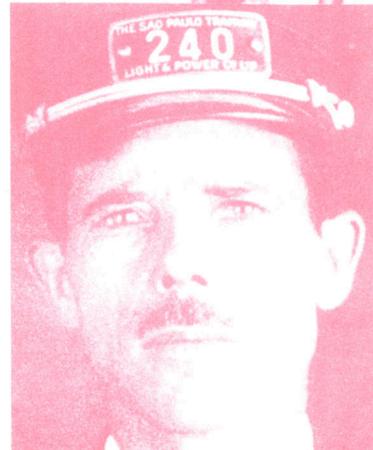
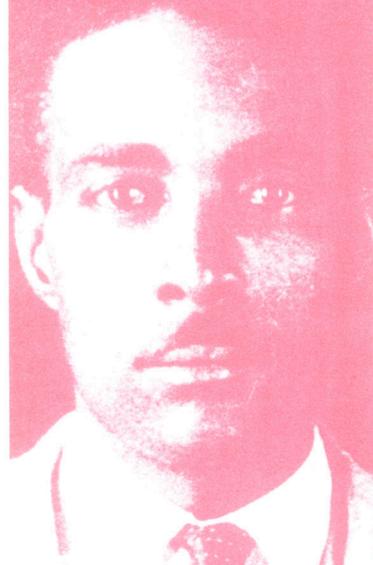


BOLETIM **PH** HISTÓRICO

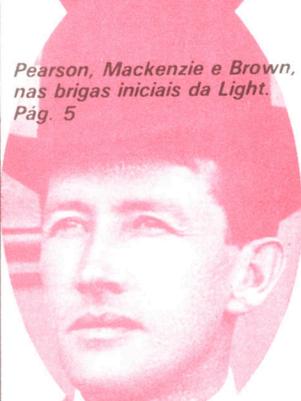
Eletropaulo
ELETRICIDADE DE
SÃO PAULO S.A.



Quem são os empregados nos primeiros tempos dos bondes?
Veja na pág. 13

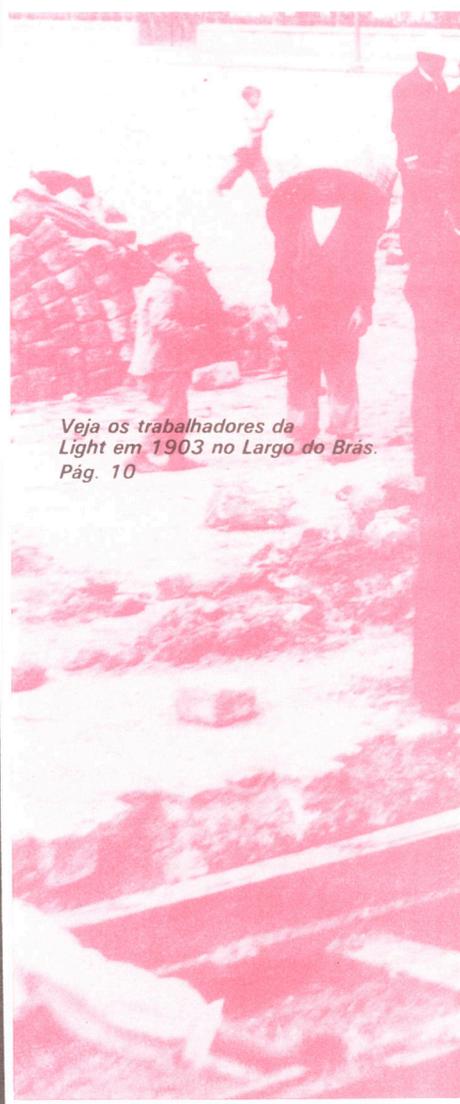


Pearson, Mackenzie e Brown, nas brigas iniciais da Light.
Pág. 5



Encontro Paulista de Arquivos.
Pág. 2

Como a Eletropaulo restaura as usinas antigas.
Págs. 12 e 16



Veja os trabalhadores da Light em 1903 no Largo do Brás.
Pág. 10

OCORRERIO PAULISTANO--Domingo, 17 de junho de 1900

THE SÃO PAULO RAILWAY LIGHT & POWER CO. LTD.

INAUGURAÇÃO HOJE

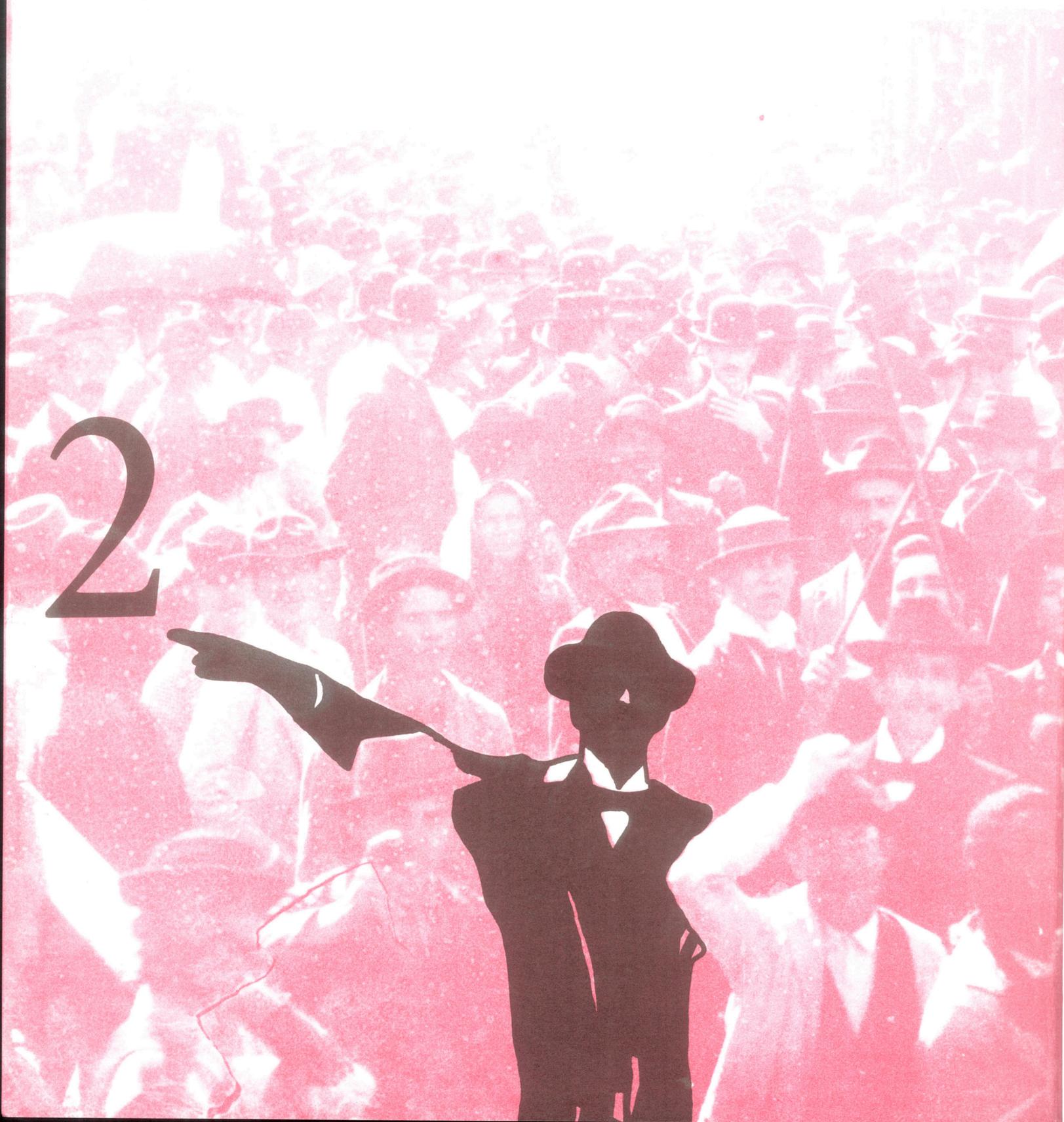
Dos bondes electricos para a

AVENIDA PAULISTA

Esta nova linha offerece ao publico um longo e esplendido passeio passando p' los pontos mais apraziveis desta capital, partindo do largo do Ouvidor e seguindo por toda a extensao da Avenida Paulista de um extremo ao outro.

O publico poderá agora aproveitar a excellente condução dos bondes electricos, fazendo magnificas excursões pelo bairro mais pittoresco desta capital.

FICHA CATALOGRÁFICA
ELETROPAULO - ELETRICIDADE DE SÃO PAULO S.A.
BOLETIM HISTÓRICO S.P. 1985. 16 p.
ENERGIA ELÉTRICA / HISTÓRICO
CDU 621.31:93



Damo
conte:
defesa

No ca
Const
com c
preser
Assen
ediçã
socied
consti
brasil

Essa c
federa
patrim
projeto
cultural
os ber
declara
para to

As fig
uma p
Light,
primeir
esclare
monop
trabalh

1 APRESENTAÇÃO

Damos seguimento à publicação do Boletim Histórico da Eletropaulo em um contexto crescentemente auspicioso, para as atividades arquivísticas e as ações de defesa e preservação do patrimônio histórico nacional.

No campo político, a mobilização progressiva em direção a uma Assembléia Nacional Constituinte tem aberto o campo para novas condutas. Setores sociais preocupados com o patrimônio estão adquirindo consciência da relação necessária entre atos de preservação e medidas legislativas que os garantam, a ser elaboradas pela futura Assembléia. O Encontro Paulista de Arquivos Privados, que reportamos nesta edição, viu com clareza: historiadores e arquivistas, junto com outras entidades da sociedade civil, devem participar e propor medidas concretas junto aos constituintes, para a consolidação legislativa da valorização dos arquivos históricos brasileiros.

