capacidade na engenharia, não considerava o nome adequado para ocupar o cargo de prefeito. Para Lagden, Sampaio não conhecia os problemas da cidade, já que não morava no Brasil há alguns anos (Atas do Conselho Municipal, Ata da 7º Sessão de 1920, 9 de junho de 1920, p. 110).

Com o objetivo de aprovar o orçamento municipal de 1921, que seria um ano fundamental da sua administração no prosseguimento das obras de melhoramentos urbanos, se reuniu com treze intendentes e conseguiu chegar a um acordo com eles, causando queixas entre aqueles que não haviam sido convidados. Com o início do ano legislativo, a relação entre o prefeito e o Conselho Municipal começou a se deteriorar, haja visto que o órgão se sentia impotente no controle da aplicação das quantias contraídas com empréstimos, uma vez que Sampaio remanejava as verbas sem o conhecimento do Legislativo (KESSEL, 2001, p. 72).

Carlos Sampaio teve como característica da sua gestão a dificuldade no diálogo com o Conselho Municipal, postura esta que teve como reflexo a elevação do número de vetos, quando relacionado aos outros prefeitos. Por este motivo um de seus adversários, o senador Irineu Machado, afirmara que o engenheiro sofria de uma doença chamada “vetomania”<sup>12</sup>.

Com a aproximação do fim de seu governo, Carlos Sampaio acelerou a demolição do morro do Castelo, que não chegou a ser concluída totalmente. No entanto, a questão que marcou o término da gestão foi a polêmica renovação dos serviços telefônicos da cidade com a Light, assinada a apenas três dias da chegada de seu sucessor. A esse respeito, ainda em 1920 Alexander Mackenzie enviara correspondência para o engenheiro, lembrava que a empresa havia aumentado as suas despesas com energia e que estas, apesar de

não serem obrigatórias por contrato, haviam permitido o desenvolvimento industrial do país. Afirmava então a Sampaio estar “preocupado com a situação da nossa Light & Power em face das enormes necessidades de capital adicional” (Coleção Carlos Sampaio, IHGB, Lata 635, Pasta 51).

Após o pedido de renegociação impetrado pela empresa no Conselho Municipal, Carlos Sampaio atendeu às reivindicações da Light, como, por exemplo, aumentando o prazo da concessão até 1950, o que foi feito embora a população considerasse o serviço muito ruim; elevou o valor das mensalidades pagas pelos usuários e, por fim, garantiu uma indenização de 100% por parte da prefeitura, ao fim do contrato, no valor dos equipamentos adquiridos pela empresa, o que contrariava a contrato anterior, que estabelecia que eles deveriam ser arrendados pela municipalidade gratuitamente (KESSEL, 2001, p. 63).

Entendemos que o caso da renovação dos serviços telefônicos da cidade é significativo no que diz respeito à associação entre o poder público e empresários, retratando como as redes de sociabilidade eram importantes para a aquisição e manutenção de privilégios.

Com o fim da sua gestão, Carlos Sampaio dedicou-se a publicar livros e artigos na imprensa, com o objetivo de defender as medidas adotadas em sua administração, como *Memória Histórica*, em 1924; e *Discursos e Notas*, em 1925. Escreveu até o seu falecimento, em 1930, mesmo ano da escrita de *Situação e crédito no Brasil*.

## A construção da memória sobre Carlos Sampaio

Apoiador incontestado da gestão do engenheiro, o *Jornal do Comércio* buscou ressaltar a importância de Sampaio para a demolição do tradicional morro do Castelo, apontando que teria sido graças à sua ação que os brasileiros poderiam demonstrar a energia, a vitalidade e a concepção firme para a realização de grandes empreendimentos, motivos de orgulho nacional.

A maior das importantes obras devidas à brilhante iniciativa do Sr. Dr. Carlos Sampaio é o arrasamento do morro do Castello, obra que em qualquer parte do mundo seria considerada grandiosa. Vai marcar uma época, vai assinalar, para sempre, o ano do primeiro centenário da nossa Independência (...). Um marco maior, mais duradouro esta sendo levantado no domínio da moral e por isso mesmo imperecível. Esse marco

será, paradoxalmente, o desaparecimento do morro do Castelo. A sua representação material será o deslumbrante bairro novo que vai ser construído na área de sua vasta base, em tipos de elegante arquitetura, de características monumentais e todos os confortos e melhoramentos das edificações modernas. E então, o que tem servido de motivo a críticas pejorativas, constituirá um motivo de orgulho nacional. E então se dirá: “aqui havia um morro disforme e obstrutivo que impedia a ventilação do centro da cidade. Atiramos o morro ao mar e substituímo-lo por este bairro de palácios”. Será uma demonstração documentada da energia, de vitalidade de arrojo, de concepção e firmeza de execução que fará honra ao povo brasileiro. Todos os brasileiros se orgulharão dessa obra (*Jornal do Commercio*, 7 de setembro de 1922, p. 5).

