

CULTURA MATERIAL E MEMÓRIA DA ENERGIA PAULISTA

Marcelo Paes Landin
Tania Carla Bendazoli de Falco
Tiago da Silva Fagundes Alves

RESUMO

O presente trabalho busca analisar a importância da cultura material e da memória dentro do processo de preservação do patrimônio histórico da energia elétrica em São Paulo através da fundamentação dos conceitos relacionados à cultura material e à memória, assim como quanto à importância de sua preservação e do estudo detalhado do caso específico dos bondes elétricos.

PALAVRAS CHAVES: Cultura Material; Memória; Bondes Elétricos; Energia Elétrica; História da ciência e da técnica

INTRODUÇÃO E CONSIDERAÇÕES METODOLÓGICAS

O presente trabalho busca analisar a importância da cultura material e da memória dentro do processo de preservação do patrimônio histórico da energia elétrica em São Paulo. Para tanto buscamos fundamentar brevemente os conceitos relacionados à cultura material e à memória, assim como quanto a importância de sua preservação.

Nosso trabalho constituiu-se basicamente de levantamento bibliográfico e visitas ao acervo da Fundação Patrimônio Histórico da Energia e Saneamento. Além de fonte para nossa pesquisa, a Fundação foi objeto de nosso trabalho, uma vez que é peça central para o entendimento do processo de preservação deste legado em nosso estado. A Fundação mantém em suas instalações extenso acervo sobre o tema, e também vêm realizando atividades no sentido de manter e difundir a história e a memória da energia em São Paulo.

Devido à magnitude do acervo, assim como a extensa gama de possibilidades advindas da proposta para esta pesquisa, optamos por eleger um objeto de estudo para uma análise mais detalhada: os bondes elétricos. A opção pelos bondes deu-se em decorrência da importância fundamental dos mesmos em seu momento histórico assim como a relevância presente de seu legado. Em uma cidade como São Paulo, mais de um século após a introdução dos bondes elétricos, ainda nos debatemos com questões muito similares às colocadas naquele tempo. Em decorrência, entendemos que o estudo de caso dos bondes elétricos em São Paulo nos traria uma compreensão mais clara das questões teóricas que elencamos neste trabalho quanto à importância da preservação e disseminação da cultura material e da memória da energia em São Paulo.

CULTURA MATERIAL E MEMÓRIA – ABORDAGEM CONCEITUAL

A memória é base do nosso conhecimento. Em seu entendimento mais simplificado é nossa capacidade de registrar e resgatar fatos, sensações e sentimentos durante nossa existência. Entretanto, seu conceito e seu funcionamento intrigam estudiosos há muito tempo, uma vez que é componente fundamental do conhecimento. Apesar de a relação com a memória, assim como seu conceito, terem se alterado no correr dos séculos, é um tema sempre presente e relevante nas sociedades humanas.

Atualmente nosso entendimento sobre a memória incorporou muito das ciências biológicas e físicas e segue sendo campo de investigação das ciências sociais e da psicologia. Esses estudos envolvem necessariamente os conceitos de retenção,

esquecimento e seleção. Considerando que é um mecanismo complexo, e portanto de difícil simplificação, podemos entender que a memória é fundamentalmente uma construção no presente a partir de fatos ocorridos no passado. (KESSEL, p. 2)

Mas para além da memória individual, o papel social da memória está bastante vinculado à memória coletiva, uma vez que esta representa não só o compartilhamento de memórias de um passado comum, mas também é fundamental nas definições de pertinência a um grupo, especialmente em seus componentes simbólicos.

Esta memória coletiva, no decorrer das gerações, é que vai nos permitir um entendimento social e nos aperfeiçoar como sociedade. “A memória de várias gerações são os degraus da escada que subimos para atingir uma maior cultura, alargando e aprofundando o conhecimento individual e coletivo, para alcançar um entendimento social mais perfeito, melhorar a capacidade de viver em sociedade, para dispor de mais e melhores recursos justamente distribuídos e para atingir uma organização política mais perfeita, harmonizando interesses privados e da sociedade. Isto é memória”.(Cf. BARROS, 1999, p.51)

Mas a memória não é exclusivamente seu componente intangível que levamos com cada um de nós, ou como um grupo. Ela está vinculada a documentos, materiais, lugares, imagens, enfim ao patrimônio legado pelas gerações anteriores para as gerações presentes, com o qual convivemos e que legaremos às gerações futuras. Este patrimônio é base fundamental para nosso conhecimento histórico, para nosso entendimento das situações presentes e inspiração para nosso futuro.

Dada sua importância, a questão da preservação de nossa cultura material e nossa memória é central não somente para historiadores, mas para o conhecimento humano de forma geral. Historicamente os museus vêm se encarregando de preservar este patrimônio, seja ao conservar os componentes da cultura material seja ao difundir e trabalhar com questões relativas à memória. Cada vez mais os museus vêm assumindo um papel de não ser uma mera vitrine de artefatos do passado, mas sim de transformação social. Neste entendimento, o museu tem papel central nas questões de identidade de uma sociedade ao fomentar o contato de uma população com sua própria história, suas tradições e valores, enfim, com sua identidade. Assim, o museu não é um espaço que olha para o passado, mas sim que a partir deste passado abre espaço para que essa sociedade entenda seu presente e reflita sobre seu futuro. (MENEZES, 1993)

PRESERVAÇÃO DA CULTURA MATERIAL E DA MEMÓRIA DA ENERGIA ELÉTRICA EM SÃO PAULO

OBJETO DA MEMÓRIA: PEQUENA HISTÓRIA DA ENERGIA

Para que compreendamos a relevância da preservação da memória da energia, é imprescindível que entendamos que ela é, sem dúvida, um componente da memória da humanidade. Sendo uma memória recente, é certo que seu entendimento e registro são fundamentais para nosso futuro.