Essa consciência democrática da importância da memória atinge também o nível federal. Além da instalação de uma nova Sub-secretaria para assuntos de patrimônio no recém-criado Ministério da Cultura, temos os estudos para um novo projeto na câmara propondo um amplo leque de incentivos fiscais para atividades culturais e de preservação. Nesse contexto, avulta a reivindicação para se estender os benefícios da portaria 208 do Ministério da Fazenda, que permite abatimentos na declaração de renda para despesas de conservação de bens tombados pelo SPHAN, para todos os tombamentos feitos em nível estadual ou municipal.

As figuras outrora populares de motoneiros e condutores de bondes, bem como uma primeira abordagem do perfil dos trabalhadores dos primeiros anos da antiga Light, são encontradas nesta edição. Continuamos também a perscrutar as primeiras ações da empresa canadense no Brasil, dentro de uma preocupação em esclarecer concretamente a formação e o desenvolvimento do capitalismo monopolista entre nós. Mostramos em duas matérias, com mais pormenores, o trabalho da Eletropaulo para a conservação de suas antigas usinas.



ESPECIALIDADES:

PORTAS DE JARDINS, FOGÕES, BALAUSTRADAS, ETC., ETC.

Rua Amador Bueno N. 18 -- S. PAULO

Illm. Snr. Companhia Água e Luz do Estado Deve
S. Paulo, 31 de Outubro de 1899

UMA PRECURSORA DA LUZ ELÉTRICA

Typ. Americana R. S. Caetano n. 12 S. Paulo

Esta nota fiscal que reproduzimos aqui faz parte dos arquivos da Cia. de Água e Luz do Estado de São Paulo, hoje no acervo Eletropaulo. A Companhia, pioneira no fornecimento de luz elétrica para São Paulo, desde 1891, foi incorporada pela então Light no ano de 1900. Naquela época, ela fornecia iluminação elétrica do anoitecer até a meia-noite para as zonas central e comercial da cidade.

A produção de energia era gerada em uma pequena usina a vapor, com 500 kVA, localizada perto da Praça da República, centro velho de São Paulo. Quando a Light iniciou os trabalhos de assentamento de postes, teve problemas com as instalações da Água e Luz, o que ficou resolvido com a compra da maioria das ações pela Light em 31 de maio de 1900.

A documentação da Água e Luz do Estado de São Paulo, abrangendo correspondências, ações, títulos, contas, recibos de quitação, procurações, etc., é extremamente útil para a compreensão da gênese dos serviços públicos urbanos da capital paulista.

SEMANA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO

Entre os dias 17 e 22 de junho próximo será realizada a Primeira Semana do Patrimônio Histórico da Cidade de São Paulo, em três diferentes locais: Centro Cultural São Paulo, Biblioteca Mário de Andrade e Casa das Retortas. No programa da Semana estão previstos os seguintes temas para debates: 1 - Política de Reconhecimento do Patrimônio Histórico da Cidade; 2 - Política e Legislação de Preservação Face ao Desenvolvimento Urbano; 3 - Política de Atuação dos Órgãos Públicos e a Comunidade e 4 - Sistemas e Níveis de Intervenção para a Reconstrução da História da Cidade.

Paralelamente, serão realizadas discussões sobre bens culturais, arquitetônicos, arqueológicos e iconográficos, restauração de papéis, fotografias e obras de arte.

ALMANAK DA PROVÍNCIA DE SÃO PAULO

No dia 15 de abril passado foi lançado uma edição fac-símile do *Almanak da Província de São Paulo para 1873*. Trata-se de uma edição conjunta da Secretaria de Estado da Cultura e da Imprensa Oficial do Estado. O lançamento foi realizado na sede da FIESP (Federação das Indústrias do Estado de São Paulo), na capital paulista.

O Almanak, publicado originalmente por Antonio J. B. Luné e Paulo D. Fonseca, traz um detalhado censo da então Província de São Paulo, com 566 páginas, mais 186 de Anexos e 180 de suplemento, tem muitas informações para uma compreensão da história social, com ênfase na política e na economia do Estado. O preço de cada exemplar é Cr\$ 60.000.

PARTICIPANDO DA HISTÓRIA

Muitos empregados e pessoas aposentadas da Eletropaulo vêm participando dos esforços de reconstituição da história da empresa. Para isso, têm trazido ao Departamento de Patrimônio Histórico antigos documentos, livros, fotografias, folhetos, cartas, instrumentos, peças, passes antigos, medalhas, plaquetas, capacetes, armários, cadernetas, carimbos, etc.

Estamos também iniciando a História Oral da Eletropaulo com trabalhos de gravação de falas, depoimentos, entrevistas e bate-papos de antigos funcionários sobre o desenvolvimento da empresa, da cidade e da energia elétrica em São Paulo.

O Departamento de Patrimônio Histórico agradece, particularmente, às seguintes pessoas: Aires de Alencar Fischer Chamone, Adauto Mendes, Altino Nunes Esteves, A.O. Catta Preta, Alvaro Orlandi, Carlos Alberto Arruda, Carlos Alberto Souza Martins, Carolina Augusta Ferraz, Castilho de Andrade, Durval Ferreira, Edivaldo A.B. de Quadros, Esaú de Souza Góes, Gilberto Perigolo, Hildebrando Ferreira dos Santos, João Roberto Goulart, Luís Antonio Alves de Souza, Luís Roberto Pires, Manuel Santos Ferreira, Marina Ferreira Collaço Woodhead, Severino dos Santos e Roberto Braga.

ERRATA

No número anterior do Boletim, houve erros de edição gráfica, por problemas técnicos:

1) A legenda "Primeiro Bonde Elétrico de São Paulo/7 de Maio/1900", que aparece sobre o bonde das duas páginas centrais, não está correta: ela pertence à 2.ª contracapa, referindo-se à ilustração que ocupa as duas contracapas. O bonde para Operários das páginas centrais é de julho de 1916.

2) O Fac-Símile de Carta Patente cuja foto aparece na página 5 foi trocado, aparecendo outra Carta, de 1902; a Carta-Patente da Rainha Vitória, de 7 de Abril de 1899, indicada na legenda, aparece na verdade nas páginas 8 e 9 desta edição do Boletim.

3) Na página 4, a foto inferior deve ter a legenda: "Anhangabaú, 1913"

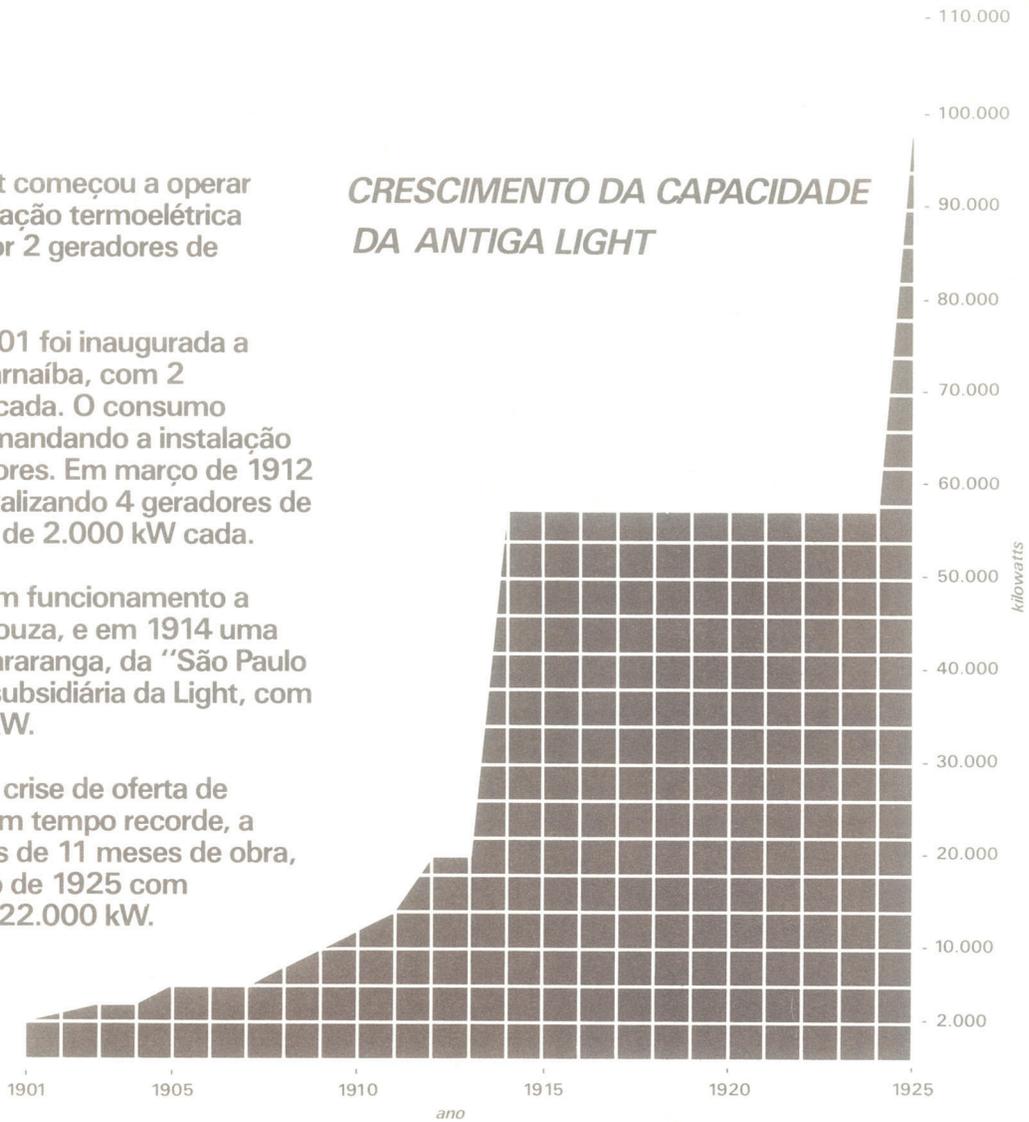
Em maio de 1900 a Light começou a operar com uma pequena instalação termoelétrica provisória, constituída por 2 geradores de 500 kW cada um.