O jornal representava Carlos Sampaio como um engenheiro “ilustre, de cultura pouco vulgar, viajado, conhecedor das necessidades do país e aparelhado para poder fazer confrontos com o que havia de melhor no estrangeiro”. Com isso, o prefeito era apresentado como detentor de uma capacidade técnica, capaz de realizar a demolição do Castelo. A obra assim não era fruto de improviso, mas havia sido planejada e executada por um profissional habilitado.

Ademais, Sampaio fizera escolhas acertadas para conduzir as obras como, por exemplo, com a contratação de Saturnino de Brito que, chamado para trabalhar no saneamento da Lagoa Rodrigo de Freitas, era apresentado pela publicação como um “distinto engenheiro” (*Jornal do Commercio*, 7 de setembro de 1922, p. 5). Mostrava-se assim que o prefeito havia se cercado de profissionais competentes, como ele próprio. Ao elencar as obras empreendidas por Carlos Sampaio, o *Jornal do Commercio* buscou dar uma noção de conjunto a estes melhoramentos, o que, no entendimento dos editores, só seria possível realizar nos governos de figuras ilustres. Ao final, a tese sustentada pelo artigo era a de que “o Sr. Dr. Carlos Sampaio [...], de há muito, estudava a cidade como profissional de engenharia e como artista que é, formulando ideias próprias quanto à sua melhoria e seu embelezamento (...)” (*Jornal do Commercio*, 7 de setembro de 1922, p. 5).

Por ocasião de seu falecimento, diversos dos obituários publicados na grande imprensa consagravam a figura do empreendedor. *O Jornal*, do Assis Chateaubriand, figura ligada aos interesses dos estrangeiros no Brasil e defensor da *Light*, assim iniciava a notícia sobre a morte de Sampaio:

Entre as figuras representativas da geração de homens de inteligência e de capacidade de realização saídas dos nossos institutos de ensino no fim do período monárquico, Carlos Sampaio ontem falecido foi incontestavelmente uma das mais interessantes pela pujança do seu espírito e pelas aptidões de atividade empreendedora que o caracterizava. Formado na Escola Politécnica em 1880, juntamente com Paulo de Frontin, Carlos Sampaio era o mais moço da turma, contando apenas dezenove anos de idade ao receber o grau de engenheiro. Logo em seguida entrava em concurso e conquistava com provas brilhantes um lugar no magistério da Escola donde acabara de sair (*O Jornal*, 18 de setembro de 1930, p. 1).

Ao referir-se à atuação de Carlos Sampaio na prefeitura do Distrito Federal, *O Jornal* afirmou que ele já havia conseguido obter a sua fortuna pessoal, ou seja, não almejava o cargo público para enriquecer ou obter benefícios particulares. Ao lado de Pereira Passos e Prado Júnior, Sampaio fora responsável por renovar a fisionomia da capital:

Sem ingratidão para o inesquecível prefeito da presidência de Rodrigues Alves sem injustiça ao atual governador da cidade, pode-se afirmar que dos três foi Carlos Sampaio quem concebeu e realizou um plano mais amplo, mais grandioso de transformação da metrópole brasileira (*O Jornal*, 18 de setembro de 1930, p. 1).

Deste modo, *O Jornal* considerava a gestão de Carlos Sampaio mais importante do que a de Pereira Passos, contradizendo uma ideia que foi sendo fundamentada nas décadas seguintes à publicação da reportagem, que tendia a tomar a administração do segundo como a mais grandiosa no que diz respeito aos melhoramentos urbanos. Isto pode estar relacionado ao fato do periódico ter acolhido Carlos Sampaio como colunista, após o fim de sua gestão, cedendo espaço para que o engenheiro expusesse suas concepções sobre cidade nas páginas da publicação, o que, por sua vez, sugere estreita ligação e afinidade de interesses entre ele e Assis Chateaubriand.