Esse entendimento da memória da energia nos remete às transformações que as descobertas energéticas causaram na humanidade. Assim que o homem descobriu e dominou esse fluido invisível, buscou colocá-lo à sua disposição. Uma das primeiras manifestações da capacidade da energia elétrica em melhorar a vida humana surgiu com a transformação da escuridão em claridade através da lâmpada, abrindo, assim, novos horizontes noturnos, tornando viável viver durante a noite.

Com seu surgimento, a eletricidade gradativamente superou outras formas de iluminação menos versáteis como as obtidas a partir do azeite, do petróleo e do gás. A iluminação elétrica alcançou o seu primeiro grande momento na Exposição Internacional de Paris em 1881. Foi nesse momento que Paris ficou conhecida como a “cidade luz”. Dada a relevância e praticidade propiciada pela energia elétrica, em poucos anos, ela começa a se afirmar como indispensável à vida humana e se consolida e alarga sua presença no mundo, aproximando as sociedades.

No Brasil, em 1879, foram acesas as primeiras lâmpadas na Estação da Estrada de Ferro D. Pedro II, atual Central do Brasil, na presença do Imperador, o qual já havia usado o telégrafo elétrico para se comunicar com Salvador. Porém a expansão da energia elétrica foi mais lenta devido, sobretudo, as características econômicas e à cultura local, mas também, à indisponibilidade de carvão de boa qualidade e em quantidade. Foi, no entanto, o uso da energia das águas (hulha branca), que possibilitou a produção industrial da eletricidade brasileira, sendo inaugurada em 1889, em Juiz de Fora, a primeira instalação hidroelétrica.

Dentre as transformações propiciadas pela utilização da energia elétrica, uma que foi de grande impacto social no país é a inauguração, no Rio de Janeiro, pela Companhia Ferro-Carril do Jardim Botânico, da primeira linha permanente de bondes elétricos. A expansão das linhas de bondes foi possibilitada principalmente em decorrência da atuação da primeira grande empresa de energia no país: a *The São Paulo Railway, Light and Power Empresa Cliente Ltd - SP RAILWAY*, de iniciativa privada.

A companhia tinha como objetivo o estabelecimento e operação de centrais para a produção, utilização e venda de eletricidade gerada por força a vapor, gás, pneumática, mecânica e hidráulica, além da implantação de linhas férreas, telegráficas e telefônicas. Por meio de decreto do Presidente Campos Sales a *Light and Power* recebeu autorização para instalar-se no Brasil, garantindo desde então o monopólio dos serviços de bondes elétricos e do fornecimento de energia elétrica na cidade de São Paulo, que passava por um acelerado crescimento urbano em decorrência da expansão do complexo cafeeiro. A partir daí, o crescimento da energia elétrica no estado não parou, diretamente vinculado a seu desenvolvimento.

Fundação do Patrimônio Histórico da Energia e Saneamento e memória da energia: uma parceria que visa à preservação.

A memória da energia do Estado de São Paulo, não pode ser tratada, separadamente ao acervo da Fundação do Patrimônio Histórico da Energia e Saneamento. Essa, em grande medida, atuou e foi imprescindível à preservação da história energética paulista.

Até a década de 70, o que havia de memória da energia paulista encontrava-se desarticulado. A partir dos anos 80, as empresas energéticas paulistas desenvolveram projetos que visavam preservar seu patrimônio histórico. Com o processo de privatizações do setor, a Secretaria de Estado da Energia buscando a manutenção deste patrimônio da energia no Estado criou, em 1998, a Fundação do Patrimônio Histórico da Energia de São Paulo. Além da preservação, a Fundação ficava incumbida de realizar a divulgação do acervo histórico do setor energético paulista. A partir da criação da Fundação do Patrimônio Histórico da Energia de São Paulo, o desafio seguinte se dava em relação à organização e integração dos acervos recebidos das várias empresas energéticas existentes. Com a centralização na Fundação, os documentos adquiriram maior significado, pois deixaram de referenciar a história de cada empresa e passaram a referenciar a energia em São Paulo

A partir desse objetivo, as duas maiores tarefas da fundação definiram-se como a preservação e a divulgação de seu acervo. Em um primeiro momento, foi priorizada a preservação do acervo da memória da energia paulista, uma vez que havia uma necessidade inicial de organização do material recebido. Uma vez que essa preservação perde significado social sem a disponibilização ao público desse material, temos que esta

tarefa é fundamental, sobretudo, porque possibilita que a sociedade cresça a partir do estudo de sua história.

