

# OS PRIMEIROS ANOS DA LIGHT NO BRASIL

Marcelo Molinari  
Alexandre Robazzini

## Resumo:

O trabalho consiste em uma análise de dados da companhia Light and Power acerca da primeira década do século XX. A partir das pesquisas desenvolvidas nos arquivos é possível perceber algumas importantes dinâmicas dos primeiros anos da empresa. Não há qualquer dúvida acerca do incremento para lucratividade da empresa. O faturamento bruto ao longo da primeira década do século 20 apresentou valores ascendentes. A quantidade de passageiros transportados aumentou. As milhagens das redes de bondes igualmente cresceram. A instalação da iluminação pública dinamizou-se de forma auspiciosa. Todos os dados analisados revelam o sucesso da Light em São Paulo. Não há, ao menos na década analisada, qualquer indício de decréscimo dos lucros ou da expansão da empresa.

**Palavras-chave:** Light and Power, indústria, bonde, usina

A grande riqueza do comércio cafeeiro, ampliada pelos mecanismos de proteção dos governos da Primeira República, circulava e se diversificava em múltiplos empreendimentos comerciais e industriais, permitindo uma euforia de progresso urbano sem paralelo em outros Estados.

Embora ainda marcada por valores “tradicionais” e “agrários”, mantidos pela oligarquia rural dominante até 1930, a mentalidade das classes médias urbanas desde o início do século já apresentava mudanças importantes. A ascensão de uma elite de profissionais liberais e pequenos empresários, possibilitados pelo progresso e pela industrialização, permitiu superar o conservadorismo das classes médias “tradicionais”, ligadas ao funcionalismo e aos cargos de “patronagem”.

A partir da década de 1870, São Paulo passou a ter um crescimento rápido e efetivo, e as mudanças sócio-culturais passaram a preparar o que se chamaria o “temperamento” da metrópole.

O despontar de São Paulo foi devido a fatores geográficos, nó de comunicação entre o litoral e o interior; econômicos, desenvolvimento da produção agrícola no interior, provocada pela imigração; político-administrativos, por ser a sede do Governo do Estado;

e climatológicos, à amenidade do seu clima. Porém, a indústria era, ainda, incipiente nesse período.

Quando, em 1899, aqui se estabeleceu a Light, já havia em São Paulo cerca de 238.500 habitantes. Era cidade de topografia irregular com ruas estreitas e sinuosas ligando a parte central, com diversos núcleos esparsos e separados por zonas não edificadas.

Inicialmente, em concorrência com o gás, a Companhia de Água e Luz do Estado de São Paulo fornecia energia elétrica, do escurecer até a meia-noite, nas zonas central e comercial da cidade. Muito poucas eram, então, as residências iluminadas à eletricidade. Segundo os registros disponíveis, o primeiro paulistano a iluminar sua residência com luz elétrica foi o Major Diogo Antonio de Barros, filho do Barão de Paranapiacaba, em 1880, na Rua Florêncio de Abreu. Em fins de 1901 havia 1.048 consumidores.

Contava a Companhia de Água e Luz com energia produzida em uma usina a vapor, situada próximo à Praça da República, onde se encontravam dois geradores Ganz, de Budapest, de 50 KVA, e dois de 200, no total de 500 KVA, todos monofásicos, 42 ciclos por segundo, 2.000 volts, acionados diretamente por motores a vapor, sem condensação. Era tão ensurdecedor o ronco desses geradores, que os terrenos do bairro de Vila Buarque, vizinhos à usina, eram poucos procurados para habitação.

A distribuição era aérea, com postes de madeira aparelhados. Os transformadores, reduzindo a tensão primária de 2.000 volts a 100 volts, eram montados em enormes caixas suportadas por postes ou seladas às paredes dos prédios. O fornecimento de eletricidade era feito à taxa fixa, quase que exclusivamente. A dificuldade de estabelecer uma rede aérea no centro comercial, quando aí já existia a da Companhia de Água e Luz, iria obrigar a nova empresa, a Light, a adotar o sistema de rede subterrânea de distribuição.

## **Companhias já estabelecidas em São Paulo**

### **Gás**

As iluminações, pública e particular, eram feitas, em 1900, pela San Paulo Gás Co. Ltd., cujo primeiro contrato com o governo do Estado fora assinado com Joseph Dutton, súdito inglês. Na sua extinção foi renovado pelo contrato de outubro de 1897, que dava à San Paulo Gás o privilégio para a iluminação a gás da Capital, pelo prazo de 30 anos. Todavia, este privilégio não impedia que se empregasse qualquer outro processo de iluminação na área da cidade que não estivesse iluminada a gás, ou que fosse

“produzida, distribuída e vendida eletricidade sem utilização de gás fabricado pela Companhia ou do seu material”.

O estabelecimento da iluminação, por eletricidade, nas vias públicas já servidas por gás, durante o privilégio, poderia ser contratada pelo Governo do Estado, reconhecida à Companhia de Gás preferência em igualdade de condições ou indenização se contratado com terceiros. Em setembro de 1902, foi aprovado um termo de aditamento ao contrato de 1897, pelo qual a Companhia se obrigava a transformar o sistema de iluminação pública, abandonando o bico de chama livre e adotando o gás incandescente tipo Auer.

A iluminação particular a gás, também circunscrita a uma restrita zona da cidade, era feita pela San Paulo Gás com bico de chama livre e sobretudo com o bico Auer. Com este teria de competir a Light. O aquecimento a gás era, em 1900, muito pouco desenvolvido.

### **Transportes coletivos**

Os serviços de transporte coletivos eram explorados, entre outros, pela Companhia Viação Paulista, por meios de carros de tração animal.

A Companhia Viação Paulista resultara da fusão de diversas empresas que, em São Paulo e nas cidades de Santos e São Vicente, faziam o serviço de transporte de passageiros e cargas sobre trilhos. Eram elas: Companhia Carris de Ferro de São Paulo, Companhia Transporte Paulista, Companhia São Vicente, Empresa Vila Mathias e Empresa Santista. A nova Companhia não recebera recurso algum de capital disponível, pois o capital de cada uma dessas empresas fora dispendido nas obras realizadas e ainda oneradas de um passivo bastante avultado. Eram, assim, precárias as suas condições.

Por outro lado, a cidade começava a desenvolver-se, não dispondo ela de elementos para satisfazer às necessidades da população. O serviço era tão deficiente que o povo traduzia as iniciais “C.V.P.” (Companhia Viação Paulista), que apareciam estampadas em todos os carros, por “Cada Vez Pior”.

Apesar de todos os seus esforços, a Viação Paulista conseguiu assentar apenas cerca de 60 quilômetros (42 linhas) de linhas – muitas destas tinham colocação defeituosa, tendo sido assentadas por diferentes Companhias que acabavam se prejudicando reciprocamente na luta pela concorrência. Os carros eram de proporções exíguas, a maioria com apenas cinco bancos com capacidade para quatro passageiros cada um. As viagens, por sua natureza, eram demoradas, exigindo, em determinados pontos, troca ou reforço de animais. Com dificuldade venciam as rampas da cidade.