*O Jornal* também destacava que Sampaio não preconizava apenas as belezas de suas obras, mas sua funcionalidade, principalmente no que dizia respeito à viação pública e à circulação (*O Jornal*, 18 de setembro de 1930, p. 1). Apoiava-se assim as medidas do prefeito que, ao enfrentar os “ídólatras de coisas velhas”, soubera erguer uma cidade moderna sobre as marcas co-

loniais, como a construção de prédios no Passeio Público, no lugar do terraço que ali existia, aumentando, na visão da publicação, as belezas da avenida Beira Mar (O Jornal, 18 de setembro de 1930, p. 1).

O periódico defendia ainda a ideia que o engenheiro, mesmo após o fim do seu governo, continuara a se preocupar com a cidade, envolvendo-se em debates sobre os problemas urbanos que iam aparecendo, no que remedia, provavelmente, à paralisação das obras na gestão do seu sucessor, Alaor Prata. Esse argumento era, de certo modo, importante para sustentar a tese da capacidade técnica indiscutível do homenageado:

Nesta rápida resenha das obras realizadas por Carlos Sampaio escapou-nos provavelmente alguns serviços que deveriam ser aqui registrados. Mas o que citamos basta para mostrar que o povo carioca não poderá esquecer-se da memória do brasileiro ilustre cuja morte veio enlutar a engenharia brasileira.

Tendo deixado a prefeitura Carlos Sampaio continuou vivamente interessado pelos problemas da cidade e não foi apenas para justificar a sua administração, que ele defendeu cabalmente em trabalhos publicados sob forma de livro, que se tornou assíduo frequentador das colunas de colaboração d'O Jornal, com a extraordinária lucidez de seu espírito e com vivo ardor polemístico discutiu todos os problemas urbanistas que tem surgido. Assim Carlos Sampaio, depois haver sido um dos maiores prefeitos passou a ser o guarda inteligente e vigilantes dos interesses municipais (O Jornal, 18 de setembro de 1930, p. 1).

A memória de Sampaio não foi, no entanto, sempre positiva ou elogiosa. Alaor Prata, que o sucedera na prefeitura do Distrito Federal, em seu livro *Recordações da vida pública*, de 1958, buscou apresentar o seu ponto de vista sobre a sua gestão e os constantes embates com seu antecessor. Aproveitou a oportunidade para sublinhar algumas características de Sampaio:

Homem sabidamente inteligente e culto, mas também sabiamente presunçoso e ousado, na sua inalterável condição de maior e mais intollerante de seus admiradores, então caprichou-se em despejar sobre a minha administração, então às voltas com dificuldades enormes, que ele temerariamente havia semeado, quantas acusações lhe acudissem à mente, injustas, quase sempre, e disparatadas, comumente. Às mais das vezes, levianas e desleais (PRATA, 1958, pp. 58-59).

De fato, durante a administração de Alaor Prata, Carlos Sampaio recebeu diversas críticas, criando-se um ambiente hostil entre os dois engenheiros. Prata destacou a posteriori que optara por não responder por um tempo, aguardando até o final da gestão Prado Júnior. No entanto, a morte de Carlos Sampaio o fizera adiar esses planos (PRATA, 1958, p. 30). Quando finalmente manifestou-se sobre Sampaio, contestou o volume de obras atribuído ao engenheiro, contrariando a visão consagrada por jornais da época de que ele era um bom administrador:

(...) para pôr as vultuosas obras em execução, volveu-se desembaraçadamente para as torneiras de crédito, encharcando-se de empréstimos nacionais e estrangeiros. Entrara a gastar, agravando temerariamente a crise do erário municipal (PRATA, 1958, p. 55).

Alaor Prata comparava também as formas de administrar a cidade de Carlos Sampaio e Sá Freire, defendendo que o segundo não contribuiria para a diminuição dos déficits da prefeitura.

Preocupado tão somente com interesses fundamentais da sua terra, Sá Freire marchava para a redução das despesas para a eliminação dos déficits, para o equilíbrio financeiro, proclamando que a sua administração haveria de estar subordinada às conveniências das finanças municipais. Carlos Sampaio, porém, marchava para o aumento das despesas, para a agravação dos déficits, para a perpetuação do desequilíbrio orçamentário, não proclamando — isso, não, abertamente o proclamava — mas entendendo que as finanças municipais haveriam de estar subordinadas às conveniências da sua administração (PRATA, 1958, p. 61).