A partir dos materiais recebidos das companhias energéticas, a Fundação constituiu um rico acervo com documentação arquivística, bibliográfica, objetos museológicos e patrimônio arquitetônico. A documentação arquivística da fundação abrange correspondência de diretoria, correspondência técnica, dossiês de funcionários, matérias publicadas na imprensa (reunidas em uma coleção de 1600 volumes) com charges e toda abrangência de assuntos relacionados ao cotidiano da energia elétrica paulista e nacional, relatórios administrativos, relatórios técnicos e vários outros tipos de documentos característicos de uma empresa energética. Também há mapas da cidade e do estado de São Paulo, plantas das usinas e subestações. Também há cerca de 254 mil imagens fotográficas que demonstram os serviços feitos pelas empresas em suas áreas de concessões. A importância dessa documentação não se restringe somente à memória da energia, mas relaciona-se a toda uma transformação social ocorrida na cidade. No caso da *Light*, ela documentou o desenvolvimento da cidade, do estado e do país.

Há ainda um acervo de mais de 15 mil títulos e o acervo museológico contém cerca de três mil peças advindas das empresas como o modelo feito de madeira, em 1911, que serviu de molde para os postes ornamentais de iluminação da fachada do Teatro Municipal. Também foram concebidos medidores de eletricidade, equipamentos diversos e mobiliário que são apresentados nas sedes museológicas da Fundação.

Patrimônio arquitetônico: um meio para a preservação da memória da energia.

O valor da preservação do patrimônio arquitetônico não ocorre somente em sua aparência, mas também na integridade dos componentes como um produto único da tecnologia de construção específica de seu tempo e requer que ele seja considerado dentro do contexto cultural ao qual pertence. E, no contexto da energia paulista, essa manutenção se dá nos diversos museus que fazem parte do patrimônio da energia paulista.

O patrimônio arquitetônico da energia paulista, sob responsabilidade da Fundação, é composto por quatro pequenas centrais hidrelétricas em fase de retomada de geração de energia (as usinas-parque em Salesópolis, Rio Claro, Brotas e Santa Rita do Passa Quatro). Além desses, há dois imóveis urbanos: os núcleos do Museu da Energia de Itu e Jundiaí. O núcleo de Itu foi o primeiro, é datado de 1847 e traz uma riquíssima exposição sobre a energia e seu uso doméstico.



A exposição inaugural do Museu da Energia Núcleo de Itu - **História, Energia e Cotidiano** - trata da evolução da iluminação doméstica, de equipamentos e utensílios utilizados em uma residência revelando, ainda, a memória arquitetônica e a história do Sobrado.

Foto 1: Sala Dourada - Um dos ambientes da exposição, que reconstitui uma sala de visitas no período final do século XIX e início do século XX

A sede do Museu da Energia, Núcleo de Jundiaí é a antiga subestação da cidade, na qual se localizavam os transformadores que recebiam a alta tensão vinda das usinas e distribuíam para o núcleo urbano. Em 1927, o prédio foi transferido juntamente com a empresa para a *The São Paulo Tramway, Light and Power Co., Ltd.* Em 1981, foi incorporado à Eletropaulo - Eletricidade São Paulo S.A., por ocasião da transferência da *Light* para o Governo do Estado de São Paulo. Em 1998, o imóvel passou a pertencer à Bandeirante Energia S.A., sendo transferido no mesmo ano para a Fundação Patrimônio Histórico da Energia de São Paulo. Em 2001, o museu foi aberto à visitação pública, com espaço que ocupa área de aproximadamente 750 metros quadrados, onde o visitante tem a possibilidade de aprender um pouco sobre a história da energia elétrica, procedimentos de segurança e o uso racional da energia.



Edifício construído em alvenaria de tijolos, apresenta tipologia arquitetônica característica para abrigar equipamentos de uma estação transformadora.

Foto 2: Museu da energia-Núcleo de Jundiaí

Ainda compondo este patrimônio arquitetônico, há a Usina do Corumbataí no município de Rio Claro, inaugurada em 1895. Ela foi doada pela Companhia de Geração de Energia Elétrica Tietê. A Usina do Corumbataí é a terceira hidrelétrica mais antiga do Estado e, dentre as mais antigas, é a que se encontra em melhores condições de preservação. Também a usina de São Valentim, em Santa Rita de Passa Quatro, tem grande importância por ter se tornado um exemplo importante da indústria da energia da região. A usina de Salesópolis também merece destaque por estar localizada em uma importante área de preservação ambiental. Assim além de ser importante historicamente, é também muito relevante do ponto de vista ambiental, já que se localiza próximo à nascente do rio Tietê.

Uma outra usina que possui dois aspectos importantes na preservação da memória da energia é a Usina do Jacaré, no município de Brotas. Datada de 1944, ela foi doada pela Cesp e tem dois aspectos que merecem destaque: o primeiro é de ordem arquitetônica. Por aproveitar as águas do Rio Jacaré Pepira, a empresa Central Elétrica Rio Claro, que a construiu, usou o tema do jacaré como elemento decorativo dos edifícios da usina. O segundo é uma observação de ordem técnica decorrente de ter sido construída durante a Segunda Guerra Mundial: dada a dificuldade de se importar materiais como ferro e aço para compor a tubulação, foi solicitado ao Instituto de Pesquisas Tecnológicas um material alternativo para suprir essa falta, e assim a tubulação foi construída em madeira. No período de 1944 até 1970, tempo em que ela ficou em funcionamento, a tubulação permaneceu íntegra, só se deteriorando no momento em que ocorreu a desativação da usina.

