

FICHA CATALOGRÁFICA
ELETROPAULO - ELETRICIDADE DE SÃO PAULO S.A.
BOLETIM HISTÓRICO S.P. 1986. 16 p.
ENERGIA ELÉTRICA/HISTÓRICO
CDU 621.31:93

7



1
Não f
40, n
10). F
urbar
passá
antiin
É tam
públic
gover
comp
advog
pont
entre
Com
utiliza
Josep
(pági

Surpr
deper
do sé
bond
molh
carne
noivo
Mais
a reve
footb
espec
espor

Assis
Eletro
empr
é par
por e
No en
arqui
que r
histo
produ
empr
conju

Tal di
criaçã
logo
traba
já em
em 7
Histó
— na
Fund

1 APRESENTAÇÃO

Não há nenhuma surpresa em que a Light se tenha convertido, ao longo dos anos 40, num dos alvos prediletos dos movimentos populares contra a carestia (*página 10*). Responsável por serviços cada vez mais indispensáveis à medida que o país se urbanizava e industrializava, suas tarifas de bonde, de energia ou de telefone passariam a figurar em quase todas as pautas reivindicatórias das campanhas antiinflacionárias da época.

É também muito lógico que, tratando-se de empresa concessionária de serviços públicos e dependente de numerosas leis, regulamentos, autorizações e favores governamentais, a Light cuidasse de se cercar de advogados que, além de competentes, fossem políticos de prestígio — uma tradição iniciada com o advogado Carlos de Campos, depois governador de São Paulo, e que teve outro ponto alto no jurista José Pereira Lira, um dos políticos mais poderosos na transição entre o Estado Novo e o regime constitucional de 1946 (*página 4*).

Com o tempo, a teia de relações da Light se tornou tão abrangente que podia ser utilizada até para ajudar amigos da alta direção da empresa, como a senhora Josephine Gualco, a contornar exigências alfandegárias e liberar misteriosos baús (*página 12*).

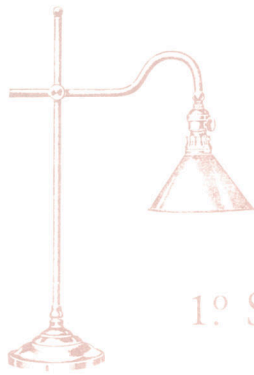
Surpreendente pode ser, para alguns, a descoberta de que a capital paulista dependia tanto dos bondes elétricos como meio de transporte, nos primeiros anos do século, que a Light era obrigada a colocar em seus trilhos, além dos conhecidos bondes de passageiros, estranhos mas eficientes carros especiais, como o que molhava as ruas sem calçamento para diminuir a poeira, ou o que transportava carne, ou o que servia ao correio ou ainda o bonde especialmente decorado para noivos e seus convidados (*página 5*).

Mais surpreendente ainda é encontrar na correspondência de Alexander Mackenzie a revelação de que a Light garantiu seu lugar nos capítulos iniciais da história do *football* no Brasil, ao assumir o compromisso de agraciar, com medalhas especialmente encomendadas em Londres, os primeiros campeões paulistas do esporte (*página 14*).

Assiste, portanto, inteira razão ao engenheiro Mário Bhering, presidente da Eletrobrás, quando, referindo-se ao moderno trabalho de patrimônio que as empresas de energia elétrica começam a realizar, sublinha que "a memória do setor é parte da memória da comunidade e deve estar disponível para conhecimento e uso por essa comunidade" (*página 16*).

No entanto, o pleno aproveitamento do vasto acervo documental, iconográfico, arquitetônico e ambiental das empresas de energia elétrica é um empreendimento que requer, além do concurso multidisciplinar de funcionários próprios (como historiadores, documentalistas, bibliotecários, museólogos, fotógrafos, projetistas e produtores gráficos, jornalistas e outros) e da integração de esforços entre as empresas, um intercâmbio constante com a comunidade acadêmica e com o conjunto da sociedade a que, em última análise, se destina.

Tal diretriz norteou o Departamento de Patrimônio Histórico da Eletropaulo desde sua criação em 1983 e, por isso, a par da organização do acervo da empresa, cuidou logo de submeter a amplo debate o progresso de suas pesquisas e de seus trabalhos através de publicações como os *Guias do Patrimônio*, o *Boletim Histórico*, já em seu número 7, e a série *História & Energia*, cujo primeiro número foi lançado em 7 de agosto último. Um novo passo será dado com o 1º Seminário Nacional de História e Energia (*página 2*), a ser realizado entre 19 e 23 de outubro em São Paulo — na mesma cidade onde, a 7 de maio de 1900, a Light fazia circular, da Barra Funda ao Largo de São Bento, seu primeiro bonde elétrico no Brasil.



1.º Seminário Nacional de HISTÓRIA e ENERGIA

O 1.º Seminário Nacional de História e Energia será realizado de 19 a 23 de outubro próximo no Centro de Convenções Rebouças, na capital paulista. Organizado e patrocinado pela Eletropaulo, conta com o apoio e a participação da Eletrobrás.

Tem por objetivos estabelecer o quadro de referências históricas e metodológicas para as pesquisas sobre produção, transmissão, distribuição e utilização social da energia elétrica no Brasil; debater as relações entre a energia elétrica e o desenvolvimento da ciência e da tecnologia; investigar os vínculos entre a história da energia, da urbanização e da industrialização; analisar as questões de preservação do patrimônio documental, iconográfico, arquitetônico e ambiental das empresas de energia elétrica e sua importância para a preservação da memória nacional; e promover o conagraçamento e o intercâmbio entre pessoas e instituições que se dedicam a esses temas.

A abertura se dará com as presenças do ministro da Ciência e Tecnologia, do ministro da Cultura e do governador do Estado de São Paulo, entre outras autoridades e convidados. Os trabalhos terão prosseguimento com a realização de mesas redondas, grupos de trabalho e a sessão plenária final, para conclusões, discussão e elaboração de relatório.

ELETROPAULO NA SBPC

O Departamento de Patrimônio Histórico da Eletropaulo prestou sua contribuição aos trabalhos desenvolvidos pela 38.ª Reunião Anual da Sociedade Brasileira para o Progresso da Ciência, em Curitiba, em julho:

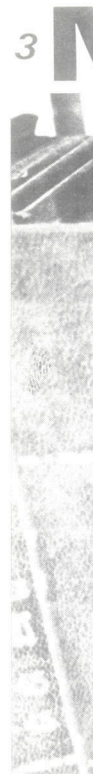
- No dia 12, Ricardo Maranhão apresentou o trabalho "O Papel da Light nos Debates Políticos da Redemocratização: 1945-1946", em simpósio coordenado por ele próprio e que contou também com a apresentação dos seguintes trabalhos: de Nivalde José de Castro, da Universidade Federal do Rio de Janeiro, "A Intervenção do Estado no Setor de Energia Elétrica na Década de 50"; de Gilson Antunes da Silva, da Universidade Cândido Mendes, "Fontes para a Pré-História da Eletrobrás"; e de Márcio Wohlers de Almeida, da PUC de São Paulo, "Aspectos da Política do Governo de São Paulo para o Setor de Energia Elétrica: o Caso CESP";
- No dia 14, sob o tema geral "História da Eletricidade e Cotidiano", Giselle Beiguelman apresentou a comunicação oral "A Dessacralização das Imagens" e Nívea Faria a comunicação "Do Lâmpião de Gás ao Neon";
- No dia 16, Célia Camargo coordenou a mesa sobre "Fontes para a História da Energia Elétrica em São Paulo", que contou com a participação de José Antônio Segatto e também de Renato Feliciano Dias, da Eletrobrás.