A 23 de setembro de 1901 foi inaugurada a Usina Hidroelétrica de Parnaíba, com 2 geradores de 1.000 kW cada. O consumo crescia rapidamente, demandando a instalação de diversos novos geradores. Em março de 1912 foi colocado o último, totalizando 4 geradores de 1.000 kW e 6 geradores de 2.000 kW cada.

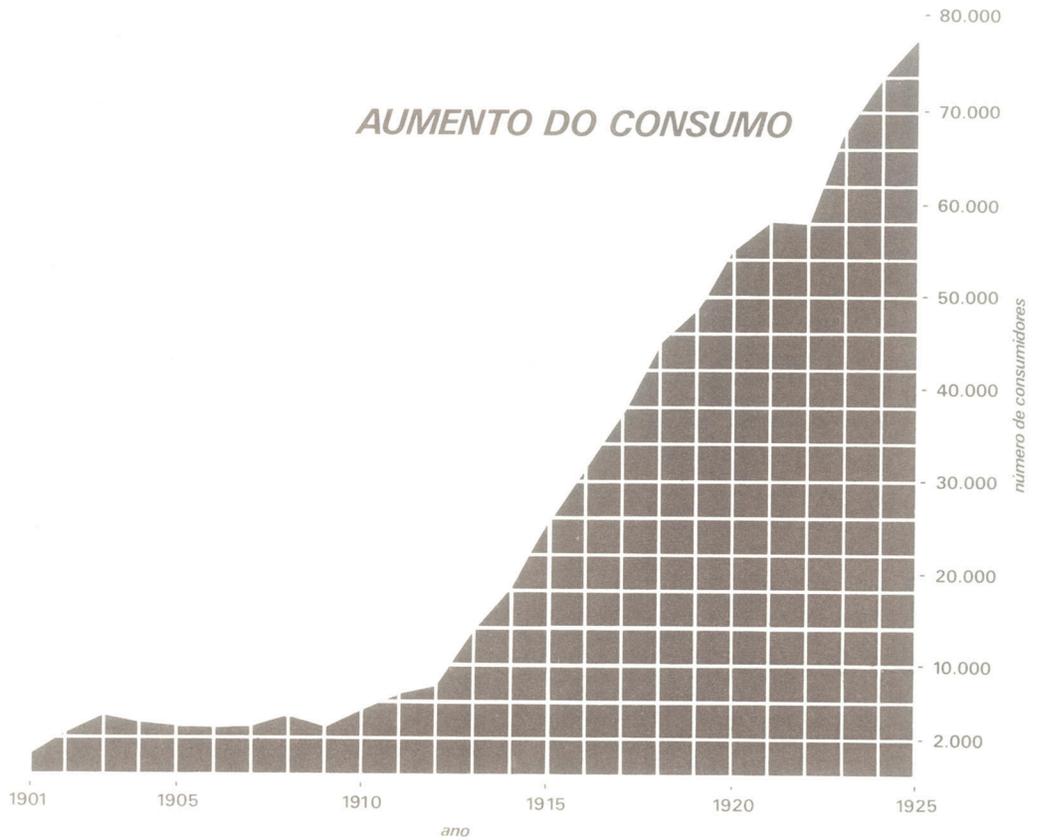
Ainda em 1912 entrou em funcionamento a usina a vapor de Paula Souza, e em 1914 uma nova hidroelétrica: Itaipararanga, da "São Paulo Electric Company Ltd.", subsidiária da Light, com 3 geradores de 12.500 kW.

Com a seca de 1924 e a crise de oferta de energia, foi construída, em tempo recorde, a Usina de Rasgão - menos de 11 meses de obra, inaugurada em setembro de 1925 com 2 geradores fornecendo 22.000 kW.

CRESCIMENTO DA CAPACIDADE DA ANTIGA LIGHT



AUMENTO DO CONSUMO



*para
das a
na
e p
trata
das*



Chon

THE SÃO PAULO RAILWAY
LIMITED
LIGHT AND POWER COMPANY

A PRIMEIRA BATALHA DA LIGHT

Por este instrumento particular
despacho por Alexander Mackenzie
como representante da The São Paulo
Tramway Light and Power Company
Limited assignado pelo duas partes
Contratantes: O Banco Nacional
Brasileiro vende cede e transfere
a The São Paulo Tramway Light
and Power Company Limited as
seguintes letras e créditos contra
a Companhia União Paulista na
importância total de R\$ 737:000\$00
R\$ 50: 938 x 300 - 15 Dez. 1899
25: 000 x 200 31 " "
30: 000 x 200 7 Jan. 1900
81: 896 x 340 14 " "
50: 000 x 200 16 Jul. "
80: 208 x 250 16 Fev. "
16: 666 x 670 3 Abril "
87: 419 x 640 11 " "
51: 150 x 200 11 " "
4: 459 x 370 Santa Catarina
229: 258 x 320 16 Jan. 1900
e no resto que as seguintes...

Primeira e última páginas de Contrato original manuscrito por Alexander Mackenzie, datado de 4 de Dezembro de 1900, assinado por ele e pelo representante do Banco Nacional Brasileiro. O Contrato cede à Light as letras de crédito da Cia. Viação Paulista em poder do banco.

para tanto dada que fica sendo
das alicuidas créditos cobrar e
receber a importância dos mesmos
em pago em póla
E por estaram assim postos e con-
trahidos firmam o presente em
duas testemunhas -



As lutas do capital monopolista para expandir-se mundialmente, na virada do século, não provocaram apenas uma série de "guerras imperialistas" como a Guerra do Ópio. A formação do capitalismo contemporâneo é marcada também por uma série imensa de pequenas batalhas econômicas, políticas e judiciais, igualmente decisivas. Os dois documentos do acervo da Eletropaulo, que reproduzimos aqui, refletem aspectos da primeira luta que a então "The São Paulo Railway, Light and Power" travou com uma concorrente nacional, a "Companhia Viação Paulista", pelo controle dos transportes coletivos em São Paulo.

FRAGILIDADES LOCAIS

Nessa briga, iniciada ainda em 1899, antes mesmo da chegada efetiva dos canadenses, o grupo da Light representava obviamente o lado mais moderno, eficiente e com mais "poder de fogo". A Viação Paulista, embora tivesse se proposto, no decorrer do processo, a instalar bondes elétricos, nunca foi além dos bondes de tração animal, e tinha pesadas dívidas e déficits.

Essa Companhia havia se formado da fusão de diversas pequenas empresas, criadas desde 1871, tendo seu contrato de unificação sido aprovado pela Lei n.º 400, de 11 de Maio de 1899. Embora ela tivesse privilégios legais, não teve a preocupação de consolidar legalmente seu monopólio (coisa de que a futura concessionária estrangeira não se descuidaria), pois o referido contrato deixava brechas: "as linhas de carris da Companhia poderão ser cortadas por linhas de outras empresas que poderão seguir paralelamente em pequena distância, quando as ruas ou estradas o permitirem e seja necessário ou indispensável para chegarem ao ponto de seu destino..." O mesmo contrato, segundo nos conta Edgard de Souza (1), dava à Viação o privilégio "para o transporte urbano de cargas e passageiros sobre trilhos de ferro por tração animal ou por qualquer sistema que for pelo poder executivo municipal aprovado" (grifos nossos), o que podia incluir bondes elétricos. Mas, pacatamente assentada sobre seu pequeno e vulnerável privilégio, a Viação não tomou iniciativa nesse sentido antes de sentir a ameaça da empresa estrangeira.

INÍCIO DO CONFLITO

O americano Frederick Pearson, ligado à Light, encontrando-se em São Paulo para negociar a compra da concessão de bondes de Gualco e Souza (ver Boletim Histórico n.º 1), orientou estes últimos para entrar na Prefeitura com um projeto de linha de "tramways" elétricos até a Penha, o que se fez em 5 de Julho de 1899. As obras de tal linha se iniciaram de imediato, mas a Viação entrou em combate: nos meses seguintes, opôs embargos judiciais que suspenderam as obras.

A briga ganhou importância nos meios políticos e econômicos, chegou logo com destaque aos jornais, que enquanto não sentiram as pressões mais objetivas se mostravam cautelosos, como se vê no "O Estado de São Paulo": (2)

"...Aparentemente saímos em defesa da S.P.L.P., mas veja-se bem que é aparentemente... Pedimos apenas o que é um iniludível direito dela, isto é, que desapareça a tal ou qual má vontade com que o poder público municipal a acolheu... Todos tem os seus direitos adquiridos, as suas vantagens conquistadas e legalmente reconhecidas..." (5/8/1899). Mas o poder de pressão dos canadenses logo se fez sentir, como se vê no mesmo jornal semanas depois:

"Fez-se a luz (light). Daí veio a força (power) nos editoriais. O Correio e O Popular enquanto não

souberam que a companhia tinha muita power e muita light ficaram na moita, porque não costumam tratar de interesses particulares. Agora a coisa mudou de figura. Reconhecida a força e a luz, acham eles que devem advogar os interesses da empresa. Aquilo ali é assim mesmo: sem light não há editoriais, sem power não há reclame..." (27/8/1899).

CONTRAMARCHAS

De outro lado, a alguns grupos da nascente burguesia nacional não interessava a presença de capitais estrangeiros no país concorrendo consigo, daí a hostilidade sentida pelo grupo Light. Apesar disso, por pressões feitas a políticos e a setores econômicos brasileiros, o grupo canadense conseguiria se impor. Diz o "Estado":

"Afirmamos mais, e é notório que todas as facilidades que a Light tem tido são devidas à poderosa influência política de um de seus eminentes advogados. Algum respeito é devido aos capitais de paulistas há anos infrutíferos na Viação, e que somente agora prometem algum resultado". (30/8/1899).