É relevante destacar no projeto de preservação do patrimônio arquitetônico da energia paulista, a proposta da Fundação do Patrimônio da Energia de São Paulo para o aproveitamento de suas usinas. Consiste em duas vertentes: a primeira se baseia na idéia de transformar as usinas em “museus vivos”, no sentido de que quando elas estiverem com seus equipamentos restaurados e novamente em operação, voltem a gerar energia e conseqüente receita para a Fundação. E, ao mesmo tempo, se transformem em museus constituindo, desta maneira, a segunda vertente que é estabelecer as usinas-parque, que torna possível a visitação pública sob o controle das áreas remanescentes.

Memória da energia: perspectivas e desafios

Em consequência da tendência de fragmentação, e até mesmo de desaparecimento de acervos que marcou a história do Estado, em função de limitações de organização e gerenciamento da cultura histórica material remanescente, a Fundação do Patrimônio Histórico da Energia de São Paulo tem uma função de extrema importância, mesmo que ainda bastante desconhecida. A Fundação se destaca por sua capacidade organizacional e ao reunir os acervos das diferentes empresas quando de sua constituição contribuiu-se significativamente para a resolução do problema de fragmentação do patrimônio da energia.

Apesar das conquistas e sucessos demonstrados pela Fundação do Patrimônio Histórico da Energia e Saneamento, algumas questões ainda possuem relevância e se colocam como desafios a serem superados. Uma dessas questões é em relação à desobrigação das empresas privadas energéticas para com sua memória, já que o acervo agora está sob responsabilidade da Fundação. Outro aspecto fundamental é como se processará a continuidade da preservação dessa documentação histórica assim como se garantirá o acesso da população a esse riquíssimo acervo.

Diante desses desafios e questionamentos, para que a Fundação continue sendo referência na manutenção do patrimônio da energia paulista, é imprescindível que se estabeleça um fluxo com as empresas a fim de se garantir a continuidade da expansão do acervo. É relevante também que, gradativamente, se dinamize o acesso a documentação histórica por intermédio da digitalização da documentação com o objetivo de propiciar que um maior número de pessoas tenha acesso a esse acervo. E, por último, é fundamental que o trabalho da Fundação seja integrado ao público em geral em suas diferentes sedes, gerando interação social do seu acervo, já que isto é condição ao sucesso do mesmo. Dessa forma, haverá uma maior possibilidade de todo acervo e contribuição da Fundação do Patrimônio Histórico da Energia de São Paulo servir efetivamente à manutenção e desenvolvimento cultural do processo de modificação da nossa sociedade através da energia e suas transformações ao longo da história.

Entendemos a importância dos bondes na memória da energia paulista porque, de certa forma, eles também foram um dos elementos causais para a expansão da produção de energia elétrica em São Paulo.

A *The São Paulo Tramway, Light and Power Company Ltd.*¹ quando firmou contrato com a Prefeitura de São Paulo, por um prazo de 40 anos, de 17/07/1901 a 17/07/1941 (SOUZA, 1982, p. 151), ficou com a concessão sobre bondes e mais “concessão para uso e gozo de linhas para produção e distribuição de eletricidade para a iluminação, força motora e outros misteres da indústria e comércio, bem como a concessão para assentamentos de postes e fios de transmissão da potência hidráulica das cachoeiras do Rio Tietê, no Município de Parnaíba, Estado de São Paulo até a Capital e seus subúrbios.” (Cf. STIEL, 1978, p. 124)

Curiosamente as três primeiras linhas (Barra Funda, Bom Retiro e Vila Buarque) eram alimentadas por uma usina provisória a vapor estabelecida na rua São Caetano (MENDES, 1982, p. 52). Mas seria difícil estender o serviço sem uma grande capacidade energética. Já em 1901 a *Light* inaugurava a usina hidrelétrica de Parnaíba, condição essencial para os bondes e o nascente parque industrial (BRITO e ZEBINI, 1989, p. 10).

Os primeiros bondes surgiram em Nova York, em 1832, com tração animal. Tinham capacidade para 30 passageiros sentados e pertenciam a *New York & Harlem Railroad Company*. Em Paris, os bondes foram autorizados em 1854, porém os serviços só começaram em 1873. Portanto, a utilização de bondes a burros no Rio de Janeiro, inaugurada por D. Pedro II em janeiro de 1859, colocou o Brasil como o segundo país a implantar esse sistema. A Companhia de Carris de Ferro é quem possuía os bondes a burros (LOPES, 1985, p. 14-15).

A passagem na época era de 200 réis, só que as moedas (pratas) com esse valor eram escassas.