UM CENTRO DE REFERÊNCIA PARA A HISTÓRIA DA ENERGIA

Representantes da Eletrobrás, Eletropaulo, CEMIG, Furnas e Light-Rio estiveram reunidos nos dias 2, 3 e 4 de julho passado, na cidade do Rio de Janeiro, para discussão e posterior redação do anteprojeto de criação do Centro de Referência para a História da Energia Elétrica.

A natureza complexa do setor — de implicações nos mais diversos ramos da vida social, econômica, política e cultural — impõe o caráter multidisciplinar de seu estudo. O Centro, então, deverá integrar todas as iniciativas de resgate e divulgação da memória, bem como definir os procedimentos necessários à sua preservação. Orientando e apoiando todas as formas de estudos e pesquisas; estimulando a reflexão, a avaliação e a discussão de problemas; divulgando informações e experiências, o Centro se propõe a colaborar para a compreensão da história da eletricidade em geral e, em especial, no Brasil.

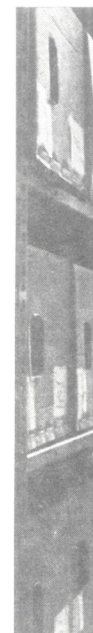
Na ocasião, foi traçado o panorama das atividades de preservação da memória do setor, já em andamento, e foram criados três grupos de trabalho que elaborarão a redação final do projeto do Centro, o Guia de Fundos dos acervos e o levantamento da bibliografia e da terminologia do setor elétrico.

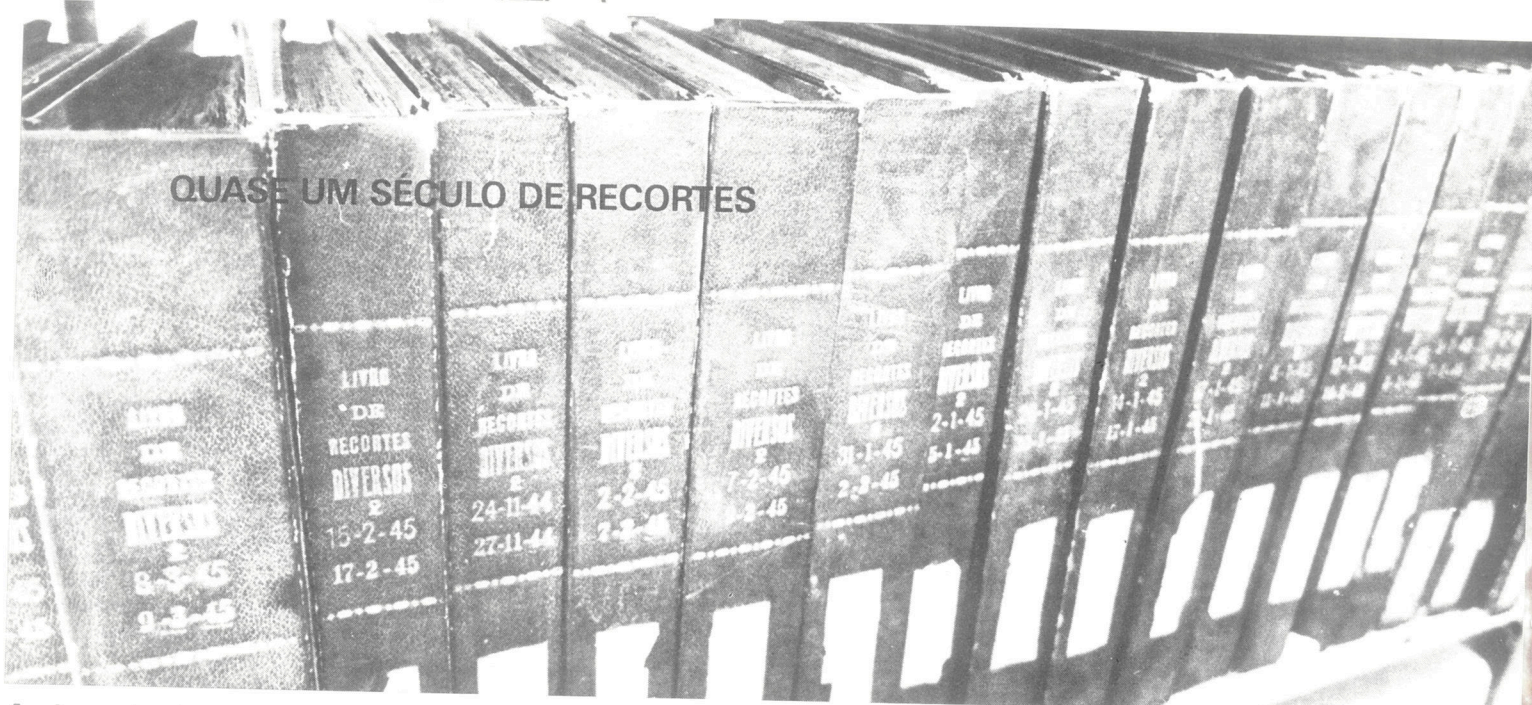


A che
Jocke
Franci
um bo
9/9/19
órgão:
valios:

Forma
históri
brasile
como
órgão:
como
acider
escrito
report
poster
determ

A Cole
para e





QUASE UM SÉCULO DE RECORTES

A chegada do corpo de Carlos Gomes a Santos (*Diário de Santos*, 9/10/1896), a inauguração do Jockey Clube de São Paulo (*O Estado de S. Paulo*, 15/1/1896), a morte horrível da menina Francisca Maria Ribeiro sob as rodas de um bonde (*Diário Popular*, 11/8/1906), o retalhamento de um boi em público para demonstrar a pequena margem de lucro dos açougueiros (*A Gazeta*, 9/9/1946) — estas notícias, desconstruídas no assunto e no tempo e veiculadas por diferentes órgãos de imprensa, têm, entretanto, uma coisa em comum: integram uma das maiores e mais valiosas coleções de recortes conhecidas, a hemeroteca da Light.