Naturalmente a Viação Paulista também era influente, pelos sucessivos embargos que opunha às obras da Light, embora esta última sempre ganhasse e suspendesse os embargos. Em meio a choques de rua entre operários das duas empresas, mesmo depois de inaugurado o primeiro trecho da canadense, a Viação conseguiu arranjar um mandado de prisão contra o Superintendente Robert C. Brown, o engenheiro-chefe H. Hartwell e o feitor de turma Manoel Barreiras. Foi necessário, em 3 de Dezembro de 1900, providenciar um "habeas corpus" para que eles não fossem detidos, como se vê no documento abaixo.

O PODER DO "LOBBY"

João Bosco Lodi (3) afirma que a Light foi a precursora da tática do "lobby", grupo de pressão econômica, política, jornalística e financeira, no Brasil; mais tarde, muitas empresas nacionais e multinacionais passaram a usar à larga essas táticas. O fato é que a vitória da Light contra a Viação Paulista foi arrasadora, e no mês de Dezembro de 1900 em que se fez o "habeas corpus" aqui apresentado, a Viação já está dando seus últimos suspiros, em total crise financeira. Como se pode ler no documento que abre esta matéria, no dia 4 daquele mês o hábil Mackenzie, advogado e diretor da Light, já está comprando do Banco Nacional Brasileiro as dívidas em letras de crédito da Viação... É quase o desfecho de uma falência da empresa brasileira, iniciada com o primeiro pedido judicial de sua liquidação, em janeiro de 1900.

A pesquisa deverá esclarecer o funcionamento desse "lobby" precursor, a ação dos seus advogados Carlos e Américo de Campos, a origem e função do Banco Nacional Brasileiro, o papel dos vários poderes em jogo. (No primeiro Caderno de História da Eletropaulo a questão será tratada). O fato é que a vitória da Light foi absoluta, chegando afinal em 29 de abril de 1901 à compra dos bens da Viação por um preço muitas vezes menor que o valor nominal avaliado por peritos da época.

Num de seus estertores, em abril de 1900, a Viação Paulista chegou a anunciar a associação com um grupo de capitalistas franceses para implantar os tão desejados bondes elétricos. Tarde demais. No mês seguinte, o primeiro "tramway" movido a kilowatt anunciava sobre os trilhos da Avenida São João a nova era de progresso material, sob a égide do capital monopolista.

(1) HISTÓRIA DA LIGHT - PRIMEIROS CINQUENTA ANOS - São Paulo, Eletropaulo, 1982, páginas 30 e 35.

(2) As citações de "O Estado" são retiradas da pesquisa de Flávio Soares - A GRANDE EMPRESA DE SERVIÇOS PÚBLICOS NA ECONOMIA CAFEIRA - 1850 - 1930, mimeo - São Paulo, FEA - USP, 1979.

(3) Folha de São Paulo, 14 de Outubro de 1984, pág. 10.

Ex^{ma} Sr. Presidente do Tribunal

São Paulo, 4 de Dezembro de 1900. Robert C. Brown

Robert C. Brown, a bem de seus direitos precisa que V^{os} lhe mande dar por certidão o inteiro teor do accordão do Egrégio Tribunal, no habeas corpus preventivo requerido ao mesmo tribunal pelo suppt. e outros.

E. R. M.^{ce}

São Paulo, de Dezembro, 1900
Robt. C. Brown

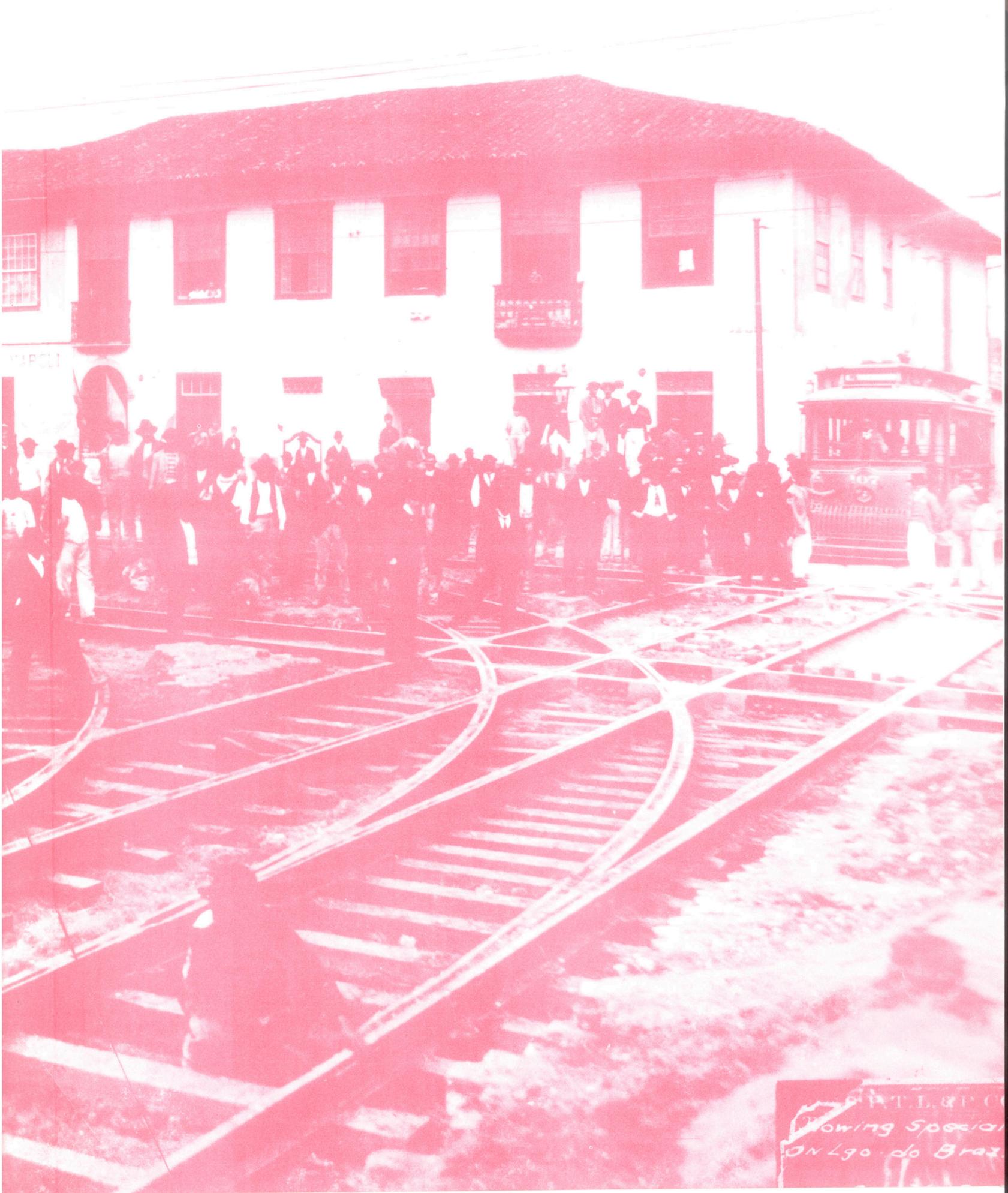


O official Martinho José Ribeiro, segundo de Secretário Interino do Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo, certifica em virtude do pedido e cumprimento do despacho supra que recendo hi esta Secretaria os autos do habeas corpus em que são pacsentes Roberto C. Brown, Harry Campbell, Carlton W. Bull e Affonso

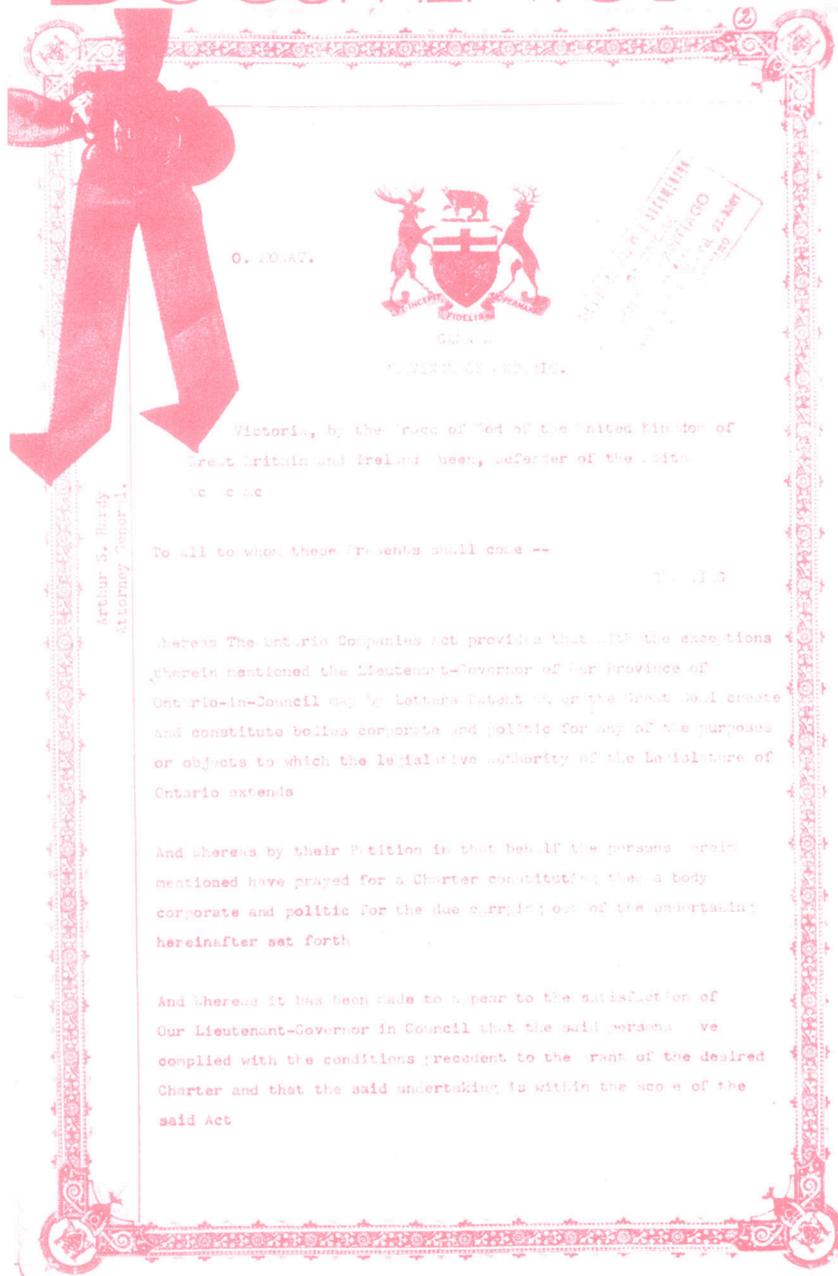
Original de pedido de certidão de "habeas corpus", assinado por Robert C. Brown, Superintendente da Light, para evitar mandado de prisão, dirigido ao Tribunal de Justiça de São Paulo em 3 de Dezembro de 1900