Tudo levava a crer que o sistema de tração seria substituído. Foi quando, em 1899, os diretores da Viação Paulista chamaram um engenheiro francês para estudar a melhoria do sistema. Em suas conclusões, este perito desaconselhou o emprego da tração elétrica, baseado em razões de ordem financeira: a cidade ainda não comportava tal melhoramento. Esta conclusão, aceita pela Viação Paulista, veio a prejudicar o estabelecimento da Light até que esta adquirisse a Viação.

### **Incorporação da Light**

Francisco Antonio Gualco, Capitão da Marinha Italiana, residente em Montreal, encontrou-se no Canadá com o brasileiro Américo de Campos, que ali se achava em missão do Governo do Estado. Américo, que era sabedor das intenções do Comendador Antonio Augusto de Souza, sogro do seu irmão, Carlos de Campos, de formar uma companhia para explorar o serviço de viação por eletricidade na cidade de São Paulo, induziu Gualco a vir a São Paulo estudar a possibilidade de tal empreendimento. Gualco aqui chegou em 1896 e estudou, com o Comendador Souza, a possibilidade de estabelecer os serviços de viação e, juntos, obtiveram da Câmara Municipal, pela lei nº 304, de 15 de junho de 1897, a concessão com privilégio por 40 anos para essa nova atividade. Assinaram o respectivo contrato em julho do mesmo ano. Entre outras condições, havia a obrigação de começar dentro de um ano a construção de uma linha para a Penha, a qual devia estar terminada dentro de dois anos.

Trataram os concessionários de levantar o capital necessário, mas sem sucesso. Foram, assim, obrigados a pedir prorrogações de prazo para o início da construção, obtidas por termos de aditamento ao contrato.

Num desses termos consta: “o preço das tarifas de transporte, seja de passageiro seja do volume de carga ou bagagem, não excedendo este de 20 quilos de peso, será no mínimo de 200 réis e no máximo 400 réis em cada seção de dois quilômetros de linha”.

Procurando organizar um sindicato ou companhia e levar a efeito a então arrojada idéia, voltou Gualco ao Canadá, onde conseguiu interessar alguns capitalistas canadenses na organização de uma empresa. Eram eles: James Gunn, A. William Mackenzie, John Maitland Smith, Hebert Evelyn Harcourt Vernon, Archibald James Sinclair, Richard Selby Gosset e Ernest William McNeil. Assim, era fundada a The São Paulo Railway Light & Power Co., Ltd, que obteve a sua carta patente de incorporação, concedida pela rainha Victória, em abril de 1899.

O primeiro estatuto da nova companhia, tratando da transação dos negócios e interesses, foi assinado por James Gunn, como presidente, e as testemunhas foram

Alexander Mackenzie, Daniel Mulqueen e Walter Grow, nomes que ficaram para sempre ligados à Companhia.

Aproximou-se a Diretoria do notável engenheiro americano Frederick S. Pearson, então engenheiro-chefe da Metropolitan Street Railway, de New York, grande organizador que já tinha concluído e realizado diversas obras importantes nos Estados Unidos.

Depois de aprovado um relatório preliminar sobre a viabilidade do negócio, apresentado por James Mitchell, então agente no Brasil da General Electric Co., e M. J. Guerin, vieram a São Paulo, indicados por Pearson, três vultos eminentes: Alexander Mackenzie, Robert C. Brown e Hugh L. Cooper.

A concessão dada a Gualco e Souza era tão somente para transporte coletivo por eletricidade. Aparentemente já aconselhados por Pearson, esses concessionários, em dezembro de 1898, dirigiram à autoridade competente da Municipalidade, o Intendente de Polícia e Higiene, requerendo a “necessária licença para a construção de uma linha aérea para distribuição de força elétrica por todas as ruas e praças da Capital e seus subúrbios, para a exploração de luz elétrica, força motriz e para todos os demais misteres industriais”, nos termos da lei municipal nº 366, de 12 de agosto, e ato executivo nº 26, de 18 de outubro de 1898, daquela Intendência.

A 20 de dezembro desse mesmo ano de 1898, com despacho favorável daquela Intendência, ficaram Gualco e Souza também autorizados a distribuir energia elétrica.

Aqui chegando, o Sr. Alexander Mackenzie, em nome dos diretores da Light, dirigiu, em julho de 1899, uma petição ao Sr. Presidente da Republica, Manoel Ferraz de Campos Salles, solicitando autorização para a nova companhia funcionar no Brasil, como exigiam as suas leis, na qual já se declarava que a Companhia tinha feito arranjos para adquirir certas concessões feitas a Gualco e Souza na cidade de São Paulo, os quais tinham adquirido terras no município de Parnaíba, incluindo uma queda d’água do rio Tietê, que pretendiam desenvolver para abastecer São Paulo de eletricidade e que o seu capital era de seis milhões de dólares.

Pelo decreto n. 3.349, de 17 de julho de 1899, foi concedida a autorização mediante cláusulas assinadas pelo Ministro da Indústria, Viação e Obras Públicas, Severino Vieira, exigindo a manutenção de um representante com plenos poderes no país, e obrigação de se submeter às leis nacionais nos atos praticados no Brasil e ficando ainda qualquer alteração dos estatutos dependente da autorização do Governo Federal.

Por procuração da Diretoria de Toronto, cujo presidente era James Gunn, passada a favor de F. S. Pearson, da cidade de New York, engenheiro eletricitista, e Alexander Mackenzie, da cidade de Toronto, advogado, assina a Light, em 28 de

dezembro de 1899, a escritura na qual Gualco e Souza Ihe faziam a cessão e transferência de seus privilégios e concessões.

Legalmente instalada, a Light, então, inicia as obras para a realização dos seus planos.

Pearson voltou aos Estados Unidos em outubro 1899, aqui deixando Robert Brown na Superintendência da Companhia; Alexander Mackenzie, assistido por Carlos de Campos e Pinto Ferraz, como advogados; e Hugh Cooper, encarregado das obras de Parnaíba.

### **Oposição à nova companhia e absorção de empresas**

Surgiram, nos primeiros tempos da The São Paulo Railway Light and Power Co. Ltd., estorvos de todos os lados. Nasceram suspeitas de toda espécie contra ela e foram mesmo esquecidas todas as vantagens que ela oferecia. A oposição não foi feita somente pelas companhias de serviços públicos congêneres, então existentes, como também pela Prefeitura e por parte da Câmara Municipal.

### **Oposição da Companhia de Viação Paulista**

Era normal que houvesse reação destas companhias contra a Light, mas essa reação transformou-se numa luta irritante, onde quem agredia era a Viação e quem se defendia era a Light. A guerra começou no primeiro dia em que o primeiro trecho de linha para os bondes elétricos foi iniciado.