Formada por quase dois mil volumes encadernados, ela permite reconstituir quase um século de história, de 1885 a 1970. As matérias foram recortadas dos principais jornais das capitais brasileiras, alguns extintos como o *Correio Paulistano*; também de jornais de cidades do interior, como *O Norte de Taubaté*, *O Democrata* de Itapetininga, *Cruzeiro do Sul* de Sorocaba; e até de órgãos paulistas em língua estrangeira, como o *Fanfulla*. Abrangem os mais variados assuntos, como a situação política, dados econômicos, o crescimento das cidades, problemas de tráfego, acidentes trágicos, mudanças nos usos e costumes da população, eventos culturais, crônicas de escritores famosos como Afonso Schmidt, trabalhos de chargistas como Belmonte e, é claro, as reportagens sobre a Light e as repercussões de suas iniciativas. A continuidade dos recortes e sua posterior encadernação indicam tratar-se de recurso administrativo regular, efetivado por determinação superior.

A *Coleção Recortes de Jornais* está sendo preparada pelo Departamento de Patrimônio Histórico para exposição e posteriores consultas.



PARTICIPANDO DA HISTÓRIA

O Departamento de Patrimônio Histórico da Eletropaulo agradece às seguintes pessoas que têm colaborado com os esforços de reconstituição da história da empresa: Antonio Griffo, Aparecida Marques, Edison J.G. de Oliveira, Evani de Araújo Bacchi, Francisco C. Busico, Luís Carlos Françolin, Manuel Ararê Miranda Mathias, Ruy Morato Chiaradia e José Carlos Mascarenhas Neves, sobrinho-neto de João Augusto do Amaral, contador geral da São Paulo Light de 1940 a 1950.



Iconographia

Pereira Lira (à esquerda, de pé, terno escuro): uma presença constante ao lado do presidente Dutra.

Em meados de 1946, o professor Pereira Lira, diretor do Departamento de Segurança Federal, cargo que abrangia a Chefia de Polícia da capital da República, foi procurado por um emissário de Nereu Ramos, presidente da Comissão Constitucional e futuro vice-presidente da República. O emissário fora prevenir o chefe de Polícia sobre a temeridade de vir a perseguir e coagir parlamentares. Dr. Lira soltou uma bafurada do cachimbo e deu uma resposta ambígua: — Diga ao dr. Nereu que ainda não comecei a prender deputados.⁽¹⁾

Os constituintes tinham motivos para estar preocupados. Um balanço dos primeiros meses de atividades do novo chefe de Polícia, feito por um jornal da época, não era nada tranquilizador: "Começou ele por meter na cadeia os elementos dirigentes do MUT, agremiação esta que logo foi posta na ilegalidade. Depois chegou a vez dos pixadores do PC, e entre estes foram detidas várias mulheres. Dois meses depois de sua posse, o dr. Lira começou a readmitir na Polícia todos os elementos que, por indesejáveis, desonestos e violentos, haviam sido afastados pelos coronéis Etchegoyen e Nelson de Melo. O espancador Boré, de tão trágica fama, foi um dos primeiros readmitidos. Houve, em seguida, o doloroso e crudelíssimo trucidamento do largo da Carioca. Depois foi a terrível repressão à greve dos trabalhadores da Light (...). E de dois meses para cá (...) várias edições da *Tribuna Popular* já foram apreendidas nas bancas."⁽²⁾ Nesse ritmo, era um questão de tempo para que algum parlamentar, apesar das imunidades, fosse alcançado pela ação policial.

De fato, em 1.º de setembro, *O Estado de S. Paulo* denunciava: "Conhecido advogado agredido na Chefatura de Polícia". Do Rio vinha o relato do correspondente: "Há pouco tempo o Sr. Hélio Valcacer, advogado e jornalista nesta Capital, denunciou à Justiça o Sr. Pereira Lira, chefe de Polícia, como responsável pelo espancamento de vários empregados da Light. Ontem, prevalecendo-se das anormalidades ocorridas na cidade, a Polícia invadiu às 3 horas a residência do Dr. Hélio Valcacer, levando-o para lugar incerto. Hoje pela manhã, a família procurou o Dr. Adauto Lúcio Cardoso, conhecido advogado, a fim de prestar assistência profissional ao seu colega, seqüestrado pela Polícia. Dirigindo-se à Chefia de Polícia, o Dr. Adauto foi preso e agredido."

DOUTOR LIRA

O antigo advogado da Light foi um dos políticos mais poderosos na transição democrática de 1945 a 1947

Adauto Cardoso, além de advogado, era vereador e amigo de vários constituintes, como o deputado Aliomar Baleeiro, da UDN, que imediatamente se dirigiu para a Chefatura de Polícia. Os incidentes provocaram uma grande comoção política a ponto de levar a seção carioca da Ordem dos Advogados do Brasil a reunir-se em Assembléia Extraordinária, sob a presidência do dr. Sobral Pinto, para examinar petição assinada por mais de 500 advogados, em que era pedida a exclusão de Pereira Lira dos quadros da Ordem. O mais surpreendente é que o diretor do Departamento de Segurança Federal assumira o cargo tido como homem liberal e ponderado.

José Pereira Lira nasceu em 1899 na Paraíba, onde fez os primeiros estudos. Formou-se em direito no Recife e, de volta ao estado natal, exerceu o magistério e a advocacia. Mudou-se para a capital federal em 1922, como procurador do Estado da Paraíba. Com o apoio de José Américo, seu estado o elegeu para a Assembléia Constituinte de 1933, onde foi membro da Comissão encarregada de redigir a Constituição de 1934. Reeito deputado federal, desempenhou o mandato até 1937, quando o Congresso foi dissolvido. Voltou, então, a sua banca de advocacia, participando também da fundação da Faculdade de Direito do Rio de Janeiro e tornando-se seu diretor. Colaborador de jornais e autor de várias obras de direito e finanças, logo somou a tão apreciável currículo a condição de chefe do Contencioso da Light no Rio de Janeiro, sucedendo a Prudente de Moraes Filho.

Admirador e amigo pessoal do general Dutra, empenhou-se decididamente em sua campanha eleitoral, sendo recompensado com a direção do Departamento de Segurança Federal. A confiança do presidente Dutra no professor Lira era tão grande que, sendo pressionado a afastá-lo desse cargo no final de 1946, conduziu-o à chefia do Gabinete Civil da Presidência da República e, pouco antes do final de seu governo, nomeou-o ministro do Tribunal de Contas da União. Depois de 22 anos e tendo ocupado por três vezes a sua presidência, o professor Lira despediu-se do Tribunal a 21 de agosto de 1969, vindo a falecer em 31 de maio de 1985.

Pouco antes de sua aposentadoria, o dr. Lira voltou a ser objeto de controvérsias ao propor uma reforma constitucional que adotasse o sistema de contratação de "prefeitos administradores" em substituição aos prefeitos eleitos, como garantia de correta aplicação do Fundo de Participação dos Municípios.⁽³⁾

(1) *Jornal de São Paulo*, 22/8/46. *Albuns de Recortes de Jornais*, acervo Eletropaulo.

(2) Ver JOEL SILVEIRA, "História em quadinhos do professor Pereira Lira", em *Jornal de São Paulo*, 22/8/46, *ibidem*.