Efetivamente, Alaor Prata não escreveu sobre a trajetória de Carlos Sampaio. Sua intenção era a de responder, ainda que tardiamente, as questões por ele levantadas na década de 1920. No entanto, o livro foi importante por nos apresentar outra visão sobre Sampaio, colocando em evidência características pouco lisonjeiras, que não aparecem nos demais textos e refletem as tensões entre os dois personagens.

## Considerações sobre a análise da trajetória e memória de Sampaio

A análise realizada neste artigo seguiu dois eixos centrais: o primeiro diz respeito à trajetória de Carlos Sampaio, a partir das contribuições teórico-metodológicas de Pierre Bourdieu, foi possível situar os campos ocupados por Carlos Sampaio e quais foram as relações desenvolvidas pelo engenheiro. Já o segundo foi perceber como foi sendo construída uma memória acerca deste personagem, estabelecendo importantes referenciais sobre como a trajetória do engenheiro era apresentada ao público, a partir do cotejamento de jornais e homenagens que produziram diversos relatos sobre a vida do engenheiro. Nesse sentido, intentamos destacar que as ações empreendidas por Sampaio não podem ser aceitas como lineares.

Cabe-nos investigar qual era a superfície que permitia este tipo de ação proposital de construção de certo conhecimento sobre Carlos Sampaio, destacando os traços e as características que se repetiam, analisando os seus sentidos. Os jornais destacaram, no momento se sua nomeação para a prefeitura e em seus obituários, o fato de ele ter sido um “emérito administrador”, sinalizando, deste modo, que a escolha do engenheiro para a municipalidade fora baseada no mérito. No entanto, entendemos que foram as redes de sociabilidade que levaram Carlos Sampaio ao comando da Prefeitura, sendo o seu capital político acumulado decisivo para a tomada de posições. É importante destacar que o *Jornal do Commercio* tinha estreita ligação com a Prefeitura do Distrito Federal, quando da administração de Sampaio e a publicação da reportagem sobre o engenheiro, aqui analisada.

A atuação de opositores de Sampaio, principalmente a de seu sucessor Alaor Prata, foi importante para mostrar como o terreno da construção de memórias é conflituoso e cheio de particularidades. As críticas à atuação do engenheiro são reveladoras para a construção de uma trajetória livre de linearidades, pensada a partir de uma variedade de campos de atuação, como era o caso de Sampaio que, formado inicialmente em engenharia, atuou no magistério superior, foi também empresário, ao mesmo tempo em que formulava projetos de melhoramentos urbanos para a cidade e buscava financiamento para os mesmos. A partir da década de 1920, Sampaio foi um porta-voz de destaque de um projeto modernizador das classes hegemônicas na Primeira República, que estava pautado pela importância das reformas urbanas na adequação do país aos ideais de civilização e progresso e atuando como intelectual.

## Notas

1 Destaca-se que este também foi o período de ascensão de Paulo de Frontin nas fileiras do Clube de Engenharia, graças a idealização do I Congresso de Engenharia e Indústria, que culminou na sua nomeação a presidência, em 1903, cargo que ocupou até 1934. (CURY, 2001, pp. 171-172).

2 André Gustavo Paulo de Frontin nasceu em 1860. Formou-se na Escola Politécnica em 1879. Professor de engenharia civil da Politécnica e do Colégio Pedro II. Protagonizou o episódio conhecido como “Água em seis dias”, em 1889, que tentou solucionar a constante falta d’água na cidade do Rio de Janeiro. Em 1903 foi eleito presidente do Clube de Engenharia, cargo que permaneceu ao longo de três décadas, sendo importante para a ampliação do seu capital político. Ingressou no Partido Republicano do Distrito Federal (PRDF) em 1912 e se elegeu deputado em 1917, mesmo ano em que fundou a Aliança Republicana. Foi senador pelo Distrito Federal e nomeado prefeito do Distrito Federal pelo presidente interino Delfim Moreira (1918-1919). Faleceu em 1933. (PINTO, 2011).