A Viação já tinha protestado contra a concessão dada a Gualco e Souza para transportes coletivos pelo poder competente. Fundara-se ela em cláusula de contrato de 12 de abril de 1871 que, com outros subseqüentes, foram fundidos num só, chamado de contrato de unificação da Companhia Viação Paulista, e que foi aprovado pela lei n. 400, de 11 de maio de 1899, da Câmara Municipal, publicada pela prefeitura, a 20 do mesmo mês. Neste contrato era reconhecido à Viação, o privilégio constante de contratos anteriores para o transporte urbano de cargas e passageiros sobre trilhos de ferro por tração animal ou por qualquer sistema que for aprovado pelo poder executivo. Todavia, este privilégio referia-se às ruas da cidade e estradas já servidas e trafegadas por linhas da Viação Paulista e na preferência para o assentamento de outras linhas em igualdade de condições com outros concorrentes. Também por esse contrato, as linhas da Viação poderiam ser cortadas por linhas de outras empresas.

Não obstante a clareza desse contrato, que não incluía o transporte por eletricidade, no dia 6 de julho de 1899, imediatamente após o início dos trabalhos da linha da Penha, quando pretendia realizar o assentamento de trilhos, a Light viu as obras

serem embargadas por despacho do juiz da 1ª Vara, a requerimento do advogado da Viação. A questão é levada aos tribunais e estes dão ganho de causa à Light. Prosseguiram os trabalhos, mas, pouco tempo depois, são de novo embargados e suspensos. Novas decisões dos tribunais a favor da Light e os trabalhos sempre prosseguem. Nesse ínterim, em Janeiro de 1900, o Poder Judiciário decreta a liquidação forçada da Viação, que se vinha debatendo em dificuldades financeiras, liquidação essa anulada logo depois.

Passado algum tempo, quando se pensava que a Light iria em breve fazer circular os seus bondes movidos por eletricidade e as suas obras para o início desse melhoramento estando quase concluídas, surge um novo mandato de embargo, a requerimento da Viação. Ficam mais uma vez as obras suspensas e tudo parado. Foi a Light condenada a prestar uma caução de 500 contos de réis de “opere demolindo” para poder continuar nas obras embargadas pela Viação.

A liquidação da Viação foi anulada logo depois, em abril de 1900, quando foi feita uma concordata com os seus credores e a Companhia de novo entregue aos seus diretores para continuar o serviço. Anuncia a Viação, nesse mesmo mês de abril, que um grupo de capitalistas franceses tinha sido formado para satisfazer os seus credores, reorganizando a Companhia e substituindo a tração animal pela elétrica.

Era mais uma manobra para impedir o prosseguimento das instalações da Light, que na época já estavam adiantadas, já que o primeiro carro movido por eletricidade corria no mês seguinte, mais precisamente em maio de 1900.

A concordata concedida à Viação foi rescindida porque a própria concordatária declarou que não a podia cumprir. Assim, tornou-se definitiva a liquidação. Em janeiro de 1901, requerem os síndicos a venda em hasta pública dos bens da Viação, pela avaliação feita por peritos, mas com reserva dos direitos de indenização contra a municipalidade e contra a Light pelos prejuízos sofridos pela concessão dada a Gualco e Souza. A hasta pública realizou-se em 2 de fevereiro de 1901. Não aparecendo licitante, foi renovada em 30 de março, com 10% de desconto de acordo com a lei, sempre sem ter havido comprador. A terceira praça realizou-se em 27 de abril de 1901 com o abatimento de 20%. Não havendo interessados e atendendo a um requerimento dos síndicos, ordena o juiz da causa que os bens fossem oferecidos em leilão com descontos sucessivos de 200 contos de réis. Quando atingiu 1200 contos de réis, pretenderam os síndicos impugnar a venda sob pretexto de que devia haver um valor mínimo. Não concordando, o juiz mandou realizar o leilão franco. O primeiro lançamento foi de 300 contos e o maior de 810 contos, feito por James Mitchell, representando a Light.

A 29 de abril de 1901, Robert C. Brown, Superintendente da Companhia, acompanhado do advogado Carlos Campos, efetua o pagamento do preço da arrematação. Recebendo o cheque, os síndicos declaram que o faziam como mero depositários e que continuavam impugnando a arrematação. Sem sucesso, recorreram ao tribunal de Justiça do Estado e, em recurso extraordinário, ao Supremo Tribunal Federal. A 17 de maio, os síndicos fizeram entrega à Light de todo o acervo, concessões e privilégios da Companhia Viação Paulista.

Desaparecida a sua antagonista e, em conseqüência, livre a Light dos ininterruptos obstáculos criados à sua expansão, iria ela ativar o assentamento de trilhos para estender a sua rede de transportes.

### **Oposição da The San Paulo Gás Co.**

Baseada em seu contrato com o Governo do Estado para a iluminação da capital, que lhe reconhecia a preferência para fazer o serviço de iluminação à luz elétrica, requereu a Companhia de Gás autorização para estender na capital cabos transmissores para iluminação domiciliar e força motora, por eletricidade. Esse requerimento foi despachado pela Prefeitura dizendo que o serviço dependia de contrato e a Companhia pediu as bases.

Passava-se isto em setembro de 1899, quando Gualco e Souza já tinham obtido, em dezembro de 1898, a devida licença para a construção de linhas aéreas em todas as ruas e praças para distribuir energia elétrica destinada à iluminação domiciliar e força motriz.

Temia a Companhia de Gás a concorrência da eletricidade. A luta comercial entre ela e a Light foi longa. As lâmpadas incandescentes de filamento de carvão, únicas existentes na época, eram pouco eficientes e o bico de gás incandescente oferecia vantagem sob o ponto de vista estrito da iluminação.

Quando surgiram as lâmpadas de filamento de ósmio, de tungstênio e a lâmpada Nernst, a vantagem passava para a eletricidade, até que apareceram as lâmpadas de filamento de tungstênio estirado, quando a concorrência se tornou impossível. Perdia o campo a Companhia de Gás no serviço de iluminação domiciliar, conservando o de iluminação pública, em virtude do seu contrato, e o de fornecimento de gás para aquecimento.

Embora a luta entre as Companhias fosse acirrada, nunca deixou de ser leal e confinada à parte comercial.

Mais tarde, em 1929, tendo a Companhia de Gás passado a outras mãos, foi feito um acordo com a Light para que esta se incumbisse da iluminação pública por eletricidade, ficando assim o gás só para o aquecimento.

### **Oposição da Câmara e Prefeitura de São Paulo**

A Câmara Municipal, em sua sessão de 3 de julho de 1899, decretou a lei nº 407, que foi promulgada pelo Prefeito, em 21 de julho do mesmo ano, regulando o serviço de distribuição de força e luz, por eletricidade, na cidade de São Paulo e seus arrabaldes. Segundo essa lei, entre outras exigências, dependia de autorização do Prefeito para a instalação do serviço de distribuição de energia elétrica no que dependesse de qualquer serventia às vias públicas.