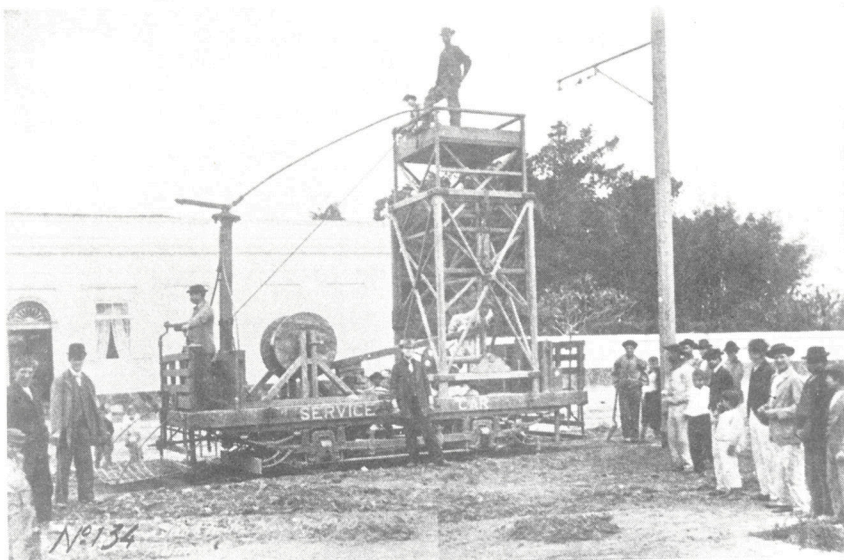
(3) Cf. FUNDAÇÃO GETÚLIO VARGAS - CENTRO DE PESQUISA E DOCUMENTAÇÃO DE HISTÓRIA CONTEMPORÂNEA DO BRASIL, *Dicionário Histórico-Biográfico Brasileiro: 1930-1983*, edição conjunta Forense-Universitária-FINER, Rio de Janeiro, 1984, 3.º volume, verbete "Lira, José Pereira"; E. *O Estado de S. Paulo*, 31/1/46; *A Manhã*, Rio, 22/1/46; *Folha de S. Paulo*, 22/8/69; *Folha de S. Paulo*, 1.º/6/85.

Carro de Se
O primeiro c
funcionários

Carro de Ca
O transporte
trilhos de fe
absorvidas p
eletrificados
especialmen

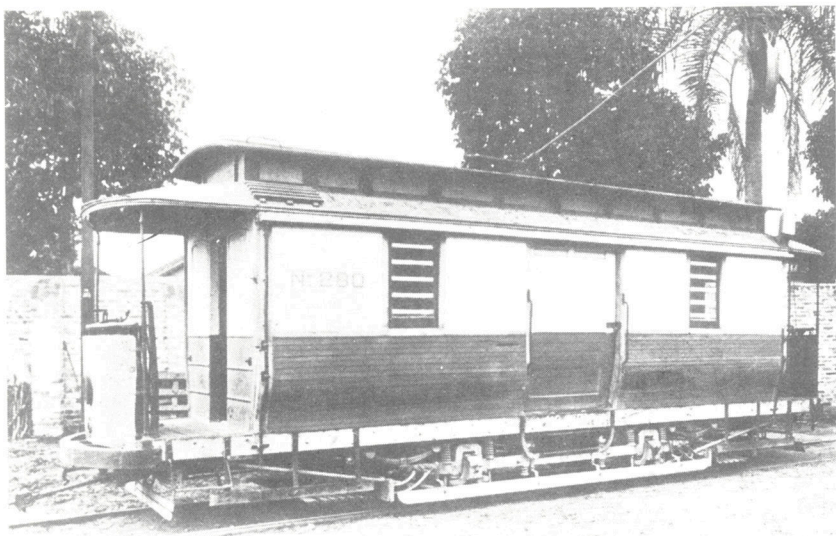
Carro-Guind
Para facilitar
depósitos na
movimentar

5 BONDES



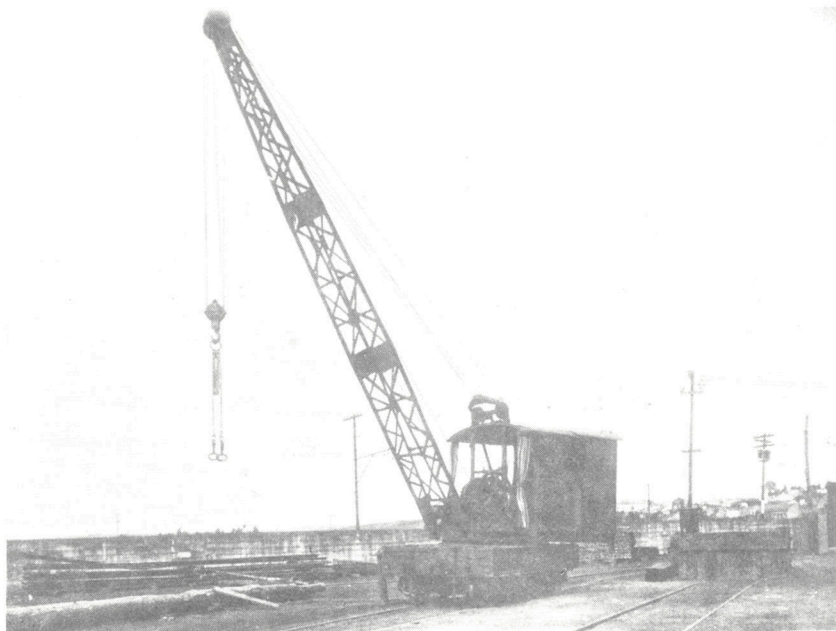
Carro de Serviço

O primeiro carro de serviço da Light começou a rodar já em 1900, servindo para o transporte de funcionários e de ferramentas nos trabalhos de colocação de trilhos.



Carro de Carga

O transporte de carga em carris de ferro — pequenos carros puxados por muare, rodando sobre trilhos de ferro — era feito desde 1872 pelas companhias de viação que posteriormente foram absorvidas pela Light. A nova empresa substituiu esses carros por bondes mais modernos e eletrificados. Qualquer tipo de carga podia ser transportada com segurança nesses bondes especialmente adaptados.



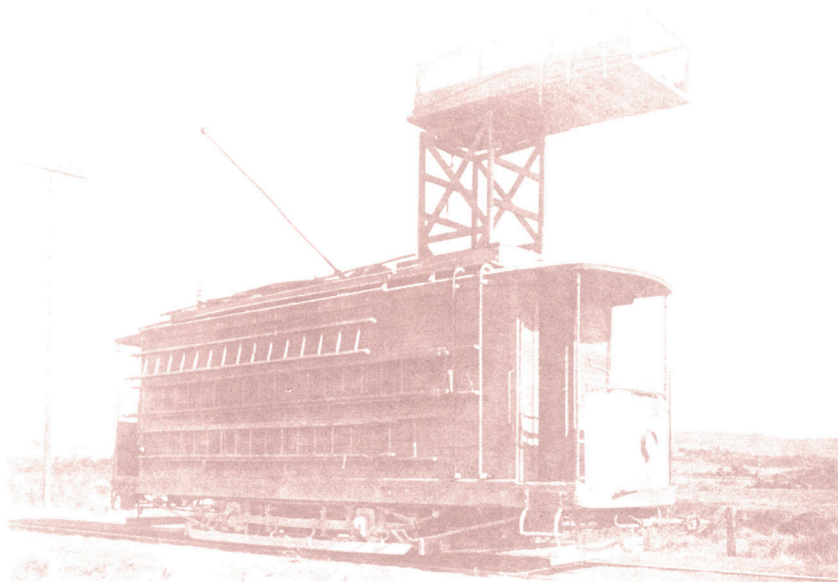
Carro-Guindaste

Para facilitar o comércio de madeira entre São Paulo e Santo Amaro, a Light estabeleceu depósitos nas garagens do Bom Retiro, Santa Cecília e Brás. O carro-guindaste servia para movimentar cargas pesadas como estas nas garagens, ou então para levantar postes.