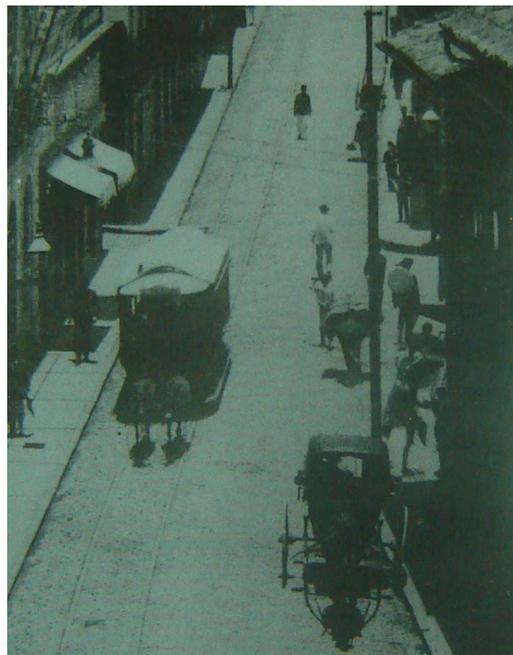


Foto 3: Bonde puxado a burros ("diligências tiradas por animais") e carro de um só banco (chamado "Aranha"), na Rua Direita, em 1º de Janeiro de 1900

¹ Usaremos somente o termo "Light" para se referir a essa companhia.

Sendo assim, a *Botanical Garden* passou a emitir pequenos cupons em grupos de cinco, os “bonds” como eram denominados nos Estados Unidos, onde se encontrava impresso o desenho do bonde (idem, p. 16).

Em 1871 foi fundada a Companhia Carris de São Paulo e em 1872 iniciou-se a operação dos bondes puxados por burros que permaneceram até 1908. Lopes observa que a passagem de 200 réis já era considerada onerosa naquele período e, além disso, o hábito de viajar de bonde ainda não estava arraigado (idem, p. 19). Entretanto, essas “diligências tiradas por animais” acabaram ganhando popularidade e substituíram as seges, landaus, aranhas, cabriolés, fiacres, vitórias, belinas, cupês, tilburis e animais de montaria, ficando estes relegados como soluções particulares de transportes.

Não obstante, já em 1888 a direção da Carris havia solicitado autorização para mudar o sistema de tração animal para elétrica (ideal para vencer as ladeiras de São Paulo e reduzir custos da empresa), mas essa transformação ocorreu somente 12 anos depois com a criação da *Light*.

Em 1897 o ex-gerente da *Companhia Viação Paulista*², o Comendador Antonio Augusto de Souza, junto com o Capitão da Marinha Italiana, Francisco Antonio Gualco, que residia em Montreal, foram os que conseguiram a concessão para implantar os bondes elétricos em São Paulo. Infelizmente, no Brasil, não conseguiram levantar o capital necessário para tal empreendimento. O capitão Gualco voltou ao Canadá e conseguiu fazer com que sete capitalistas se interessassem pelo projeto e acabassem fundando lá mesmo a *The São Paulo Tramway, Light and Power Company Ltd.*³ Em abril de 1899 a rainha Vitória, da Inglaterra, concede a carta patente de incorporação àquela companhia e em setembro do mesmo ano há a transferência dos privilégios de Gualco e Souza para a *Light* (STIEL, 1978, p. 123-124 e LOPES, 1985, p. 20-25).

O primeiro bonde elétrico foi inaugurado em 1900, revestido como ato solene porque, além das presenças de personalidades políticas, como a do Presidente do Estado, Rodrigues Alves, e do Prefeito Municipal, Antonio Prado, apresentou um novo tipo de transporte, perfazendo o seguinte itinerário: Largo de São Bento, Rua Líbero Badaró, São João (depois alargada e transformada em avenida), Seminário, Santa Efigênia, General Osório e Alameda Barão de Limeira até o fim (Chácara do Carvalho) e vice-versa (MENDES, 1982, p. 51)

² A *Companhia Viação Paulista* nasceu da fusão da *Carris de Ferro de São Paulo* com a *Companhia Paulista de transporte* e, apesar das divergências judiciais, consideramos sua fundação no ano de 1889.

³ Na realidade o nome da Companhia continha *Railway* no lugar de *Tramway*, mas foi alterado a pedido da Companhia Inglesa *San Paulo Railway Company* a fim de evitar confusão.

É importante notar como os representantes políticos, ao serem os primeiros a utilizarem o bonde elétrico, procuraram passar confiança a população em relação à aceitação do novo transporte. Isto se verificou na medida em que houve expectativa para que novas linhas fossem inauguradas. De qualquer maneira, vejamos algumas opiniões da época:

“... Quem pusesse os pés nos trilhos ficava ali grudado e seria fatalmente esmagado pelo bonde. precisava pular.” (ANDRADE, Oswald de. Um homem sem profissão)

“... dentro em pouco, São Paulo será a primeira cidade da América do Sul a possuir um serviço completo e com todos os aperfeiçoamentos modernos para a aplicação da eletricidade a tração, iluminação e distribuição de força, o que muito concorrerá para torná-la em curto prazo de tempo, um centro industrial importantíssimo.” (O JORNAL DO COMÉRCIO, ano 1900)

“Por todo o trajeto aglomera-se enorme multidão, nas esquinas, portas e janelas, aclamando a espaços a empresa com vivas e palmas, à passagem dos veículos apinhados de passageiros.” (O ESTADO DE SÃO PAULO, 08/05/1900)

Segundo Miriam Bettina P. O. Lopes, a *Light* fez os paulistanos valorizarem o transporte coletivo e contribuiu também para a formação de uma nova mentalidade, de valorização do trabalho e do esforço individual, em oposição à velha moral colonial de apologia da condição aristocrática (LOPES, 1985, p. 27).