HI



PT. D. & C.
Towing Special
ON Lgo. do Brazil



A CARTA PATENTE DE CRIAÇÃO DA LIGHT

A criação da antiga Light, em 7 de abril de 1899, foi autorizada por Carta-Patente, concedida por obra da Rainha Vitória, do Reino Unido da Grã-Bretanha, através do governador da Província de Ontário, no Domínio do Canadá. O documento original de autorização encontra-se no livro 57, sob o n.º 47, no Departamento do Secretário e Oficial de Registro da Província de Ontário, e o documento cuja foto apresentamos aqui, com o selo régio em púrpura sobre fita azul, é uma cópia oficial realizada em 13 de julho de 1956, por ordem de R.J. Cudney, Secretário Adjunto da Província.

Dado o interesse histórico dos termos da Carta-Patente, resolvemos publicar aqui, pela primeira vez, a íntegra de sua tradução em português, tal como foi executada em 14 de Setembro de 1956 por Manoel Serpa Pinto, tradutor público, no Rio de Janeiro.

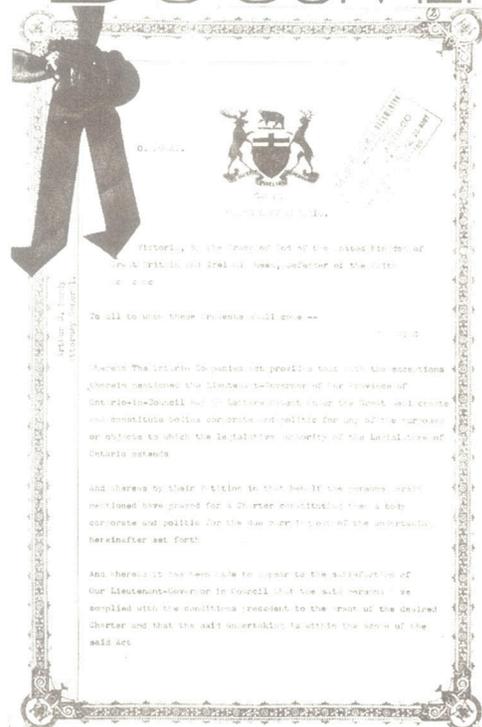


A TRAD

Victoria, pela
Bretanha e Ir
que éstes pr

Atendendo a
que, com as
Província de
Sêlo, para a
personalidad
compreendic
Legislativo d
neste sentido
rogaram uma
personalidad
Atendendo a
Governador
exigências le
Carta, e que
SAIBAM, po
Conselho Ex
autorização
qualquer out
revestidos p
e constituim
Gunn, Super
Herbert Evely
contadores, l
William MacI
empregado d
Condado de
que tenham
Companhia e
sociedade pa
Estabelecer,
obras para a
eletricidade
a gás, pneurr
qualquer par

b) Em qualqu
obter dos po
concessões
construir, co
tempos prolo
linhas duplas
aço ou de fer
de vagões, c
de ferro, que
atravessand



A TRADUÇÃO

Victoria, pela Graça de Deus, Rainha do Reino Unido da Grã Bretanha e Irlanda, Defensora da Fé, etc., etc., (—) A todos que êstes presentes virem, SAUDAÇÕES.

Atendendo a que a Lei das Companhias de Ontário permite que, com as exceções nela contidas, o Governador de nossa Província de Ontário, conceda Cartas-Patentes, sob o Grande Sêlo, para a criação e formação de entidades com personalidade jurídica para quaisquer fins, ou objetivos compreendidos dentro da autoridade legislativa do Poder Legislativo de Ontário, atendendo a que pelo seu requerimento neste sentido as pessoas cujos nomes vão nesta mencionados rogaram uma Carta, constituindo-se em uma entidade com personalidade jurídica para os fins adiante mencionados; Atendendo a que ficou provado à satisfação do nosso Governador em Conselho que as ditas pessoas cumpriram as exigências legais precedentes à concessão da pretendida Carta, e que dito empreendimento está na alçada da dita Lei; SAIBAM, portanto, que de acôrdo e com o conselho do Conselho Executivo da nossa Província de Ontário e com a autorização da dita Lei acima em parte citada e de acôrdo com qualquer outro poder ou autorização de que nos achamos revestidos para êste fim, por esta nossa Carta-Patente criamos e constituimos as pessoas aqui mencionadas, a saber: James Gunn, Superintendente da Companhia, John Maitland Smith, Herbert Evelyn Harcourt Vernon e Archibald James Sinclair, contadores, Richard Selby Gosset, taquígrafo, Alexander William Mackenzie, capitalista e Ernest William McNeill, empregado de Advogado, todos da cidade de Toronto, no Condado de York e Província de Ontário, e quaisquer outros que tenham assinado o Memorandum de acôrdo da Companhia e seus sucessores respectivamente, em uma sociedade para os fins e objetivos seguintes, a saber: a) 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.

b) Em qualquer outro lugar fora de nosso domínio de Canadá, obter dos poderes legislativos, governamentais ou municipais, concessões ou poderes para aí levantar plantas, assentar, construir, completar, manter e explorar, e de tempos em tempos prolongar, remover e mudar, segundo for necessário, linhas duplas ou simples de estrada de ferro, com trilhos de aço ou de ferro, assim como desvios e ramais para passagem de vagões, carros e outros veículos adaptados à mesma estrada de ferro, que passará por ruas e estradas públicas, e atravessando terras compradas, arrendadas ou de outra forma

adquirida pela Companhia; também linhas telegráficas, telefônicas e quaisquer obras a elas ligadas, e permitir o uso das ditas linhas de estrada de ferro e obras por meio de licença, arrendamento ou de outra forma remunerativa; e aceitar mediante retribuição a transmissão e a distribuição de telegramas e mensagens, o transporte de passageiros e fretes, incluindo-se o transporte de malas do correio, encomendas e outras mercadorias, tudo por meio de força ou tração animal ou por meio de força motora a vapor, pneumática, elétrica ou mecânica, ou por meio de uma combinação de algumas ou de tôdas elas; e também para aí adquirir por meio de compra, arrendamento ou outra forma, da maneira e nas condições que poderão ser estipuladas e para manter e explorar com remuneração quaisquer linhas, existentes ou futuras, de estrada de ferro, telégrafo e telefone, fábricas e rês de gás, fábricas de luz elétrica e suas linhas, ou quaisquer fábricas de força motora a vapor, a gás, elétrica, pneumática, mecânica, hidráulica, ou quaisquer outras e suas linhas, e os bens, direitos, propriedades, poderes, concessões e privilégios relativos as mesmas linhas, e também as ações do capital e as obrigações, debêntures e outros títulos de qualquer Companhia proprietária ou exploradora das mesmas ou de quaisquer das mesmas, e assumir as dívidas ativas e passivas das mesmas ou relativas às mesmas ou qualquer parte delas que fôr combinada.

c) Para os ditos fins: 1.º, adquirir por compra, arrendamento ou por outra forma e nos termos e condições que forem ajustados quaisquer bens móveis ou imóveis, terras e direitos inherentes, inclusive referentes a energia hidráulica, lagos, açudes, rios e correntes de água. - 2.º, adquirir por arrendamento, compra ou por outra forma e em tais termos e condições que forem ajustados direitos, poderes, concessões, privilégios e monopólios que permitirão à Companhia gozar e explorar de modo adequado todos os direitos, poderes, concessões, privilégios e monopólios, e fins da Companhia. - 3.º, fazer quaisquer contratos e acôrdos com qualquer ou quaisquer autoridades legislativas, governamentais, municipais ou outras, conselhos, corporações, sociedades ou particulares em relação ao exercício por parte da companhia de qualquer ou de quaisquer de seus direitos, concessões, privilégios, monopólios e poderes, e relativamente a aquisições feitas pela Companhia, de direitos, concessões, privilégios, monopólios e poderes. - 4.º, requerer e obter de qualquer ou quaisquer poderes legislativos, governamentais, municipais ou de outras autoridades, poderes e sociedades constituídas, a confirmação o registro e o reconhecimento da Companhia e dos seus direitos, poderes, concessões, privilégios e monopólios e fins em qualquer lugar fora de nosso dito domínio de Canadá, e também requerer e obter tais direitos, poderes, concessões, privilégios, monopólios adicionais que forem julgados convenientes e fazer tudo quanto fôr considerado necessário ou conveniente para cumprir em qualquer tempo tôda e qualquer lei, ordenação, decreto, regulamento e outras determinações atualmente existentes ou que poderão ser decretados no futuro em quaisquer dos tais lugares.