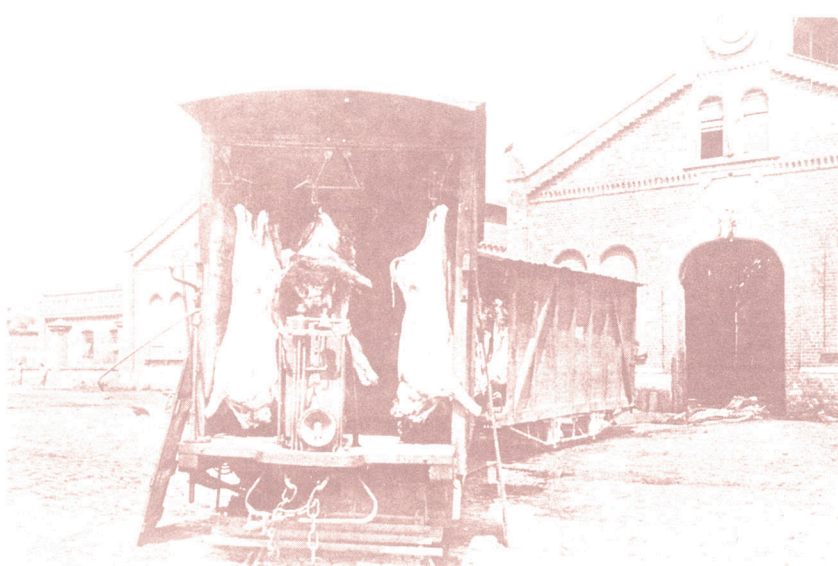
OS CARROS ESPECIAIS

Até a chegada da Light em 1900, o que se encontrava em São Paulo em matéria de transporte de passageiros e cargas eram carros puxados por burros. As companhias que exploravam esses serviços, mantinham, além das linhas regulares de bondes para passageiros, linhas especiais de carros para cargas.

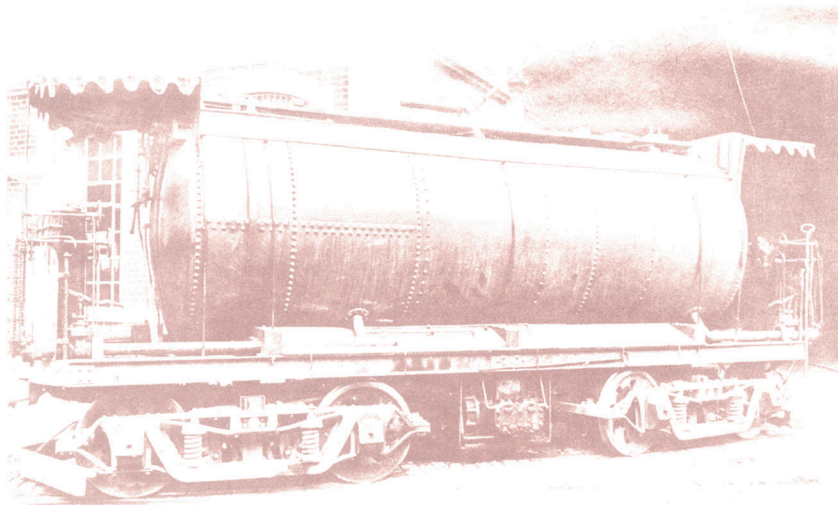
A partir da implantação dos bondes elétricos, a Light reformulou todo esse programa. A substituição da ineficiente tração animal pela eletricidade agilizou o comércio e impôs ritmo mais acelerado às lides de transportes. ►



Carro-Torre
Para facilitar a reparação nas linhas de transmissão, a Light utilizava o chamado "Tower Car": carro-torre.



Carro para Transporte de Carne
O transporte de carne verde era feito em carros especiais que a Light encomendou nos Estados Unidos. Diversos desses carros entraram em circulação em 1903, fazendo o percurso do Matadouro Municipal ao tendal (mercado de carnes). Havia para esse serviço um contrato entre a Prefeitura e a empresa, devidamente autorizado pela Câmara Municipal.



Carro de Irrigação
As ruas da cidade, principalmente nos meses de estiagem, ficavam inteiramente cobertas de poeira, causando mal-estar aos transeuntes e comerciantes. A solução era irrigá-las de tempos em tempos. De 1903 a 1910, a Light executou esse serviço graciosamente com carros especiais — os carros irrigadores — com capacidade para 3.000 galões de água. Após pressões da imprensa, a municipalidade firmou um contrato de serviço com a empresa estipulando duas irrigações por dia.



Carro-Correio
Os serviços postais implantados em São Paulo com itinerários e...



Carro Ypiranga
A Light inaugurou esse tipo de carro em 1903. Era um carro luxuoso e confortável quando foi transportado para a fazenda...

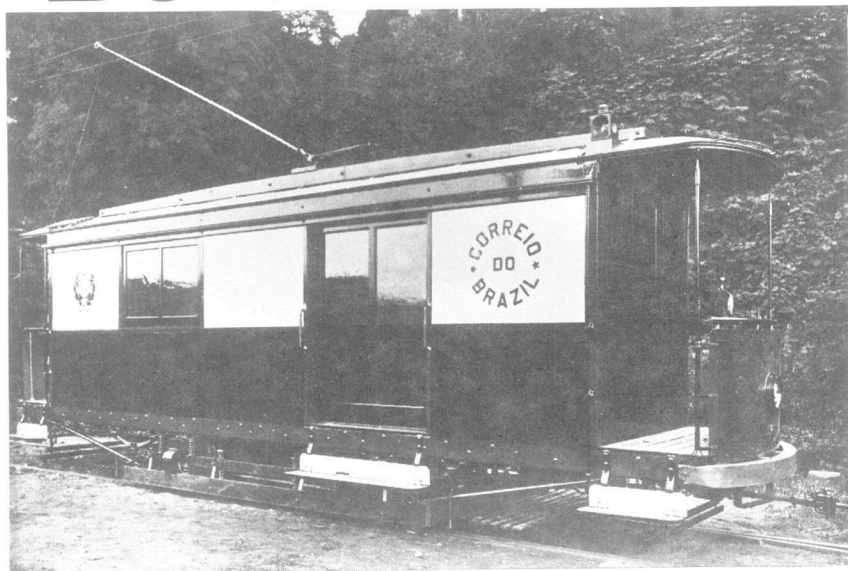


Carro para Operação
Após inúmeras tentativas de circulação, em 1903, a Light começou a operar com esse tipo de carro nas ruas da cidade, entre 5 às 7 e das 11 às 12 horas.