Ficavam igualmente a cidade e seus arrabaldes divididos em quatro setores. O setor abrangendo o centro comercial era limitado pela Rua Araújo, onde estava localizada a usina a vapor da Companhia Água e Luz do Estado de São Paulo. Essa lei dificultava o assentamento de postes por outrem na zona central onde já existia a distribuição daquela companhia, embora a lei nº 407 previsse o caso de haver mais de uma empresa distribuidora em determinado setor. Gualco e Souza tinham, desde dezembro de 1898, licença para a construção de uma linha aérea para distribuir luz e força elétricas, licença essa que lhes fora dada sob o regime de outra lei municipal anterior, a de nº 366. Julgando-se prejudicados, entregaram um recurso à Câmara Municipal. Informando sobre o recurso, o Prefeito Antonio Prado, em 1º de dezembro de 1899, contesta a Gualco e Souza a qualidade de concessionários de linhas para distribuição de luz e força, por eletricidade, por terem eles apenas obtido uma licença, nos termos da lei nº 366, que permitia o assentamento de poste, cabos e fios nas vias públicas. Entendia a Prefeitura que concessão constituía direito de explorar livremente, sem a sua fiscalização, a indústria de distribuição de eletricidade. Exigia que Gualco e Souza se submetessem à lei nº 407.

A questão já tinha sido discutida acicamente antes da informação do Prefeito. No dia 2 de setembro, em uma conferência que Pearson, acompanhado pelo seu antigo colega e amigo engenheiro Octavio Pacheco e Silva e assistido pelo advogado Pinto Ferraz, tivera com o Prefeito, ficou resolvido que a Light acataria as prescrições da lei nº 407, desde que a concessão dada fosse extensiva aos quatro setores, sem exceção de praça ou rua.

Assim, a 11 de setembro de 1899, a Prefeitura dava permissão à Light para estabelecer as suas instalações por toda a cidade, inclusive na zona onde já havia distribuição da Companhia Água e Luz.

Noticiando a deliberação da Light de se submeter ao regime criado pela lei 407, publicava um jornal da época:

A poderosa empresa, aquela a quem a Câmara tem movido todas as perseguições, procurando por todos os meios desanimar no seu constante empenho de nos fornecer os progressos materiais que tão indispensáveis nos são hoje, vem por sua vez, consagrar essa lei [...] Desde que a L & P para aqui mandou o seu pessoal e que o publico se convenceu que essa empresa podia realmente libertá-los dos abusos sem nome da Cia. de Gás e da C.V.P. uma atmosfera de simpatia criou-se bruscamente em torno da benemérita sociedade [...] Os incidentes que posteriormente se deram com a exigência de plantas detalhadas por parte da Prefeitura, a discussão com esta havida a respeito da decantada lei sobre distribuição elétrica e finalmente às sucessivas peripécias da ação judiciária movida pela C.V.P. a Light, ainda mais acentuavam a corrente da opinião que se havia formado. Daí à convicção de que a nova empresa só achava diante de si uma oposição tenaz e realmente inexplicável não havia senão um passo [...] toda a gente ficou convencida de que a Câmara, ou melhor, a Prefeitura, levantava a Light toda a sorte de embaraços destinados a contrariar os justos interesses dessa empresa.

Noticiava também a Platéia, que o Prefeito Antonio Prado e o Vereador Abílio Soares apelidaram a Light de “puff americano” e “balão preparado para indenizações”. Declarava o engenheiro do Rio de Janeiro, A. Aschoff, em publicação de fevereiro de 1902:

Enquanto se organizavam os trabalhos de Parnaíba, os engenheiros F. S. Pearson, R. C. Brown e o advogado Alexander Mackenzie encontravam na capital do Estado os maiores empecilhos, criados não só pelos proprietários das empresas cujos interesses seriam prejudicados pela nova Companhia, como pelas próprias autoridades, que não acreditavam na realização de obras tão grandiosas. Supunham, como tivemos ocasião de verificar durante uma conferencia com o Sr. Conselheiro Antonio Prado, ilustre Prefeito da Capital Paulista, que a nova empresa desejava apenas criar um motivo para forte indenização.

Alguns auxiliares da Light lembram-se ainda de que, em um almoço realizado em Parnaíba anos depois, respondendo a uma saudação de Pearson, o conselheiro Antonio Prado confirmou ter, no início, duvidado da sinceridade da Light e que ele tinha realmente considerado como um “bluff”. É preciso confessar que, convencido mais tarde da sinceridade dos representantes da Light, não só ele como todas as autoridades estaduais e municipais, concorreram com a maior boa vontade e não pouparam esforços para que São Paulo fosse dotada dos melhoramentos que iriam contribuir eficazmente para o seu progresso.

### **Usina provisória a vapor**

Obrigara-se a Light a inaugurar o serviço de bondes elétricos no prazo de dois anos, contados do início da construção das linhas. Já era de se esperar que as obras de vulto, que haviam sido iniciadas em Parnaíba para produzir energia hidroelétrica, não

ficassem concluídas naquele período de tempo. Assim, foi a Light levada a construir uma usina provisória a vapor, onde produziria a energia necessária para movimentar os primeiros carros, cumprindo estritamente a cláusula contratual. É bom lembrar que a Light sofria, então, oposição tenaz por parte das autoridades municipais.

Essa usina geradora foi montada em terreno alugado na Rua São Caetano, esquina da Rua Monsenhor Andrade. Constava de duas caldeiras alimentando duas máquinas a vapor conjugadas com dínamos de corrente contínua de 225 quilowatts cada um, 550 volts.

Num barracão situado na Alameda Barão de Limeira, entre as ruas Helvetia e General Rondon, estavam sendo montados quinze carros elétricos de onze bancos, fornecidos por Brill, e equipados com dois motores General Electric, do tipo 58.

### **O primeiro bonde elétrico**

A inauguração da primeira linha de bondes elétricos verificou-se a 7 de maio de 1900. O ato revestiu-se de grande solenidade, tendo comparecido, entre outras pessoas, o Presidente do Estado, Conselheiro Rodrigo Alves, o Vice-Presidente, Dr. Domingos de Moraes, e o Prefeito Municipal, Conselheiro Antonio Prado, deputados, senadores, vereadores municipais, representantes da imprensa, do comércio, das artes e indústrias da cidade.