Foto 4: linhas propostas e existentes, 1905: bondes ocupam o centro paulistano

A *Light* enfrentou dificuldades judiciais para implantar novas linhas devido a sua concorrente, a Companhia Viação Paulista, que se colocava contra o cruzamento de trilhos daquela com os seus. A linha da Avenida Paulista foi um exemplo e só foi inaugurada em 25 de novembro de 1900 (MENDES, 1982, p. 52-53). Porém, a própria Viação Paulista acabou sofrendo processo de liquidação e teve todo seu acervo arrematado em leilão pela *Light* em abril de 1901 (STIEL, 1978, p. 69-72).

A *Light* ainda poderia ter tido uma futura concorrente em relação ao fornecimento de energia elétrica. A Guinle & Cia. supostamente teria apresentado projeto onde seria possível fornecer energia por um preço até três vezes menor que os da *Light*. No entanto, esta para não ver os objetivos daquela serem contemplados, reclamou seu monopólio supostamente previsto nos Contratos de Concessão e ainda aceitou modificações em sua prestação de serviços: reduziu os preços da passagem concedendo “passe escolar” aos estudantes, colocando carros operários com preços de 100 réis a viagem, reduzindo preço máximo de consumo de força elétrica e prolongando algumas linhas de bondes. A Companhia Viação Paulista já havia procurado introduzir carros para operários, porém foi infeliz ao titulá-los de “bondes de segunda classe” causando indignação da população nas ruas (idem, 131-138).

A *Light* implantou os bondes operários nos anos 1910 com valor de 100 réis a passagem, todavia, os mesmos foram apelidados de “cara-dura”. Isto porque havia pessoas de classes econômicas mais elevadas que viajavam nesses bondes a fim de fazer economia. Portanto, o apelido se referia a essas pessoas e não aos bondes.

Também havia o Bonde Ypiranga que foi importado da Philadelphia – EUA e era considerado um transporte luxuoso. Chegou ao Porto de Santos em 1906 e só saía às ruas em dias festivos, para carregar dirigentes da *Light* ou autoridades do Estado, como na posse do Presidente Affonso Penna (1906-1909). Possuía 10m de comprimento por 2.94 de largura e pesava 15t. Continha plataforma de ferro com pintura dourada e seu interior era de madeira envernizada. Também continha *buffet*. Depois de algum tempo o Ypiranga serviu como bonde de aluguel para festas de classes mais abastadas. Em 1917 foi reformado e colocado como carro normal na linha suburbana para Santo Amaro e acabou sendo desmontado pela CMTC em 1951 (MEMÓRIA, Nº 4, jul/set de 1989, p. 4-5)

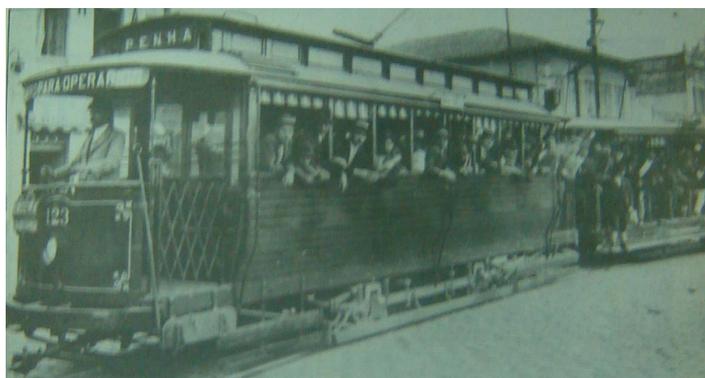


Foto 5: o bonde para operários, anos 1910: no cara dura, economia de 100 reis na passagem

Os denominados bondes de serviços, apesar de barulhentos, serviram para abastecer a metrópole nascente. Entre outros, podemos citar os carros com plataforma telescópica para inspeção e manutenção da rede, carros de carga a granel, de correio, de carne, de guindaste. Alguns desses bondes caíram no esquecimento, porque quase não eram vistos pela população. Os de carga, pesadões, trafegavam à noite para evitar trânsito; o de correio circulava durante o dia, mas só um observador atento o diferenciava dos bondes de passageiros. Os bondes geradores de emergência ou estações transformadoras ficavam nos finais das linhas ou em áreas comprometidas energeticamente. Os de guindaste trabalhavam no pátio do Cambuci ou nos depósitos de madeira do Bom Retiro, Santa Cecília e Brás (BRITTO e LIMA, 1992, p. 26-30).

Nos anos 1920 a *Light* tentou realizar o Plano Integrado de Transporte, conhecido também como o Metrô Light. Compreendia a aquisição de bondes e ônibus, implantação de linhas em nível elevado e subterrâneo e a eliminação de linhas singelas. Para Denise Mendes, implementando esse projeto, a *Light* tinha como principal objetivo o aumento da tarifa (MENDES, 1982, p. 47). O empreendimento não foi aprovado e a passagem permaneceu congelada.



Foto 6: bonde para irrigação das ruas, 1913

Isso fez com que a *Light* não quisesse mais ser conhecida como uma “empresa de bondes” e, então, passou a direcionar recursos para a geração e distribuição de energia elétrica nos 74 municípios de sua concessão exclusiva (BRITO e ZEBINI, 1989, p. 11-12).