A princípio, foram colocados para rodar antigos bondes a tração animal reformados, adaptados à eletricidade e transformados em carros de serviço para uso exclusivo dos funcionários da Light. Com o andamento da experiência, outros carros de carga foram modernizados, passando a atender o transporte de cargas comuns, geralmente em função do movimento das estradas de ferro ou mesmo dos grandes armazéns e lojas da zona central. Mais adiante, a Light encomendou à indústria J.G. Brill da Filadélfia, nos Estados Unidos, carros especialmente fabricados para os serviços de carga.

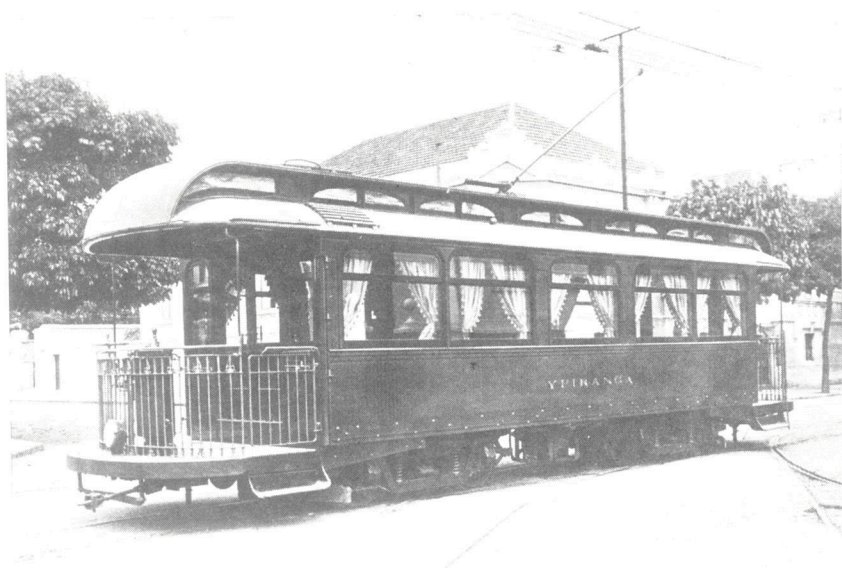
O transporte de produtos especiais mereceu também carros apropriados. Foi o que aconteceu com a carne verde. Seu transporte passou a ser feito por carros fechados, dotados de ganchos, especialmente encomendados à indústria americana.▶

7 BONDES



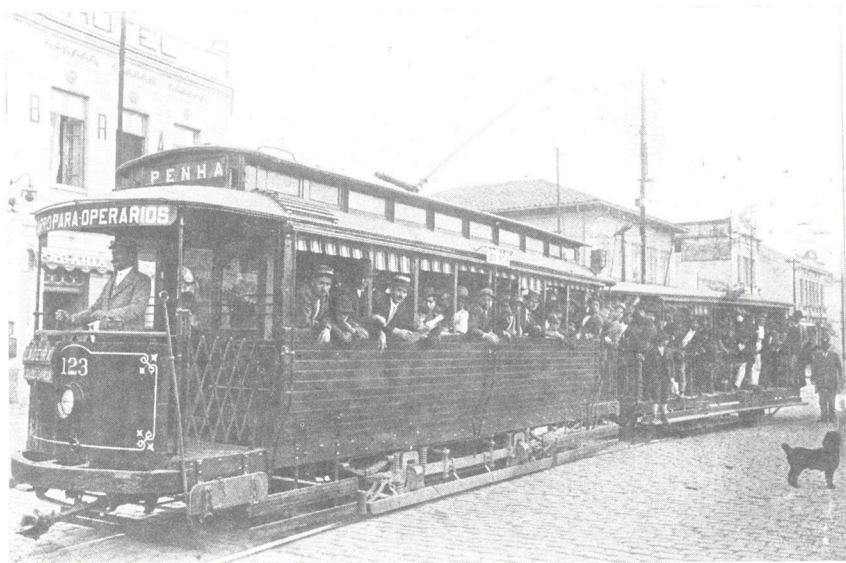
Carro-Correio

Os serviços postais já eram feitos por carris de ferro puxados por burros quando a Light foi implantada em São Paulo. A partir de 1905, a empresa colocou em circulação três carros-correio com itinerários especiais, indo das estações ferroviárias a pontos centrais da cidade.



Carro Ypiranga

A Light inaugurou em 1906 o bonde Ypiranga, especial para festas de aniversário e casamentos. Era um carro luxuoso, alugado por viagem ou mesmo por dia. Saiu de circulação em 1917, quando foi transformado em bonde comum de passageiros e acrescentada a ele uma 2ª classe, passando a fazer a linha de Santo Amaro.



Carro para Operários

Após inúmeras reclamações contra o preço elevado das passagens (200 réis), a Light colocou em circulação, em 1916, um carro especial para operários, com tarifa reduzida (100 réis) e horário das 5 às 7 e das 16 às 19 horas. As linhas iniciais foram: Moóca, Bresser, Ipiranga, São Caetano e Matadouro. A promessa de colocar nas ruas um bonde especial para trabalhadores demorou dez anos para ser cumprida.

Em função de inúmeros pedidos da população, a Light estabeleceu ainda o carro irrigador, estranho no início mas muito útil numa cidade de poucas ruas calçadas e bastante castigada pela poeira.

Não foram esquecidos nem mesmo os apreciadores das festas de casamento e batizado ou dos piqueniques nos dias de Pasqüela e de aniversários. Para eles, o bonde Ypiranga, montado com vidros bizotados e cortinas rendadas, fazia as vezes das luxuosas limusines de hoje.

O serviço postal e o transporte mais barato para operários foram sendo também organizados e aprimorados à medida que as reclamações aumentavam.

E assim, com seus carros especiais, hoje pouco lembrados, a Light procurava atender às necessidades de transporte cada vez mais diferenciadas de uma cidade em plena expansão, como era São Paulo na época, e cujas ruas ainda não sofriam com o engarrafamento de automóveis, ônibus e caminhões.