Essa inauguração foi um verdadeiro acontecimento. A afluência do público nas ruas percorridas pelos bondes como que denunciava um dia de festa popular. O itinerário era o seguinte: Largo de São Bento, Ruas Libero Badaró, São João, Seminário, Santa Ifigênia, General Osório e Alameda Barão de Limeira até o fim (Chácara do Carvalho) e vice-versa. Inaugurada essa primeira linha, o público ansiava por que outras linhas fossem beneficiadas pela tração elétrica. A Light redobrava esforços para atendê-lo, mas lutava com todos os obstáculos que lhes eram ininterruptamente criados, sobretudo pela Companhia de Viação Paulista. Por outro lado, a Light ainda não dispunha de motorneiros aptos para o serviço e era necessário instruí-los.

### **Usina Hidroelétrica Parnaíba**

A pedra fundamental e a chave do feliz êxito da Companhia formada no Canadá para explorar as concessões de Gualco e Souza era a aquisição de uma fonte de força hidráulica apropriada nas proximidades da cidade de São Paulo.

Para fazer os estudos necessários e levar a efeito as construções hidráulicas, a Companhia contratou os serviços do eminente engenheiro hidráulico, Sr. Hugh L. Cooper, de Nova Iorque.

Chegado ao país em Junho de 1899, sua primeira tarefa foi estudar cuidadosamente as diversas fontes de força hidráulica aproveitáveis em São Paulo. Este estudo revelou a existência de uma cachoeira possuindo os necessários elementos de valor geral, situado no rio Tietê, na Vila de Parnaíba, à distância de 33 quilômetros da cidade de São Paulo e, aproximadamente, 13 quilômetros da estação de Barueri, na linha férrea Sorocabana.

### **Inauguração da usina em 23 de setembro de 1901**

Um trem especial da Sorocabana, único meio de transporte até então existente entre São Paulo e a estação Barueri, partiu às 8 horas e 40 minutos da manhã. Dessa estação, os convidados seguiram em dois automóveis trazidos da capital, talvez os únicos existentes, e vinte e dois troles, sendo que alguns seguiram a cavalo, por dificuldade de condução.

A distância a percorrer até Parnaíba era de 11 quilômetros. Chegaram às 10 horas e 45 minutos e a primeira inauguração coube à represa sobre o Tietê. Aí, Alexander Mackenzie, advogado da Companhia, entregou uma colher de prata, com dedicatória comemorativa da solenidade, ao Presidente do Estado, e este então estendeu uma camada de cimento sobre a qual devia ser assentada, momentos depois, a última pedra da represa, em que se liam os seguintes dizeres: “Esta última pedra foi colocada pelo Exmo. Sr. Conselheiro Dr. Francisco de Paula Rodrigues Alves, Presidente do Estado de São Paulo, para comemorar a inauguração destas obras, no dia 23 de setembro de 1901”.

Terminada a solenidade, dirigiram-se todos os assistentes, a pé, para o reservatório de acumulação, de onde partem as águas para as turbinas. Aí, o Conselheiro Antonio Prado, recebendo uma colher de prata de Alexander Mackenzie, procede à inauguração com a colocação da última pedra, com os seguintes dizeres: “Esta última pedra foi colocada no dia 23 de setembro de 1901 pelo Exmo. Sr. Conselheiro Antonio da Silva Prado, Prefeito Municipal de São Paulo, que também colocou a primeira pedra de início da construção destas obras, a 6 de junho de 1900” (apenas quatorze meses de obras).

Eram 11 horas e 30 minutos quando, terminando o cerimonial, se dirigiram os convidados para a casa de máquinas. Da larga porta de entrada, um troféu de bandeiras sobrepostas a reposteiros de pano escuro, era possível ver uma comprida mesa de banquete ao centro do edifício entre os geradores de um lado e os quadros de manobra e transformadores de outro.

Quando foi inaugurada a usina, tinha ela, realmente, dois grupos turbinas-gerador em condições de funcionar, isto é, a energia disponível para São Paulo não excedia de 2.000 quilowatts e era, então, suficiente para alimentar os bondes, a iluminação e os motores das fábricas. O terceiro grupo de turbinas-gerador estava com a caixa da turbina arrebatada em virtude de um golpe de ariete, produzida pela operação intempestiva de seu regulador automático Lombard. Assim, temendo a reprodução do acidente, os dois outros grupos estavam sendo regulados pela variação do ponteiro de um voltímetro alimentado pelo gerador. Um operador manobrava as comportas da turbina, abrindo-a parcialmente quando o ponteiro baixava, e fechando-a quando subia. Era uma operação extremamente cansativa e os operadores eram freqüentemente revezados.

O consumo de energia elétrica crescia rapidamente, bem mais que o previsto. Muitos antigos funcionários ouviram Hugh Cooper fazer a previsão de que, passados dez anos, voltaria ele à Parnaíba para montar a segunda linha de tubo mestre de 700 metros, com 3,66 metros de diâmetro, para a qual deixara as competentes aberturas na represa principal e na auxiliar. Antes de completados apenas três anos, essa segunda linha estava em funcionamento, e antes dos dez anos de Cooper, isto é, em 19 de maio de 1911, era posta em serviço uma terceira linha formada por tubo de ainda maior diâmetro, 4,60 metros, para a qual foi necessário furar as duas represas, a principal e a auxiliar, operação perigosa e delicada porque devia ser realizada em pleno funcionamento da instalação.

A montagem desses tubos adicionais foi o resultado do rápido desenvolvimento do consumo de eletricidade em São Paulo, e obedeceu ao aumento do número de grupos de turbinas-gerador.

A usina, no início, em setembro de 1901, contava com 3 geradores. Já em 1903 era montado o quarto grupo de 1.000 quilowatts de capacidade. Em dezembro de 1905 era inaugurado o quinto grupo, este de 2.000 quilowatts, com turbina suíça de Escher Wyss, de 4.500 cavalos. Em junho de 1908, estava a usina acrescida do sexto grupo de 2.000 quilowatts, seguido do sétimo em julho de 1909 e do oitavo em dezembro de 1910, estes também de 2.000 quilowatts cada um. Exigindo o consumo sempre maior potência na usina, e só existindo oito aberturas na represa auxiliar de compensação, foi resolvido montar os quatro geradores de 1.000 quilowatts das primeiras instalações, por grupo de dois, sobre um mesmo eixo, instalando, naturalmente, novas turbinas de capacidade duas vezes maior que as antigas. Ficaram, assim, livres, duas aberturas na represa auxiliar, permitindo a montagem de duas novas unidades de 2.000 quilowatts cada uma. Em setembro de 1911, já entrava em funcionamento o primeiro grupo gerador de 2.000 quilowatts formados pelos antigos alternadores 3 e 4, com a sua nova turbina. Em março

de 1912, era inaugurada a segunda nova unidade de 2.000 quilowatts, e em maio desse ano o mesmo ocorreu com o segundo grupo de 2.000 quilowatts, formado pelos alternadores nº 1 e 2 da instalação original, sempre com uma nova turbina adequada à nova capacidade.

Assim, em 1912 estava a usina de Parnaíba completamente equipada, como se encontra nas condições atuais, com 8 turbinas de 4.500 cavalos acionando grupos de alternadores da capacidade nominal de 2.000 quilowatts cada um.