Waldemar Corrêa Stiel entende que, devido à prefeitura não ter aprovado o projeto da *Light* em 1926-1927, o paulistano continuou, ao longo da história, pagando duros juros em relação à modernização dos meios de transportes coletivos (STIEL, 1978, p. 190). Mesmo atualmente, apesar das expansões das linhas do metro em São Paulo, continuamos carentes de um transporte coletivo de qualidade que atenda e transmita confiança à população, e que faça com que o paulistano procure deixar seus automóveis em casa ao irem ao trabalho.

Entretanto, apesar do Representante Legal da *Light*, naquele período, Edgar de Souza, afirmar que o projeto utilizaria “... a melhor técnica moderna, tudo com a maior rapidez, a maior modicidade de preços e maior eficiência para os passageiros”, ele reconhece que a implantação exigiria elevadas despesas, portando, sendo arquivado pela Prefeitura (SOUZA, (1982), p. 151). Então a Prefeitura teria que entrar com boa parte do capital? A *Light* já explorava os serviços de transportes públicos desde 1901, mas não queria correr riscos investindo em modernização? Como sempre, queriam repassá-los ao Estado, ou melhor, à sociedade?

Nos anos 1930 a *Light* não investe mais nos transportes, realizando apenas manutenção. A situação já estava crítica devido ao aumento populacional. Em 1937 a *Light* enviou ofício a Prefeitura avisando que não prestaria mais os serviços com os bondes após o término do contrato em 1941. Em 1940 a própria *Light* apresentou proposta de transferência do sistema de bondes para a Municipalidade⁴. A Companhia queria mesmo se livrar do serviço. Porém, devido à mudança do Interventor Federal no

⁴ SOUZA, Edgard de. *Historia da Light: primeiros 50 anos*, p. 152. Este mesmo autor foi quem assinou o Ofício, como Representante Legal da Companhia, encaminhado à Prefeitura em 1937.

Estado de São Paulo, a lavratura do contrato foi protelada. Em 1941 o Governo Federal, Getulio Vargas, baixa decreto-lei nº 3.366 determinando que a *Light* continuasse a prestar os serviços. A explicação histórica para essa decisão seria as dificuldades de operações capitais devido a Guerra Mundial.



Foto 7: Gilda visto por dentro

Somente em 1945 com o decreto-lei 8.268 é que se retomou a negociação entre *Light* e Prefeitura de São Paulo. A análise da transferência foi realizada pela Comissão de Estudos do

Transporte Coletivo Municipal de São Paulo, embrião da Companhia Municipal de Transporte Coletivo (CMTC) que foi criada em 1946. Havia problemas sobre a avaliação do acervo transviário. Alguns defendiam a desapropriação sem indenização. Enfim, chegaram a um valor de Cr\$ 60.000.000,00 que seria pago em 48 vezes de Cr\$ 1.250.000,00, sem juros no primeiro ano e com juros de 6% ao ano a partir do segundo.

A CMTC começou a operar em 1947 e renovou contrato com antigos trabalhadores da *Light*, sem prejuízos trabalhistas. Porém, os operários só ficaram sabendo da transferência do serviço e da renovação de seus contratos quando aquela já estava consumada. A *Light*, então, voltou-se exclusivamente para o setor energético que, no momento, era mais lucrativo (MENDES, 1982, p. 45-50).

Segundo os autores Edsel O. Britto e Eduardo G. Zebini, naquele período os ônibus e trólebus já concorriam privilegiadamente com os bondes e o ex-patrimônio da *Light* já estava decadente e ultrapassado (1989, p. 13). Parece que no Brasil os empresários também procuram sempre repassar os prejuízos de suas companhias ao Estado, ou melhor, a sociedade.

Naquele mesmo ano de 1947 a CMTC comprou, com dinheiro público, 75 bondes usados dos Estados Unidos, pagando um total de 20 milhões de cruzeiros. Após um mês de serviço, esta Companhia elevou o preço da passagem de 0,20 para 0,50 centavos, além de extinguir os bondes “cara-dura”. O povo se revoltou e quebrou vários bondes e ônibus que só voltaram a circular no dia seguinte devido à segurança policial reforçada (STIEL, 1978, 193-195).

Esses 75 bondes eram denominados de Centex e, por suas formas “sensuais”, foram responsável pela alusão ao termo bonde para fazer referência a uma mulher

bonita: “aquela mulher é um bonde”. Além disso, o Centex ganhou o apelido de “Gilda”, referência à atriz Rita Hayworth que fez sucesso no filme “Gilda” (BRANCO, 1987, p. 51).

A década de 1960 marcou o fim do transporte coletivo barato e não poluidor. Dos velhos bondes, restam exemplares nos museus e suas imagens feitas, na maioria, por anônimos fotógrafos da *Light*. A última viagem de bonde em São Paulo saiu da estação Vila Mariana, dirigindo-se ao bairro de Santo Amaro no Largo 13 de maio, em 27/03/1968. Curiosamente, também ocorreu com festividade e presença de pessoas públicas, como a do Governador Abreu Sodré e do Prefeito Faria Lima (BRITO e ZEBINI, 1989, p. 09-10). Este ato solene, assim como a inauguração, dessa vez serviu para legitimar publicamente o fim da utilização dos bondes como transporte coletivo na cidade de São Paulo.