WERELDTENTOONSTELLING EXP
 VOOR KOLONIËN - ZEEVAART EN VLAAMSCH KUNST COLON
ANTWERPEN 1930

ONDER DE HOOG BESCHERMING VAN HH. MM. DEN KONING EN DE KONINGIN SC
 EN HET EEREVOORZITTERSCHAP VAN HH. KK. HH. DEN HERTOG EN DE HERTOGIN VAN BRABANT ET LA PRÉS



Le Président du Comité Exécutif,

Alexandre Antoupin

Le Président du Jury Supérieur,

Paul Segers

GRUPE XIII - CLASSE 63

DIPLOME DE GRA

DÉCERNÉ A

The Sao Paulo Tramway Light ar
 BRÉSIL

EXPOSITION INTERNATIONALE ANVERS 1930

SOUS LE HAUT PATRONAGE DE LL. MM. LE ROI ET LA REINE
 ET LA PRÉSIDENTE D'HONNEUR DE LL. AA. RR. LE DUC ET LA DUCHESSE DE BRABANT



ANTO-CARTE

COUPE XIII - CLASSE 63

DE GRAND PRIX

DÉCERNÉ A

Tramway Light and Power Ld.
 BRÉSIL

Le Ministre de l'Industrie,
 du Travail et de la Prévoyance Sociale,

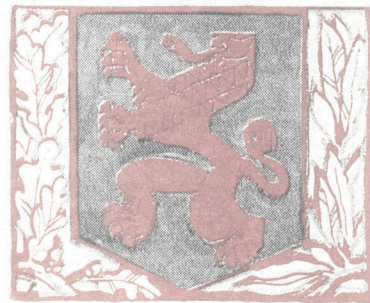
H. Heyvaert

Le Commissaire général du Gouvernement Belge,

A. van der Haeghe

Le Commissaire général adjoint du Gouvernement Belge,

Lod. Caspers



*“Como pode um povo vivo
Viver nesta carestia
Como poderei viver
Como poderei viver
Dia e noite, noite e dia
Com a barriga vazia?”*

*Modinha de carnaval? Cantiga de roda?
Não. Esta adaptação da popular marchinha “Peixe Vivo” foi, durante o final da década de 70, o hino oficial dos diversos movimentos contra a carestia da vida. Nesse período existiam condições propícias para que tais manifestações ressurgissem, pois o país atravessava uma grave crise econômica e social marcada, de um lado, pelo aumento generalizado dos preços e, de outro, pelo arrocho dos salários.*

Conjunturas semelhantes são encontradas na história brasileira desde o início do século XX, engendrando manifestações análogas, embora cada uma com seus traços peculiares. Dentre as inúmeras campanhas contra a alta do custo de vida, algumas ganharam um vulto maior.

1913

Em 1913, lideradas pela Confederação Operária Brasileira, as manifestações populares contra a carestia faziam parte de um movimento maior pela melhoria das condições de vida. A plataforma abarcava tanto questões de cunho trabalhista (como a redução da jornada diária de trabalho para 8 horas e o aumento de salários), quanto as que diziam respeito à redução dos aluguéis e impostos e também as que se voltavam contra os trustes e cartéis, vistos como os causadores principais da situação de miséria de grande parte da população.

O apogeu desses movimentos de protesto e reivindicação ocorreu em 16 de março, quando se realizou no Rio de Janeiro, no largo de São Francisco, um “comício-monstro” com a participação de mais de 10 mil pessoas.⁽¹⁾

Apesar desses e de outros protestos, a Light conseguiu, no decorrer da primeira metade do século, firmar, nas capitais e cidades mais importantes dos estados de São Paulo e Rio de Janeiro, sua posição de monopólio na geração e distribuição de energia elétrica, nas linhas de bondes e na rede telefônica. No entanto, à medida que se expandiam, estes serviços penetravam profundamente no cotidiano da população urbana, gerando transformações irreversíveis e passando a ser encarados como de primeira necessidade. Os movimentos contra a carestia acabaram, assim, incorporando a suas plataformas as reclamações contra as elevadas tarifas cobradas por esses serviços, entrando em choque direto com a Light.

1947

Logo após a 2.ª Guerra Mundial, o Brasil foi sacudido por uma crise generalizada de abastecimento. Os produtos escassos no mercado oficial eram comercializados a preços altíssimos no “câmbio negro”.⁽²⁾ Esta situação, agravando o crônico problema do custo de vida, contribuiu para o reaparecimento de fortes movimentos reivindicatórios.

Uma situação crítica irrompeu em São Paulo em agosto de 1947 quando, logo após a transferência dos bondes da Light para a municipalidade, a CMTC decretou um aumento das tarifas, congeladas há 40 anos. A empresa justificou-se alegando ter recebido essa parte do patrimônio da Light em estado deplorável; para recuperá-la, os aumentos seriam indispensáveis. Apesar das explicações, a medida suscitou uma revolta muito grande na população, que reagiu tombando, depredando e ateando fogo em vários bondes por toda a cidade.⁽³⁾

1953

Em março de 1953, dezenas de milhares de donas-de-casa, erguendo panelas vazias, desfilaram pelas ruas da capital paulista rumo ao palácio do governo para protestar contra o governador Lucas Garcez e o presidente Getúlio Vargas, considerados responsáveis pela “subida vertiginosa do custo de vida”. A passeata ficou conhecida como Marcha da Panela Vazia e, no decorrer de 1954, deu origem a um Movimento com a mesma denominação.

Com a aproximação das eleições, os líderes do Movimento tentaram viabilizar as reivindicações populares através da Coligação Eleitoral pelo Progresso de São Paulo, com o objetivo de “lutar contra a carestia, pelo congelamento dos preços, contra o racionamento de energia elétrica, pela proteção à indústria e à agricultura, e pela expulsão das empresas imperialistas norte-americanas”. No manifesto-programa da Coligação, lançado num grande comício em agosto, um item versava sobre a “proteção ao parque industrial com a suspensão do racionamento de energia elétrica, através da encampação das companhias Bond & Share e Light”.⁽⁴⁾

19

O mais Light em saguão Paulo, r 200 int represe Reivind energia ampliaç multa d fornecer

Após fr direção suas de Planejar do Dep: Elétrica.

Com un pelos m capítulo questioi “Ningu O roubc

(1) A Voz do Jornal de Imprensa

(2) Jornal de

(3) Folha de

(4) FUNDAC DOCUMENT Dicionári Forense l “Movime

(5) Folha de

1980

O mais direto e recente protesto surpreendeu a Light em pleno ocaso. Em agosto de 1980, o saguão do prédio central da empresa em São Paulo, na rua Xavier de Toledo, foi invadido por 200 integrantes do Movimento Contra a Carestia, representando 50 bairros da periferia paulistana. Reivindicavam o congelamento das tarifas de energia elétrica, o fim do imposto único e a ampliação do prazo de 30 dias para a cobrança da multa de 10% e de 90 dias para o corte do fornecimento de energia por falta de pagamento.⁽⁵⁾

Após frustradas tentativas de negociação com a direção da Light, os manifestantes encaminharam suas demandas diretamente aos ministros do Planejamento e das Minas e Energia e ao diretor do Departamento Nacional de Águas e Energia Elétrica.

Com um agressivo slogan, entoado ritmadamente pelos manifestantes, esta invasão marcou o capítulo final dos movimentos populares que questionaram o poder da Light: "Ninguém agüenta mais O roubo que a Light faz."

(1) A Voz do Trabalhador, 1.º de abril de 1913, in: Coleção Fac-Similar do Jornal da Confederação Operária Brasileira, 1908-1915, edição da Imprensa Oficial do Estado, São Paulo, 1985.