Com o aumento dos geradores houve, é claro, o aumento da capacidade dos excitadores e do número de transformadores-elevadores da tensão da usina.

Pelos projetos da Companhia, já aprovados pelos poderes competentes, a instalação de Parnaíba sofreria uma remodelação completa dentro de pouco tempo, desaparecendo toda a instalação original e abandonados os atuais maquinismos.

### **Represa de Guarapiranga, em São Paulo**

As sucessivas turbinas instaladas em Parnaíba, com o conseqüente consumo de água para o seu funcionamento, não podiam deixar de obrigar a Light a regularizar a vazão do rio Tietê. Não era possível criar um grande reservatório de regularização em Parnaíba pela elevação da crista da represa, sem afetar a cidade de São Paulo, que fica a montante. Todavia, era possível elevá-la a um metro, e isso foi realizado, aumentando a queda útil.

Um reservatório de regularização deveria ser construído a montante da cidade ou num afluente do Rio Pinheiros, que é tributário do Tietê. Estudos mostram que esta segunda solução era perfeitamente viável, tanto sob o ponto de vista técnico como financeiro, se fosse escolhido o rio Guarapiranga. Assim, resolveu a Companhia, já em 1906, construir nesse rio uma represa de terra. Deu início a essa construção o engenheiro americano M. M. Murtaugh, tendo sido terminada a obra pelo engenheiro, também americano, Thomas Berry.

Localizada a cerca de dois quilômetros e meio além da então vila de Santo Amaro, a represa tem cerca de 1.600 metros de comprimento, sendo que o seu eixo corta o curso norte-sul do vale do rio em ângulo reto. Do lado leste, a inclinação até o rio é suave, ao passo que, do lado oeste, o terreno é íngreme e levanta-se a uma altura de 40 a 50 metros acima do rio. Ela é construída pelo processo hidráulico, isto é, por um jato de água sob grande pressão que desintegra a terra e a conduz por tubos e calhas até o lugar de depósito definitivo. A altura máxima é de cerca de 20 metros, largura no alto, 15 metros e taludes de 1 para 2 do lado de fora e 1 para 3 do lado do tanque, represando mais ou menos 200 milhões de metros cúbicos de água. Uma tão vasta extensão de

água situada em um belo vale tornou-se um aprazível lugar de divertimento público e inúmeras vivendas, e diversos clubes náuticos foram construídos nas suas margens.

Construída unicamente para regularizar a vazão do Rio Tiete, na usina de Parnaíba, essa represa terá nova aplicação como fornecedora de água para a usina de Cubatão.

### **Usina a vapor da estação distribuidora**

Vinha a Companhia sentindo dificuldade em manter um serviço adequado, embora tivesse constantemente aumentado a capacidade de suas instalações hidroelétricas e correlatas, quando, em 1912, pela primeira vez desde o início do fornecimento de energia, foi ela obrigada a restringi-lo durante alguns dias. A vazão média do rio Tietê com a reserva do lago de Guarapiranga, em Santo Amaro, tornara-se insuficiente. Já tinha, então, a Companhia iniciado os estudos pra o estabelecimento de novas fontes de energia hidroelétrica, mas as obras seriam demoradas, devido à sua importância, como geralmente são as construções desse gênero. Nessas condições, a imediata solução para o problema da falta de energia poderia somente ser resolvida pela montagem de uma usina auxiliar a vapor que seria uma garantia para a continuidade do fornecimento aos consumidores, inspirando confiança no serviço. O público recebeu a restrição ao fornecimento sem recriminações, por se tratar de medida de caráter temporário e por ter conhecimento dos estudos hidroelétricos e da montagem da usina a vapor.

Para a instalação dessa usina, já em 1911, fora comprado um terreno contíguo à estação distribuidora principal. Construído o edifício pra proteger os maquinismos, foram nele montados 2 grupos turbo-geradores de 2.500 quilovolt-ampères cada um, dando 3.600 revoluções por minuto, e 2 grupos turbo-excitadores de 100 quilowatts, com os componentes condensadores, caldeiras e os demais aparelhos auxiliares usuais.

Posta em serviço em setembro de 1912, funcionou essa usina muitos dias durante aquele ano, mas, no ano seguinte, 1913, funcionou quase que continuamente, desde o mês de maio, produzindo cerca de 15% da energia total gerada naquele exercício.

Com o auxílio do vapor, foi possível normalizar o serviço e fornecer energia nas horas de ponta da carga que excedia à capacidade da usina de Parnaíba.

Continuaram os turbo-geradores a auxiliar as instalações de Parnaíba até a inauguração, em 1914, da usina de Itapararanga, no rio e município de Sorocaba, pertencente à São Paulo Electric Co., Ltda.

Mais tarde, em 1924, em condições análogas, foram instalados mais dois grupos de 2.500 quilovolt-ampères no mesmo edifício que comportava tal aumento desde a sua

origem. Ainda hoje, a usina possui 4 grupos de 2.500 quilovolt-ampères com os componentes condensadores, caldeiras, alimentadores etc.

### **Relatório Anual da Light - 1910**

O trecho das primeiras páginas é a introdução de todo o relatório em que o provável encarregado ou gerente geral das atividades da companhia canadense relata os principais acontecimentos relacionados à empresa em São Paulo. Sem dúvida há um predomínio de uma perspectiva positiva de ganhos.

Em geral os resultados das operações durante os últimos anos podem ser considerados satisfatórios (como mostra a tabela a seguir) e a sondagem para o contínuo aumento em ganhos em todos os departamentos é bem encorajadora.

<b>Ano</b>	<b>Faturamento Bruto</b>
1903	5.367.778
1904	5.704.573
1905	5.914.149
1906	6.084.482
1907	6.835.598
1908	7.415.056
1909	7.900.317
1910	9.064.730

Faturamento bruto da Light & Power de 1903 a 1910

Os ganhos ferroviários aumentaram quase dois contos por dia nos ganhos diários de 1909, enquanto no departamento de Luz e Energia, o crescimento foi mais de um conto por dia. Nesse período houve uma notável mudança na aparência da cidade durante o último ano.

Até aquele momento, a construção de novas instalações havia sido confinada a um pequeno território próximo ao centro da cidade. Como esta seção, no entanto, estava próxima de ser acabada e a população estava crescendo rapidamente, construções começaram a ser realizadas nos distritos distantes. Esta ação resultaria em um apreciável efeito nos ganhos ferroviários da companhia durante os próximos anos.

O congestionamento do tráfego de bondes na porção central da cidade estava crescendo de tal maneira que acabava afetando muito materialmente a operação de muitas das linhas como é possível verificar na tabela a seguir. A companhia alterou algumas das rotas para reduzir o número de atrasos causados pelo tráfego e novas rotas

foram planejadas para serem colocadas em funcionamento assim que algumas melhorias municipais fossem realizadas.