Foto 8: bondes versus ônibus, 1957

CONCLUSÕES

O patrimônio histórico de uma sociedade é o legado que herda do passado, fundamento de seu presente e base do que deixará para seu futuro. A importância da preservação deste patrimônio reside no fato de que compreender o passado é inspiração para novas idéias e soluções para o presente.

A fonte documental é central para a História, mas esse patrimônio vai além da documentação escrita, por isso a importância da cultura material e da memória dos diferentes momentos de uma sociedade. Somos resultado de complexa interação de diversas variáveis (políticas, econômicas, ambientais, culturais, etc.) que culminam nas escolhas que fazemos como sociedade. Ao preservar e resgatar nossa memória, não só no processo de compreender o passado, como também na busca de alternativas no presente, nos enriquecemos como sociedade.

No caso específico do tema deste relatório, a energia no Estado de São Paulo, a preservação da memória e da cultura material está diretamente vinculada à compreensão de questões relativas ao desenvolvimento do estado, e do próprio país. Mas não somente. O impacto da energia se estende para questões sociais, culturais, cotidianas e até mesmo, políticas. E apesar de obtermos informações fundamentais a partir das fontes documentais, as fontes materiais nos dão uma dimensão única que amplia nosso entendimento. Por exemplo, os bondes elétricos são um dos símbolos da transformação pela qual passava o país naquele momento histórico, especialmente a cidade de São Paulo. Esta transformação está descrita em inúmeros documentos, mas ao vermos os bondes, as fotografias da alteração da cidade neste curto período de tempo, as máquinas e equipamentos contemporâneos aos bondes, os depoimentos de pessoas que viveram este período, temos um quadro bastante claro não só das mudanças técnicas empreendidas como também dos impactos sociais destas transformações.

O transporte público segue sendo um problema central na cidade de São Paulo mais de um século depois do início da operação dos bondes elétricos. Algumas das questões que enfrentamos atualmente derivam de decisões do passado, são de certa forma herdeiras desta história, por isso sua memória não é algo que possamos prescindir nem tampouco desvalorizar.

Iniciativas como a da Fundação do Patrimônio Histórico da Energia e Saneamento nos fornecem um substrato valioso para entendermos questões fundamentais do nosso presente. Ao tratar da temática da energia, a Fundação lida com o legado de um

componente central de nossa atualidade, fundamental à nossa sobrevivência e cuja sustentabilidade não está resolvida. Ao conservar este significativo acervo relativo a algo com tamanha relevância e impacto em nosso futuro, a Fundação desempenha papel chave que, no entanto, só poderá se efetivar ao ser acessado por pesquisadores.

A valorização da memória e da cultura material da energia em São Paulo não se limita somente à conservação de seu patrimônio, mas necessita que haja sua efetiva utilização por pesquisadores, e pelo público em geral, a fim de que se compreenda e se disseminem os processos históricos e decisões do passado que nos trouxeram até o ponto em que estamos. Nossa memória é componente fundamental do que somos como sociedade, e neste ponto deve ser acessível a todos. Um bonde elétrico do início do século XIX é mais do que um objeto físico, pode ser também a fonte de questionamento do pesquisador, a memória de uma avó, a curiosidade de uma criança.

Com a constituição da Fundação e a centralização dos acervos das empresas energéticas em São Paulo, demos um passo fundamental com relação à conservação deste patrimônio. Cumpre-nos agora como historiadores, e como sociedade, acessar e produzir conhecimento a partir deste rico material.

FONTES E BIBLIOGRAFIA UTILIZADAS

BARROS, Júlio Moraes Sarmiento de. A memória da Energia Elétrica no contexto da Globalização Político, Social, Econômica e Cultural *in*: Anais do II Seminário Internacional História e Energia. São Paulo, 1999.

BRANCO, Adriano Murgel. *A batalha dos Transportes no Governo Montoro*. São Paulo, PW, 1987.

BRITTO, Edsel e LIMA, Carlos Sérgio da C. “Bondes, a seu serviço”. MEMÓRIA, Nº 16, out/dez. de 1992, p. 26-30.

BRITTO, Edsel O. e ZEBINI, Eduardo G. “Bondes paulistanos”. MEMÓRIA, Nº 4, jul/set. de 1989, p. 9-13.

KESSEL, Zilda. Memória e memória coletiva *in* www.memoriaeeducacao.hpg.jg.com.br

LOPES, Miriam Bettina Paulina Oelsner. Pequena história dos transportes públicos de São Paulo. São Paulo, CMTTC, 1985.

MEMÓRIA, Nº 4, jul/set. de 1989, p. 4-5.

MENDES, Denise. Bondes da Light: um adeus sem nostalgia. São Paulo, ELETROPAULO, 1982 (1ª ed).

MENEZES, Ulpiano T. Bezerra de. A problemática da identidade cultural nos museus: de objetivo (de ação) a objetos (de conhecimento). *in* Anais do Museu Paulista Nova Série No. 1, São Paulo, 1993.

SOUZA, Edgard de. História da Light: primeiros 50 anos. (1982), não há outras referências.

STIEL, Waldemar Corrêa. História dos transportes coletivos em São Paulo. São Paulo, McGraw-Hill do Brasil, Editora da USP, 1978.

Sites:

<http://www.fpheps.org.br>, em junho de 2006

<http://www.memoria.eletrabras.gov.br> em junho de 2006