- 5.º, vender, ceder, transferir e traspasar a quaisquer pessoas ou corporações autorizadas, nos termos e condições e mediante o preço que forem ajustados de tempos em tempos, quaisquer das obras, emprêsas, bens móveis e imóveis, direitos, poderes, concessões, privilégios e monopólios da Companhia. - 6.º, agir e exercitar quaisquer poderes, fazer quaisquer negócios tendentes ao bom desempenho dos fins para os quais a Companhia foi incorporada e necessários para permitir à Companhia levar a bom fim e proveitosamente todos e quaisquer dos seus empreendimentos. - O nome legal da Companhia será "The São Paulo Railway Light and Power Company Limited". O capital por ações da Companhia será de seis milhões de dólares, dividido em sessenta mil ações de cem dólares cada uma. A sede da Companhia será na dita cidade de Toronto, e os diretores provisórios da Companhia serão: James Gunn, John Maitland Smith, Herbert Evelyn Harcourt Vernon, Archibald James Sinclair, Richard Selby Gosset, Alexander William Mackenzie, Ernest William McNeill, aqui mencionados. — Em fé de que expedimos esta Carta-Patente, que mandamos selar com o Grande Sêlo de nossa Província de Ontário. — Testemunha: S. Exa. o Sr. Oliver Mowat, Cavalheiro da Grã Cruz da nossa mui distinta ordem de São Miguel e São Jorge, membro de nosso Conselho Privado para o Canadá, e Governador de nossa Província de Ontário. — Dado em nosso palácio do Govêrno, em nossa cidade de Toronto, na nossa dita Província, neste sétimo dia de abril do ano de mil oitocentos e noventa e nove de Nosso Senhor e ano sexagésimo segundo do nosso Reino. - Por ordem. (assinado) G.E.Lumsden, Secretário Provincial Assistente.



Obras de Porto Góes em 1927

USINA GERADORA DE PORTO GÓES

Às margens do Rio Tietê, na cidade de Salto, encontra-se um dos elementos importantes do patrimônio arquitetônico da Eletropaulo: a Usina de Porto Góes. Nela, realizou-se recentemente um trabalho característico de como a empresa vem agindo, hoje em dia, com suas peças de caráter histórico: procurando associar restauração com uso, preservação com atividade cotidiana.

APROVEITAMENTO DO SALTO

A concessão para o aproveitamento da queda d'água existente no Rio Tietê, no local denominado "Salto de Itú", foi concedida à "Società per L'esportazione e per l'industria Italo-Americana", através de uma lei estadual, de n.º 1425, de 30/12/1910, regulamentada pelo decreto n.º 2045, de 29/04/1911. Desde bem antes, durante a expansão do café no Império, a região em torno do Salto tinha boas perspectivas de desenvolvimento, e portanto de seu aproveitamento energético.

A "Società per L'esportazione e per l'industria Italo-Americana" iniciou as obras de aproveitamento deste trecho do Rio Tietê, projetando uma usina, que foi denominada Porto Góes. Entretanto, em 1919, a companhia vendeu seus imóveis e as terras às margens do Tietê, passando a concessão da Usina para a Brasital - Sociedade Anônima para o Desenvolvimento Industrial e Comercial no Brasil. Esta firma construiu edifícios na área envoltória ao local da Usina, para abrigar as dependências de suas fábricas de tecido e papel.

Em 1924, ela vendeu parte das terras e dos imóveis e passou a concessão da unidade geradora para a Companhia Ituana de Força e Luz. Esta última construiu o edifício que abriga os equipamentos de geração da Usina, a Barragem e as obras da tomada d'água e comportas, entrando em operação em 1928. A Ituana explorou Porto Góes até 1967, quando a São Paulo Light S/A - Serviços de Eletricidade encampou suas instalações.

OPERAÇÃO ATUAL

A operação da Usina está condicionada às descargas da Barragem de Rasgão e da vazão do rio Jundiá, procurando-se manter os níveis a montante entre 517,4 e 519,44 m.

Por longos anos, a geração da Usina era função das necessidades de carga da Estação Transformadora de Distribuição (ETD) de Porto Góes, a que ela está interligada, visando suprir as necessidades de carga principalmente nas horas críticas (entre 09/11 e 18/20 horas). Nos demais horários (para acumular água para aqueles períodos críticos), gerava-se com carga adequada às vazões do período, o que permaneceu até setembro de 1984, quando da entrada em operação, na ETD, de mais dois transformadores de 20 MVA cada um.

TRABALHOS DE PRESERVAÇÃO

Os edifícios componentes da Usina Geradora de Porto Góes passaram por serviços de conservação e obras de restauração no início de 1985. Estas obras constituíram-se na limpeza das alvenarias de tijolos e pedra, tanto dos edifícios como dos muros de arrimo, barragem, etc, além da pavimentação de toda a área da Usina em paralelepípedo, da construção de sanitários e vestiários nas dependências da oficina mecânica e edifício de geração. Foram feitas novas construções para abrigar as dependências do depósito de inflamável, refeitório, guarita e abrigo de veículos no nível superior da Usina. Estes novos edifícios foram executados também em alvenaria de tijolos, e seguiram o mesmo partido arquitetônico dos antigos, em relação à volumetria e dimensão dos vãos dos caixilhos.



Prédio da Usina hoje.

UM PEQUENO TRABALHO

Os prouários das do século vender o pe- lhares de de gem, de situ também pro Light, como viços Técnico

George Reir Faculdade d em História no Brasil a c rísticas soci sas industri 1984 até o: ricano do Pl clusões de quando será Unidos, apó putador.

Esse trabalh te interessa to da indústi de existênci culdades de po de condi quando fazi são policial. ção essenc análise e pu lhadores da mentos soc

O Professor prouários tória Social ção, Costu etc.



Form. 304

Seção Tráfego Chef 2052

The São Paulo Tramway, Light & Power Co. Ltd.

REGISTRO DO PESSOAL

SERVIÇO DE IDENTIFICAÇÃO INDIVIDUAL

Nome (por extenso) Tustavo Guarnilha

Residência Rua Santa Cruz 87

Data do nascimento 1895 Nacionalidade Italiana

Lugar em que nasceu Rio Novo de Cantalária Estado de Paraná

Filho de Autônio Guarnilha e de Antônia Piccini

Estado civil casado Data do casamento 1922 N.º de depend. 2

Já prestou serviço militar? não Unidade em que serviu ---

Profissão condutor Sabe ler e escrever o português? sim

Sendo estrangeiro, em que data chegou ao Brasil? 1911

Tem algum parente trabalhando na Companhia? nenhum

Nome do mesmo --- Seção ---

Já trabalhou em Companhias de Electricidade, Gas, Telefônicas, Estradas de Ferro, Telegrafos. nenhum

Na caso afirmativo, mencionar ---

UM PERFIL DOS PRIMEIROS TRABALHADORES DA LIGHT

Os prontuários de trabalhadores da antiga Light, das primeiras décadas do século, estão fazendo parte de uma pesquisa que visa desvendar o perfil social dos empregados da época. São dezenas de milhares de documentos de registro, dados sociais, funcionais, de origem, de situação de saúde, etc., da velha Light & Power. Existem também prontuários de empregados de outras empresas do Grupo Light, como a Cobast (Companhia Brasileira Administradora de Serviços Técnicos), e a City Improvements de Santos.

George Reid Andrews, professor de História Latino-Americana na Faculdade de Artes e Ciências da Universidade de Pittsburgh, Ph.D. em História pela Universidade de Wisconsin, Estados Unidos, esteve no Brasil a convite do Cedec para fazer uma pesquisa sobre características sociais comparadas entre trabalhadores de diversas empresas industriais e de serviços. Em São Paulo, trabalhou de julho de 1984 até os primeiros dias de junho de 1985, sob o patrocínio americano do Programa Fulbright e do Social Research Council. As conclusões de suas pesquisas só serão conhecidas daqui a um ano, quando serão, simultaneamente, publicadas no Brasil e nos Estados Unidos, após terem os dados sido submetidos a tabulação por computador.

Esse trabalho do professor norte-americano mostra-se extremamente interessante por que insere-se no complexo período de surgimento da indústria e das lutas sociais em São Paulo, onde as condições de existência e de trabalho configuravam um universo de graves dificuldades de sobrevivência. Os trabalhadores lutavam contra todo tipo de condições adversas dentro das fábricas e, ao mesmo tempo, quando faziam movimentos reivindicatórios eram vítimas da repressão policial. Boa parte deles era de imigrantes, que tiveram participação essencial na formação urbana de São Paulo. Dessa forma, a análise e publicação das conclusões das pesquisas sobre os trabalhadores da antiga Light ajudarão na melhor compreensão dos movimentos sociais no Brasil.

O Professor Andrews considera que esse universo documental dos prontuários é muito importante para a análise de temas como a História Social do Trabalho, Estruturas de Família, Formas de Habitação, Costumes, Organização do Trabalho, Estudos de Migração, etc.

Grupos de origem

Sobre os grupos de origem dos trabalhadores da Light, o professor norte-americano considera que todas suas colocações, nesta fase preliminar do trabalho, são hipóteses ou impressões. Todavia, Andrews já demonstra ter clareza sobre alguns aspectos essenciais do perfil do trabalhador da antiga Light, nas primeiras décadas do século XX. Uma das primeiras indicações que podem ser feitas referem-se às origens dos empregados. Confirma-se, por exemplo, a idéia corrente da grande presença de trabalhadores imigrantes estrangeiros na formação da mão-de-obra paulista no início do século. Na Light, somente depois dos anos 30 é que se verificou a predominância dos brasileiros, distinguindo-se entre eles o significativo contingente de trabalhadores mineiros. Os nordestinos, por sua vez, só passaram a crescer numericamente a partir da década de 50. Ainda nessa década, os paulistas de nascimento passaram a ser minoritários dentro da Light.

Até 1930, os trabalhadores estrangeiros são maioria. Entre eles, prevalecem os portugueses, seguidos de perto pelos italianos. Aliás, os trabalhadores imigrantes italianos do começo do século são os que mais intensamente desencadeiam movimentos políticos de caráter classista, fundando associações operárias, ligas, participando de greves e dando ao então proletariado incipiente suas primeiras formas de lutar por melhores condições de existência. Em geral, esses trabalhadores italianos são de formação anarquista e anarcosindicalista, tendo alguns grupos, inclusive, fundado a imprensa operária no Brasil.

Ainda entre os trabalhadores estrangeiros na antiga Light parece que o quarto grupo em importância numérica são os chamados europeus orientais, principalmente lituanos, poloneses e russos, seguidos pelos espanhóis e, por último, a categoria outros, onde devem predominar os trabalhadores levantinos: sírios, árabes, armênios etc.