3 Luiz Raphael Vieira Souto nasceu no Rio de Janeiro em 1849. Ingressou na Escola Central em 1868, recebendo o grau de bacharel em ciências matemáticas e físicas, em 1871. Foi aprovado para ser professor da Escola Politécnica, em 1880, atuando como Catedrático de Economia Política, Direito Administrativo e Estatística. Na década de 1880 desenvolveu o projeto de construção de “familistérios”, que eram moradias populares. Associado a Carlos Sampaio e Paulo de Frontin, fundou a Melhoramentos e também foi Diretor de Obras da Prefeitura, em 1915. (CÔRREA, 2010, p.158).

4 Light se refere ao grupo de empresas constituídas por investidores canadenses e norte-americanos em fins do século XIX, que tinham por objetivo explorar os serviços de iluminação pública e particular, fornecimento de energia elétrica e de transportes por tração elétrica nas cidades de São Paulo e Rio de Janeiro. (CÔRREA, 2011).

5 Percival Farquhar foi um engenheiro e

empresário estadunidense, nascido em 19 de outubro de 1864, em York. Em 1900 obteve a concessão para abastecimento de eletricidade e construção de ferrovias em Cuba e Guatemala. Ao lado de Frederick Pearson e Alexander Mackenzie fundou a Rio Light and Power, em 1904. Farquhar faleceu em 1953.

6 Empresário e engenheiro nascido nos Estados Unidos, Frederick Stark Pearson nasceu em 1861 e faleceu em 1915, no naufrágio do Lusitânia. Foi o primeiro diretor presidente da Rio Light, da diretoria da Light São Paulo e primeiro presidente da Brazilian Traction Light and Power Co. Ltd. Em 1898, conheceu Percival Farquhar e ao se associarem a um grupo canadense, venceram a concessão de bondes cubanos. Fundou a São Paulo Railway Light and Power e atua como presidente da Light até 1915. (TÓRTIMA, 2008, p.111).

7 Empresário e advogado canadense, Alexander Mackenzie nasceu em 1860 e faleceu em 1943. Iniciou, em 1883, a sua carreira profissional no escritório de advocacia Blake, Lash and Cassels, que mais tarde atuaria na estruturação da Light em São Paulo e no Rio de Janeiro. Mackenzie teve como função elaborar os estatutos da companhia e de sua legalização junto ao governo, atuando como consultor jurídico e contando com a confiança de Pearson. Tinha relações de amizade com o engenheiro Paulo de Frontin e foi aceito sócio efetivo do Clube de Engenharia em 1905, sob o título de industrial. TÓRTIMA, Pedro. Biografias dos pioneiros: quatro diretores da empresa ou a teoria dos vasos comunicantes do poder. (LAHMEYER, 2008, pp. 649-668).

8 A Coleção foi organizada a partir dos documentos doados por Carlota Oliveira Sampaio, filha de Carlos Sampaio, em 2 de setembro de 1964. (Coleção Carlos Sampaio. IHGB, Lata 579, Pasta 101).

9 MACKENZIE, Alexander. Carta a Carlos Cesar de Oliveira Sampaio. Toronto, 1915. Lata 635, Pasta 47 (Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro – IHGB, Rio de Janeiro).

10 Epitácio Lindolfo da Silva Pessoa nasceu na Paraíba, em 1865. Advogado formado pela Faculdade de Direito de Recife em 1886. Participou da Assembleia

Constituinte de 1891. Em 1898 assumiu o Ministério da Justiça do governo Campos Sales, onde permaneceu até 1901. Nomeado ministro do Supremo Tribunal Federal no ano seguinte, se aposentando em 1912. Elegendo-se no mesmo ano para o cargo de senador da Paraíba. Foi o representante brasileiro na Conferência de Paz de Versalhes, em 1919. Venceu Rui Barbosa tornando-se presidente da República. Faleceu em 1942. (DIAS, 2011). Sobre a amizade entre Sampaio e Epitácio Pessoa ver PINTO, Surama Conde Sá. *Op. Cit.* p.214.

11 Comandado por João de Souza Lage, *O Paíz* tinha um apelo popular e nas palavras de Luiz Edmundo “amigo incondicional de todos os governos, serve-os com diligência e com agrado”, o que demonstra o perfil do jornal. (EDMUNDO, 2003, p.577).