<b>Ano</b>	<b>Total</b>	<b>Ferrovias</b>
1903	19.075.974	18.605.595
1904	19.536.893	19.054.665
1905	20.222.300	19.730.901
1906	20.936.460	20.443.254
1907	23.274.788	22.686.410. ½
1908	24.981.066	24.332.366
1909	26.677.993	25.974.185
1910	32.560.590	31.827.699

Passageiros Transportados entre 1903 e 1910

A municipalidade começou a estudar o problema seriamente buscando diminuir o congestionamento, abrindo novas ruas, aumentando outras e construindo diversos viadutos para conectar a porção central da cidade diretamente com ruas que se voltam para as seções distantes.

Segundo o documento, em outubro de 1910 um sindicato foi formado entre os condutores e motoristas, o movimento foi guiado por algumas influências externas.

Assim que o sindicato foi organizado, uma greve foi declarada e por alguns dias a Light se viu compelida a operar um número reduzido de carros. Com a ajuda da polícia, no entanto, e auxiliado pela lealdade de um grande número dos próprios funcionários, que, segundo consta no relatório, não tinham nenhuma simpatia pelo sindicato, a companhia foi capaz de resolver a greve com pequenos gastos para danos em carros e propriedades.

Revolta começaram em diversos pontos da cidade, mas, graças aos energéticos esforços da polícia, o dano resultante foi pequeno.

A principal realização durante o ano foi a instalação da oitava unidade de geração em Paranaíba de 2000kw. O aumento necessário do número de carros em muitas linhas de tráfego pesado e o estabelecimento de novas rotas fez com que fossem necessários ao menos 25 novos carros até o fim do ano. A tabela a seguir mostra a quantidade de quilômetros percorridos pelos carros da companhia.

<b>Período</b>	<b>Quilômetros</b>
31 de Dezembro de 1905	119.110
31 de Dezembro de 1906	124.819
31 de Dezembro de 1907	129.278
31 de Dezembro de 1908	146.431
31 de Dezembro de 1909	161.759
31 de Dezembro de 1910	164.765

Milhagens das redes

O censo para o final da década de 1910 não estava ainda completo, mas estimativas conservadoras colocam a população da cidade de São Paulo em mais de 400 mil.

Durante o ano 1910 foram apenas cinco minutos de tempo perdido devido à interrupção dentro da usina, na linha ou nas subestações. Em julho, no entanto, devido ao fechamento do par de portões do cano de alimentação nº 2, a companhia foi obrigada a fechar a usina durante muitas noites até ela poder ser aberta. O tempo perdido graças a esta ocorrência extraordinária foi 30 horas e 10 minutos.

O relatório ainda enfatiza uma série de descrições técnicas ligadas ao funcionamento das usinas e dos outros procedimentos ligados à empresa como o gerenciamento das linhas. Há um inegável predomínio de informações técnicas em boa parte do texto. O entendimento destas informações depende, entretanto, de um maior conhecimento técnico, afinal há muitas referências a este tipo de dado ligados à eletrônica.

A fonte pode ser encarada de muitas formas, uma delas está na própria história da energia se considerarmos o nítido crescimento na produção de energia em São Paulo neste período. Este crescimento, por sua vez, apresenta fortes correlações com a crescente urbanização da cidade, podemos entender a expansão dos negócios da empresa como um sintoma do potente aumento demográfico paulista.

<b>Ano</b>	<b>Total</b>	<b>Ferrovias</b>
1903	19.075.974	18.605.595
1904	19.536.893	19.054.665
1905	20.222.300	19.730.901
1906	20.936.460	20.443.254
1907	23.274.788	22.686.410. ½
1908	24.981.066	24.332.366

1909	26.677.993	25.974.185
1910	32.560.590	31.827.699

Passageiros Transportados Mensalmente entre 1903 e 1910

A companhia informa que tem em serviços regulares 113 carros motorizados de acordo com os programas aprovados e que, no final do ano, a média diária foi de 117 além de 30 carros de trabalhadores, que estão em quatorze linhas.

Um departamento de reclamações foi instalado para permitir aos consumidores receberem pronta atenção para seus problemas e para permitir que a companhia fique em contato próximo com suas necessidades.

Ocorreram 13 acidentes registrados resultando em morte durante o ano que o documento compreende. Desses, 10 ocorreram no Departamento de Tráfego, um em uma das subestações e 2 na Parnaíba. Três mortes foram causadas por passageiros trocando de bancos e caindo, ou saindo do carro enquanto estava em movimento caindo sob as rodas.

<b>Consumidores</b>	<b>Consumo Kw</b>
Livraria Santa Maria	121,3
Curtume Água Branca	129
Serraria União	158
Companhia Mecânica	100
Companhia Fabricadora de Papel	900
Companhia Brasileira de Linhas para Coser	651
Pinotti Gambá & CIA	308
Cia. Brasileira de Alpargatas e Calçados	101
Companhia Indústria	462
Bernardo Kuntgon	100
Álvaro Guimarães e Cia	195
Companhia Fabril Paulistana	444,25
Nami Jafet e Irmãos	390
Companhia Fabril São Bernardo	498
Francisco Matarazzo & Cia	3363
Cotonofício Rolopto Crespio	748
Cia. Nacional de Focilos de Fita	1245
São Paulo Railway Company	1150,25

Estrada de Ferro Centro Lo Brazi	430
São Paulo Railway Company (Tajás)	330
Repartição de Águas e Esgotos	599

Lista dos principais consumidores de força elétrica em janeiro de 1911

### **A chegada da Light – os fatos**

São Paulo, 1900, 7 de Maio

Rodrigues Alves, presidente do Estado e futuro presidente da república, aciona os dínamos da usina provisória a vapor instalada pela Light na Rua São Caetano. Meia hora depois sai do depósito de carros da Alameda Barão de Limeira um bonde que, dirigido pelo próprio superintendente da Alameda Barão de Limeira, Robert Brown, era ocupado por passageiros ilustres como o presidente do Estado, o vice-presidente Domingos de Moraes, o prefeito municipal Antônio Prado, secretários do governo, senadores, deputados, vereadores e representantes do comércio, da indústria e da imprensa.

Ao longo do trajeto percorrido pelo bonde da Alameda Barão de Limeira na Barra Funda ao Largo do São Bento, no centro, a população se aglomera e aplaude, entusiasmada, curiosa. Estava inaugurada a linha de bondes elétricos, Barra Funda-Santa Efigênia, a primeira de São Paulo e a primeira da Light no Brasil. Encerrava-se com êxito e festa e o capítulo inicial de uma história que começava alguns anos antes.

São Paulo, 1895

O Comendador Antônio Augusto de Souza manifesta a intenção de organizar em São Paulo uma campanha para explorar o serviço de transporte urbano de passageiros e cargas por meio de bondes elétricos.