A corrente anarco-sindicalista seria, segundo a obra "Brasil História" a "tendência majoritária no movimento operário do centro-sul, a partir dos primeiros anos do século XX. Com efeito, após o refluxo momentâneo das atividades dos socialistas, nos primeiros anos da República, foi no primeiro decênio deste século que o anarco-sindicalismo despontou como tendência expressiva da parcela mais importante do movimento operário no Brasil. As greves que cresciam em número, a intensa atividade sindical e o afluxo da imprensa operária tiveram nos núcleos de militantes anarco-sindicalistas um respaldo dos mais decisivos." (1)

Andrews considera importante estabelecer se existem diferenças entre as atividades trabalhistas dos brasileiros e dos estrangeiros frente aos antigos preconceitos vigentes nas indústrias paulistas do começo do século que valorizavam, sobretudo, o trabalho do imigrante. Segundo suas idéias preliminares, não há qualquer evidência de diferenças significativas de desempenho por grupo nacional de origem. O que realmente existe, segundo o professor, é o fato de que os estrangeiros tendem (na Light) a serem empregados nas funções de motoneiros e condutores (principalmente os portugueses e italianos), ao passo que os trabalhadores brasileiros tendem mais a executar trabalhos braçais. Os estrangeiros tendiam, muito mais que os brasileiros, a pedir demissão voluntariamente. Provavelmente, segundo Andrews, para o trabalhador imigrante era mais fácil conseguir uma outra colocação com salários melhores em outra empresa. A Light, no final dos anos 40 e durante os anos 50, passou a praticar uma política de alta rotatividade de mão-de-obra entre os trabalhadores braçais, com frequentes contratações e demissões, principalmente de nordestinos. Os trabalhadores contratados em épocas anteriores a esse período, em geral estabilizavam-se e desenvolviam-se em cargos e aprendizagem técnica, permanecendo por muitos anos na empresa, adquirindo o direito à estabilidade, depois que essa garantia trabalhista foi estabelecida pelo Estado.

Ainda segundo a pesquisa do professor Andrews, verificando os prontuários da Light sobressai, freqüentemente, a observação da diferença do item "cor da pele" do empregado entre o registro da ficha básica e o atestado de saúde, que passou a existir depois dos anos 40. No registro onde, aparentemente, a opinião do empregado sobre sua própria cor é mais decisiva, o cidadão está assinalado como "branco". Contudo, no atestado Médico, onde o funcionário que preenche parece fazer valer sua opinião, o mesmo trabalhador está registrado como "pardo" ou "preto". Esta é a marca da estrutura racista veladamente manifesta. Entretanto, uma questão se coloca: embora houvessem muito poucos trabalhadores negros na Light até cerca de 20 anos atrás, os jornais negros da década de 20 diziam — segundo Andrews — que os únicos lugares em que os negros conseguiam empregos fixos eram a Light, as estradas de ferro e a Cia. Docas de Santos.

A publicação desse estudo comparado do professor Andrews contribuirá, decisivamente, para a possível montagem da história dos trabalhadores da antiga Light, atual Eletropaulo.

(1) Mendes Jr., A. e Maranhão, R. - Brasil História - Texto e Consulta ed. Brasiliense, São Paulo, 1979, vol. 3, pg. 313.

A riqueza informativa dos prontuários

A documentação dos antigos prontuários tem informações para aspectos amplos da História social. Na pasta de Francisco Antonio da Rocha, português que trabalhou na Light de 1919 a 1947, além das anotações acima apresentadas sobre férias e acidentes, consta também uma ficha com as mudanças de endereço, que, numa análise em grande escala, poderá fornecer pistas para a evolução social e geográfica da cidade. Além disso, nos prontuários há dados sobre aposentadorias, pensões, empréstimos, relatórios e guias de acidentes de trabalho, certidões de nascimento e casamento, declarações de opção por FGTS, papéis vários dos Institutos de Previdência na sua evolução, e outros.

DATA	ENDEREÇO DO EMPREGADO
30-11-33	Ranchario Telles do Paiz 2
2-7-35	Rua Flach Junior
	Barcel 15
23-4-36	" " 16
10-6-36	" " 44 Fundos
	" " 48 casa/
8-4-37	Travessa Jacuna 5
	" " 5-A
4-12-38	Rua Dona Aurora 13 (Praça Inglesa)

LICENÇAS				BONIFICAÇÕES		
De	A	MOTIVO	Vencimentos	Data	Quantia	OBSERVAÇÕES
17-5-33	16-5-33	Férias 2 dias	com			
17-5-34	31-5-34	"	com			
12-8-30	2-4-31	"	sem			
1-1-31	11-4-31	"	com			
1-7-31	18-1-31	"	com			
17-1-32	2-2-32	"	com			
17-4-40	3-2-40	15 dias	com			
1-1-41	1-1-41	15 dias	com			
1-1-42	23-1-42	15 dias	com			
9-1-43	25-1-43	15 dias	com			
12-1-44	25-1-44	15 dias	com			
1-1-45	1-1-45	15 dias	sem			

ACCIDENTES					
Data	DETALHES	Entrou	Hospital	Saiu	Rel. N.º
12-1-42	Acidente com o veículo Buss - 498315-18				
12-1-42	Acidente com o veículo Buss - 498315-18				

FALTAS COMMETTIDAS		
Data	DETALHES	SOLUÇÃO

1946 14 000

1946 14 000

1946 14 000



Nas antigas empresas de Minas Gerais, o exemplo de Francisco Antonio da Rocha ajudou a moldar o trabalhador (II) formado

DATA
1-3-92
1-3-92
1-4-92
1-12-92
1-5-92
7-92
1-9-92
1-2-92
1-3-92
1-1-92
1-4-92
1-1-92
1-02
Saiu em
Causa



FICHA DE EMPREGADO

COMP. _____ DEPT. _____ FOLIO 11958

NOME POR EXTENSO EGYDIO MARCONDES - M -

RESIDENCIA _____

NACIONALIDADE BRASILEIRO NATURALIDADE P.N. DE OUM - MINAS GERAIS

ESTADO CIVIL _____ DATA DO NASCIMENTO 14-5-1908

NOME DO CONJUGE Alice Bicudo Marcondes

NOME DO PAI MARCONDES FERREIRA DA SILVA

NOME DA MÃE JOSEPHINA LUIZA DA SILVA

BENEFICIÁRIOS

NOME	PARENTESCO	DATA DO NASCIMENTO	ESTADO CIVIL	INCAPACIDADE FÍSICA
JOSEPHINA	BRASILEIR.	MÃE	1887	VIÚVA
ALICE Bicudo Marcondes	"	ESPOSA	22-4-1915	CASADA
NAIR Marcondes	"	FILH.	22-6-938	MENOR
Jorge Marcondes	"	"	2-4-1944	"
Marlene Marcondes	"	"	2-12-941	"
Náide Marcondes	"	"	30-6-950	"
Luz Marcondes	"	"	2-5-1954	"
Leda Marcondes	"	"	30-4-957	"

A Ficha de Egidio Marcondes, observando-se também a evolução da família.

A evolução do trabalhador nas fichas

Nas antigas "Fichas de Registro" da Light pode-se perfeitamente estabelecer a evolução trabalhista de seus empregados. Nessas fichas observa-se os vários tipos de anotações sobre o trabalhador. Este é o caso, por exemplo, de Egidio Marcondes. Sua ficha traz toda sua evolução dentro da empresa. Marcondes, originário de Minas Gerais como muitos "Lightianos" da época, iniciou suas atividades na antiga Light na seção "Novas Construções" na categoria de trabalhador braçal em 1º de dezembro de 1925, passando nessa seção a ajudante de eletricista e eletricista. Em 1954, passa para seção "Oficinas" como reparador de transformador (III) 5229. Passa a contra-mestre de serviços e aposenta-se, nesta mesma função, na seção "Transformadores" em 1º de junho de 1960, completando 45 anos de empresa.

Form. 8256

NOME Egidio Marcondes

ENDEREÇO _____

Substituído _____ Salário _____ Nacionalidade Brasileiro Estado civil _____

Novo cargo criado devido _____ Nascido em _____ em 14 de 5 de 1908

Recomendado por Rubens T. Barroso Chapa No. 5915 Luz Passes Fiança Fôlha

DATA	SEÇÃO	OCUPAÇÃO	Salário	Registrado por	OBSERVAÇÕES
12-925	Novas Construções	Trabalhador braçal	4900	925	
3-926			18000		
30-4-926		Saíu			
12-926	Novas Construções	Ajudante de eletricista	18100		
5-927		Saíu			
7-927	Novas Construções	Ajudante de eletricista	18400		
9-927		Saíu			
12-927	Novas Construções	eletricista	18200		
3-12-929		Saíu			
1-1-930	Novas Construções	eletricista	18200		
4-930		Saíu			
11-932	Novas Construções	Trabalhador braçal	4850		
6-933		Ajudante de eletricista	4900		

Saíu em _____ do _____ de 19 _____ Assinatura _____

Matr. G. A. P. N.º 4706. PRONTUÁRIO N.º 70121

Continua no cartão anexo:

PATRIMÔNIO TECNOLÓGICO E EFICIÊNCIA

Um dos personagens mais importantes para a preservação e o funcionamento das usinas "históricas" da Eletropaulo é o engenheiro Reynaldo Maffei. Sempre preocupado em associar o rigor na conservação com o rendimento e a eficácia, ele é desde abril de 1983 o Diretor da área de Operação da empresa, responsável pela restauração de equipamentos de usinas que chegam a ter mais de 70 anos. Formado em 1951 em engenharia elétrica e civil no Mackenzie, este paulista de Itu, de 59 anos, trabalha desde 1952 na antiga Light, a maior parte do tempo na área de Operação. O engenheiro Maffei tem um ponto de vista muito objetivo sobre a importância não apenas histórica, como técnica e econômica de sua atividade.