12 Cabe destacar aqui que os vetos do prefeito iam para apreciação de comissões no Senado, que podiam ou não derrubar o veto. Segundo Surama Pinto, em 1909, o Senado apresentou 22 pareceres sobre os vetos do prefeito da cidade; já em 1917, foram 17 pareceres. Na gestão de Sampaio, a autora levantou que foram analisados 78 em 1921 e 111 em 1922. (PINTO, 2011, pp. 112-116)

## Referências bibliográficas

ARAÚJO, Adauto Tavares. **Administração pública e reformas**: um estudo sobre a produção intelectual de Carlos Sampaio (1920-1930). Dissertação (mestrado em História Social). Universidade do Estado do Rio de Janeiro. São Gonçalo, 2016.

ANDREATTA, Verena. **Cidades quadradas, paraísos circulares**. Os planos urbanísticos do Rio de Janeiro no século XIX. Rio de Janeiro: Mauad X, 2006.

BOURDIEU, Pierre. **A economia das trocas simbólicas**. São Paulo: Perspectiva, 1998.

\_\_\_\_\_. “A ilusão biográfica”. In: FERREIRA, Marieta de Moraes e AMADO, Janaína (Org.) **Usos e abusos da história oral**. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 2006. pp. 184-192.

CORRÊA, Maria Letícia. “Engenharia, economia política e progresso: a trajetória do engenheiro Luiz Rafael Vieira Souto

como estudo de caso (1849-1922)”. In: **Revista Brasileira de História da Ciência**, Rio de Janeiro, v. 3, n. 2, jul.-dez. 2010. pp. 157-169.

CORRÊA, Maria Letícia. “Light” (verbetes). In: **Dicionário Histórico Biográfico Brasileiro da Primeira República (1889-1930)**. Rio de Janeiro: FGV, 2011.

CURY, Vânia Maria. **Engenheiros e empresários**: o Clube de Engenharia na gestão de Paulo de Frontin (1903-1933). Tese (doutorado). Universidade Federal Fluminense, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia. Niterói, 2000.

DIAS, Sônia. “Epitácio Pessoa” (verbetes biográfico). In: **Dicionário Histórico Biográfico Brasileiro da Primeira República (1889-1930)**. Rio de Janeiro: FGV, 2011.

EDMUNDO, Luiz. **O Rio de Janeiro do meu tempo**. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2003. p.577.

LEVI, Giovanni. “Usos da biografia”. In: FERREIRA, Marieta de Moraes e AMADO, Janaína (Org.). **Usos e abusos da história oral**. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 2006. pp. 167-183.

KESSEL, Carlos. **A vitrine e o espelho**: o Rio de Janeiro de Carlos Sampaio. Rio de Janeiro: Secretaria das Culturas; DGPC; AGCRJ, 2001. (Memória carioca, v. 2).

MONTAGNER. “Miguel Ângelo. Trajetórias e biografias: notas para uma análise bourdieusiana”. In: **Sociologias**. Porto Alegre, v 9, n. 17, jan.-jun. 2007, pp. 240-350.

MOTTA, Marly Silva da. “O Hércules da Prefeitura e o Demolidor do Castelo: o Executivo municipal como gestor da política urbana da cidade do Rio de Janeiro”. In: OLIVEIRA, Lucia Lippi (Org.) **Cidade**: história e desafios. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 2002. pp. 194-211.

PINTO, Surama Conde Sá. “FRONTIN, Paulo de” (verbetes biográfico). In: **Dicionário Histórico Biográfico Brasileiro da Primeira República (1889-1930)**. Rio de Janeiro: FGV, 2011.

PINTO, Surama. **Só para iniciados... O jogo político na antiga capital federal**. Rio de Janeiro: MauadX; Faperj, 2011.

TELLES, Pedro Carlos da Silva. **História da engenharia no Brasil**: séculos XVI a XX. Rio de Janeiro: Clavero, 1994.

TÓRTIMA, Pedro. “Biografias dos pioneiros:

quatro diretores da empresa ou a teoria dos vasos comunicantes do poder". In: LAHMEYER, Eulália Maria & LEVY, Maria Bárbara (Coord.). **Estudos sobre a Rio Light**. Rio de Janeiro: Instituto Light; Centro da Memória da Eletricidade no Brasil, 2008. pp. 611-676.

VOLDMAN, Danièle. "A invenção do depoi-

mento oral". In: FERREIRA, Marieta de Moraes e AMADO, Janaína (Org.). **Usos e abusos da história oral**. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 2006. pp. 247-265.

Recebido em: 01/11/2020

Aprovado em: 27/11/2020