Nos últimos anos do século XIX, a rápida expansão da capital paulista exigia a ampliação e a modernização dos serviços de utilidade pública. Em outros estados e cidades brasileiras surgiram as primeiras usinas hidrelétricas, as primeiras ruas iluminadas, a eletricidade e até mesmo uma rede de bondes elétricos funcionava no Rio de Janeiro, inaugurada em 1892 pela Companhia Ferro-Carril do Jardim Botânico para servir ao bairro do Flamengo e adjacências.

O Comendador Souza tinha vínculos com os poderosos Campos, do Partido Republicano Paulista. Era ele sogro de Carlos de Campos, na época Secretário da Justiça e futuro governador de São Paulo. Não lhe era difícil obter concessão municipal para a implantação do serviço. Faltavam-lhe os conhecimentos técnicos e os vultosos recursos requeridos pelo arrojado empreendimento.

Montreal, 1896

Américo de Campos visita o Canadá em missão do governo paulista e encontra-se com Francisco Antônio Gualco, Capitão da Marinha italiana e experiente homem de negócios. Américo sabia dos planos do comendador Souza, sogro de seu irmão Carlos e convence Gualco a vir a São Paulo estudar a viabilidade do empreendimento. Gualco chega a São Paulo ainda em 1896.

São Paulo, 1897

O Capitão Gualco entende-se com o comendador Souza e juntos obtêm da Câmara Municipal, em 15 de julho, a concessão do serviço de viação elétrica por 40 anos. Voltando ao Canadá, Gualco procura reunir os meios técnicos e financeiros necessários para a implantação da companhia.

Nova Iorque, 1897

Um dos capitães da nova indústria de eletricidade, o engenheiro norte-americano Frederick Starck Pearson, tira férias e viaja para o Brasil.

Formado em 1883, Pearson tinha sido professor de matemática e mecânica, entre 1884 e 1886. Trocando as salas de aula pelos gabinetes de grandes empresas ligava-se a West End Street Railway of Boston (1889-1893), dirigindo a realização de importantes obras de transporte e energia nos Estados Unidos, no Canadá e no México e acumulando razoável fortuna.

Alertado por Gualco ou pelo inglês James Mitchell, representante da General Electric no Brasil, ou guiado simplesmente por seu reconhecido faro para bons negócios, o experimentado engenheiro dirige-se para São Paulo, percebe a importância que a capital paulista tendia a assumir e, convencendo-se de que a cidade em expansão comportava um sistema de transporte coletivo, por tração e elétrico, faz os primeiros estudos para sua implantação.

De retorno aos EUA busca financiamento e apoio para o projeto, não podendo afastar-se a hipótese de que tenha procurado a ajuda de seu amigo Percival Farquar, financista quase lendário, de métodos pouco escrupulosos, mas de preciosas vinculações com grupos industriais e bancários dos EUA e da França.

São Paulo, 1898

Já orientados por Pearson, que não estava interessado apenas no serviço de bondes, Gualco e Souza conseguem da municipalidade a ampliação da concessão original para novas linhas e autorização adicional para a produção e distribuição de energia elétrica. Ao mesmo tempo, mantém entendimento com Pearson para a venda das concessões.

Toronto, 1899 7 de Abril

Um grupo de capitalistas canadenses, articulados por Pearson, entre os quais James Qunn e Willian Mackenzie, presidente da Canadian Northern Railway, fundam a The São Paulo Railway Light and Power company Limited com sede em Toronto. Pearsons torna-se, oficialmente, o consultor técnico da nova empresa.

A carta-patente, expedida pela Rainha Vitória do Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda, através do governo da província de Ontário, no Domínio do Canadá, delineia os objetivos ambiciosos da companhia, incorporada para “estabelecer, construir, completar, manter e fazer funcionar, obras para a produção, utilização e venda e produzir eletricidade gerada por vapor e força motora elétrica, a vapor, a gás, pneumática, mecânica e hidráulica ou outra força qualquer para quaisquer fins”. A carta patente menciona poderes para estabelecer “linhas e estradas de ferro” e “Também linhas telegráficas, telefônicas e quaisquer outras a elas ligadas”, bem como “adquirir por compra, arrendamento ou por outra forma e nos termos e condições que foram ajustados quaisquer bens móveis ou imóveis, terras e direitos inerentes, inclusive referentes a energia hidráulica, lagos, açudes, rios e correntes de água”.

Rio de Janeiro, 1899, 17 de Julho

Pelo decreto nº 3.349 assinado pelo Presidente da República, o paulista Campos Sales, “é concedida autorização a The São Paulo Railway Ligh and Power Co. Ltd para funcionar na República, com os estatutos que apresentou, sob as cláusulas que este continha e assinado pelo Ministro da Indústria, Viação e Obras Públicas.

São Paulo, 1899 29 de Setembro

Gualco e Souza assinam uma escritura transferindo para a Light suas concessões e privilégios. Pearson, que voltara ao Brasil para arrematar seu plano, retorna aos EUA, deixando à frente da empresa três homens de sua confiança Robert Brown, engenheiro e administrador norte-americano no posto de Superintendente; Alexander Mackenzie, jovem advogado de Toronto, para encaminhar as questões jurídicas, assessorado pelos advogados brasileiros Carlos de Campos e Pinto Ferraz; e Hugh Cooper, engenheiro norte-americano especializado em instalações hidráulicas para projetar e dirigir a construção da primeira usina hidrelétrica da companhia.

Toronto, 1899, 13 de dezembro

Na razão social da empresa, a palavra railway é substituída por tramway. A mudança efetivada inicialmente na matriz é ratificada no Brasil em 25 de junho do ano seguinte. Não se tratava de questão puramente formal. Operava em São Paulo, desde 1867, uma estrada de ferro inglesa denominada São Paulo Railway Co. Ltd, a famosa Santos-Jundiaí. Ao mudar a designação, a Light renunciava a competir com a ferrovia inglesa, restringindo-se à viação urbana.

**Fontes Primárias:**

ELETROPAULO. **Relatório Anual da Superintendência**. São Paulo, 1910. Fundação Patrimônio Histórico da Energia e Saneamento.

**Bibliografia:**

BRANCO, Catulo. **Energia Elétrica e Capital Estrangeiro no Brasil**. São Paulo: Alfa-Ômega, 1975.

CARONE, Edgard. **A Evolução Industrial de São Paulo (1889-1930)**. São Paulo: Senac, 2001.

DEAN, Warren. **A Industrialização de São Paulo**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1991.

SOUZA, Edgard de. **História da Light: primeiros cinquenta anos**. São Paulo: Eletropaulo, 1989.

**Ilustrações Utilizadas:**

Reinauguração da Usina, 1900. (Acervo: Arquivo Municipal de Rio Claro)



Reforma da casa de máquinas, 1899. (Acervo: Arquivo Municipal de Rio Claro)