BOLETIM HISTÓRICO — Como surgiu essa política de restaurar, reativar e reintegrar no sistema da empresa usinas tão antigas como Salesópolis, Bocaina, Izabel, Sodrê e Rasgão?

MAFFEI — Bem, Porto Góes, de 1928, nunca chegou a ser desativada, tendo apenas sofrido recentemente trabalhos de conservação. Quanto às mini-usinas do Vale do Paraíba: Sodrê, inaugurada em 1912 no município de Guaratinguetá, com 600 kW; Bocaina, em Cachoeira Paulista inaugurada também em 1912 com 640 kW; Izabel, de Pindamonhangaba em 1915, com 2.640 kW; e finalmente Salesópolis com 2.000 kW, elas se mostraram úteis a partir da crise do petróleo. Elas tinham sido desativadas por volta de 1970, ou antes, como Rasgão, no rio Tietê, desativada em 1962. Na época, a Light considerou caro demais recuperar ou trocar seus velhos e desgastados equipamentos. Aliás, na época a empresa considerava melhor comprar energia da CESP e de Furnas do que investir em construção ou reconstrução de usinas.

B.H. — E quais os benefícios da política atual de reconstruir?

MAFFEI — Há benefícios de várias ordens. É evidente também que há um benefício histórico e cultural: as usinas estão sendo reconstruídas no mesmo estilo arquitetônico original, as peças são restauradas do original como a antiga turbina Pelton da usina Izabel, e essas unidades são verdadeiros museus históricos vivos, em funcionamento. Mas é claro que, aliás, a importância do benefício econômico. Como eu estava dizendo, a elevação internacional dos preços do petróleo exigiu uma melhor utilização de todos os recursos energéticos existentes. Além disso, uma análise da viabilidade técnico-econômica da restauração demonstrou seu custo relativamente baixo: Izabel, por exemplo, tem um custo de 210 dólares por kilowatt, bastante abaixo dos 900 dólares por kilowatt que custaria a construção, no local, de uma usina nova no mesmo aproveitamento, com as mesmas características e componentes.

Por outro lado, temos um benefício social: localizadas em zonas rurais, estas usinas facilitam a eletrificação no campo, por um custo menor do que se estendessem linhas de transmissão para o mesmo fim. Criam-se melhores condições para otimizar o comércio local, melhorando a qualidade de vida e propiciando a geração de empregos.

B.H. — E como se dá o trabalho para por as usinas em funcionamento?

MAFFEI — Há várias atividades. Em Rasgão, estamos recuperando as comportas da barragem e o túnel adutor, pretendendo colocá-la em funcionamento em 1987. No Vale do Paraíba, os principais serviços de recuperação de uma dessas mini-usinas visam adequar seu sistema de represamento e adução (reservatório, comportas, grades, adutoras e barragem); recondicionar suas turbinas (mancais, válvulas, pás, diretrizes, sistemas de acionamento/refrigeração/controladores e rotores) e geradores (enrolamentos, rotores, coletores, mancais e ensaios elétricos); renovação dos sistemas de proteção e controle; revisão dos sistemas de excitação, instrumentação e controle e de transformação; reforma geral da casa de força e das edificações de apoio (casas de operadores, pequenas oficinas, etc) e reparos nas estradas de acesso à usina.

A usina Izabel está com operação prevista para o final de 1985 e a usina Sodrê no final de 1986. Salesópolis, já em operação, está sofrendo uma atualização no seu sistema de proteção e controle. Quanto a usina Bocaina, será desenvolvido um levantamento geral do aproveitamento, a fim de determinar as providências necessárias de recuperação.

B.H. — E essa atividade exige recursos externos de especialistas?

MAFFEI — A maioria dos serviços executados de reparos, manutenção e de oficinas são realizados com mão-de-obra própria da empresa, viabilizando mais as referidas recuperações. Estamos restaurando até mesmo "relés" e equipamento auxiliar, segundo os modelos originais, nos laboratórios da CESP e nas oficinas gerais do Cambuci, em São Paulo.



PRIMEIRO BONDE ELÉTRICO DE SÃO PAULO / 7 DE MAIO / 1900



CARNAVAL

Baile á phantasia

dedicado ao
Trafego e Oficinas

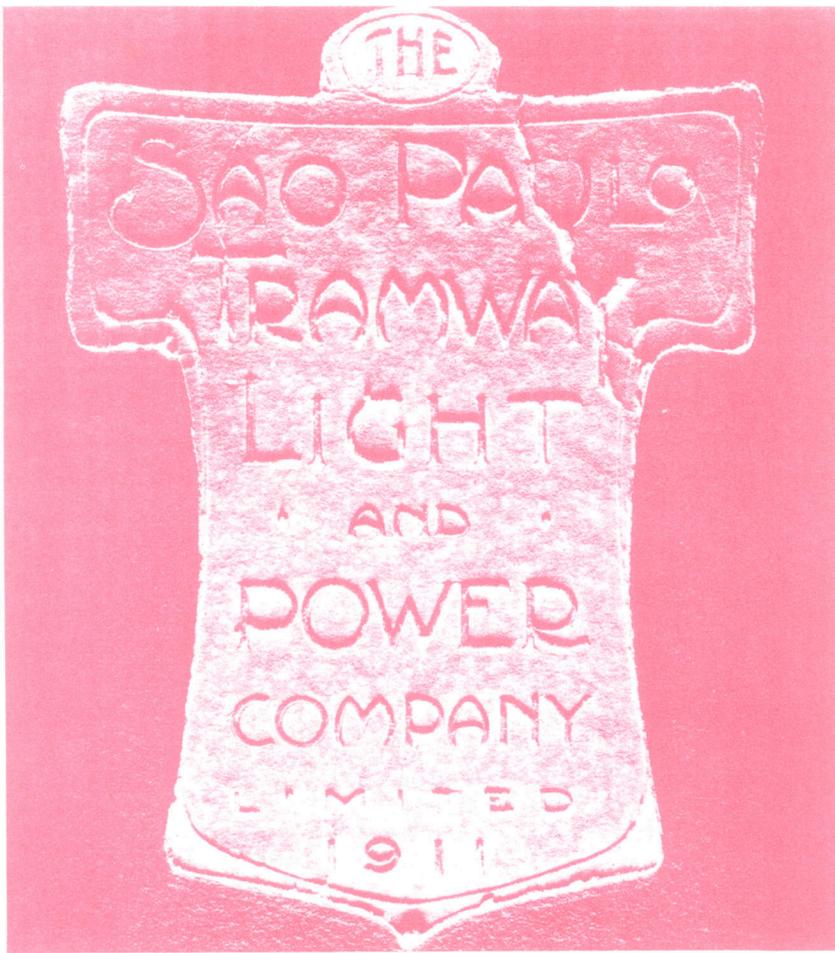
18 - 2 - 1939

No Salão da Casa de Carros da Villa Marianna, á R. Domingos de Moraes n. 207, será realizado sabbado, dia 18, a partir das 21 horas, o grandioso baile á phantasia dedicado aos associados que trabalham no Trafego e Oficinas e suas Exmas. Familias. Os convites poderao ser procurados com o Sr. Martins Rebello, no Escriptorio do Trafego.

As dansas serao abrihantadas pela Banda de Musica.

NOTA - Em abdicencia ao leis que regulam a permanencia de umos em outros locais se realizam diversões a sociedade nao permitira o ingresso de menores de 14 annos

A DIRECTORIA



Distintivo (tamanho natural)

1911

linha de Santo Amaro

Passes Gerais



Passes especiais para trafegar nos antigos bondes



O Relogio
mede
o TEMPO

O Thermometro
mede
a TEMPERATURA



O Visiometro
mede
a LUZ

aceita-se permuta
pide se cambio
acceptons permutation
exchange requested
si accettano scambi
wir bitten um austausch
接受交换

Poster da "Cruzada da Boa Iluminação" (1935)

Só serão dados os créditos às fotos usadas no Boletim, quando não pertencerem ao acervo Eletropaulo.

BOLETIM HISTÓRICO

REVISTA
ELETRICIDADE DE
SÃO PAULO S. A.

2

Junho/1985

R. Cel. Xavier de Toledo, n.º 23
CEP 01048 São Paulo SP 239 6544

Eletropaulo - ELETRICIDADE DE SÃO PAULO S. A.

CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

PRESIDENTE

Professor José Goldemberg

CONSELHEIROS

Antonio Ermírio de Moraes, José Aristodemo Pinotti,
José Costa Cavalcanti, José Luiz de Almeida Nogueira
Junqueira Filho, José Roberto Mendonça de Barros,
Manuel Garcia Filho, Roberto Costa de Abreu Sodré
e Rômulo Almeida.

VICE-PRESIDENTE EXECUTIVO

Sérgio Roberto Vieira da Motta

DIRETORES

Antonio Russo, Custódio Mota Pelegrini, Henrique
Waksman, João Baptista Dias Guzzo, Paulo de Tarso
Carvalhoes, Reynaldo Maffei

SUPERINTENDÊNCIA DE COMUNICAÇÃO

Guilherme Lisboa

DEPARTAMENTO DE PATRIMÔNIO HISTÓRICO

José Alfredo O. V. Pontes

EDITOR

Ricardo Maranhão

PLANEJAMENTO GRÁFICO

Fernando Lemos

PRODUÇÃO GRÁFICA

Cely Russo Vieira

PESQUISA E TEXTO

Dirce P. S. Mendes, Heloisa Barbosa da Silva, Nívia Faria

PESQUISA E EXECUÇÃO FOTOGRÁFICA

Carlos Gomes Pires, Carlos Sérgio da Costa Lima,

Rubens Carotenuto

APOIO ADMINISTRATIVO

F. E. Bezerra de Menezes, Miriam Abasto Monteiro

Marco Antonio de Lima, Sonia Nascimento da Silva Sindici

COLABORAÇÃO

Juca de Luccas

FOTOLITO E IMPRESSÃO

Gráfica da Eletropaulo

TIRAGEM

10.000 exemplares