(2) Jornal de Notícias, Rio de Janeiro, 14 de julho de 1946.

(3) Folha de S. Paulo, 2 de agosto de 1947.

(4) FUNDAÇÃO GETÚLIO VARGAS - CENTRO DE PESQUISA E DOCUMENTAÇÃO DE HISTÓRIA CONTEMPORÂNEA DO BRASIL, Dicionário Histórico-Biográfico Brasileiro: 1930-1983, edição conjunta Forense Universitária-FINEP, Rio de Janeiro, 1984, 3.º volume, verbete "Movimento da Panela Vazia".

(5) Folha de S. Paulo, 7 de agosto de 1980.



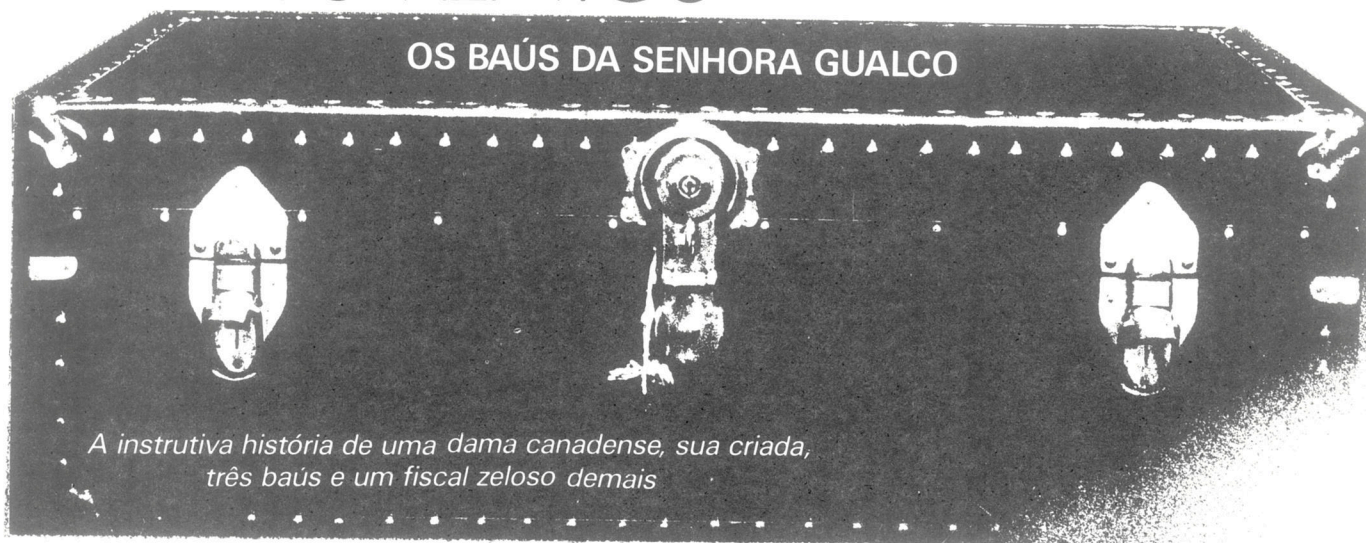
Manifestação contra a carestia, no Largo São Francisco, no Rio de Janeiro, em 16 de março de 1913



Passeata de donas-de-casa contra a majoração das passagens de bondes, no Rio de Janeiro, em 31 de janeiro de 1954



Manifestação pelo congelamento das tarifas de energia elétrica, no prédio central da Light, em São Paulo, em 6 de agosto de 1980



OS BAÚS DA SENHORA GUALCO

A instrutiva história de uma dama canadense, sua criada, três baús e um fiscal zeloso demais

Um programa de televisão mostrava ao público brasileiro, recentemente, a imensa quantidade de artigos confiscados da bagagem de viajantes que chegam ao país. A insistência dos turistas em trazer badulaques os mais variados, sem pagar impostos, e o empenho de alguns fiscais em impedir que isto aconteça não é, porém, fato novo na história do país. Um *affair* ocorrido no comecinho do século, envolvendo baús que iam e vinham pelas águas do Atlântico, foi suficientemente importante para desviar Alexander Mackenzie de suas preocupações habituais como advogado e dirigente da Light, sendo o tema de nada menos do que sete cartas (sem contar os telegramas) enviadas por ele, entre dezembro de 1902 e junho de 1904, a diferentes destinatários que se ocuparam do assunto nas cidades do Rio de Janeiro, Santos e Nova Iorque.⁽¹⁾

Os baús pertenciam à senhora Josephine Gualco, viúva do capitão da marinha italiana e aventureiro homem de negócios, Francisco Antônio Gualco, o mesmo que, em sociedade com o comendador Antônio Augusto de Souza, tinha obtido a concessão, com privilégio por 40 anos, para explorar o serviço de viação elétrica em São Paulo e depois a repassara à The São Paulo Railway Light & Power Co. Ltd.

Mrs. Gualco aportou no Rio de Janeiro em setembro de 1902, acompanhada de sua criada e dois grandes baús. Vinha passar alguns meses e insistia que os baús continham apenas roupas. Tal não era, porém, o parecer de um zeloso fiscal da alfândega, que exigiu, para liberá-los, o pagamento de uma taxa de *três contos e meio*, soma bastante elevada na época. Mrs. Gualco não era pessoa que aceitasse assim sem mais nem menos a decisão de um simples funcionário de alfândega. Pagou apenas o suficiente para a retirada de um dos baús, ficando o outro retido.

Após muita confabulação, da qual participou a cúpula da Light, e diante da atitude irredutível do fiscal, optou-se por reembarcar o baú para Nova Iorque aos cuidados da criada, que levava as chaves e ainda um terceiro baú, vazio, para o qual, uma vez nos Estados Unidos, deveria transferir, segundo ordens estritas de Josephine Gualco, parte dos pertences do outro, embarcando depois tudo de volta para o Brasil, com destino, desta vez, ao porto de Santos.

Chega o vapor combinado a Santos... e nada dos baús! Nova troca de cartas, telegramas, telefonemas. Quanto trabalho e tempo perdidos! E se os baús tivessem sido, por engano, reembarcados para o Rio de Janeiro? Mrs. Gualco começava a perder as esperanças de reaver seus preciosos bens que, de acordo com carta de Mackenzie, eram constituídos não apenas por roupas, como constara no início, mas por "uma meia dúzia de pequenos artigos", que poderiam ser considerados sujeitos a taxas.⁽²⁾

Nessa altura, a criada desaparece sem deixar pistas e entram em cena certo capitão Ohls, que garante ter desembarcado tudo no porto de Nova Iorque, e até mesmo o cônsul brasileiro naquela cidade, convocado a prestar auxílio na obtenção dos documentos necessários para que os baús navegassem de volta ao Brasil sem maiores riscos. Mackenzie acompanha de perto o desenrolar dos acontecimentos e sugere ao despachante que "tenha uma conversa" com o inspetor da alfândega em Santos: não vá acontecer de caírem os baús novamente nas mãos de um fiscal "espírito de porco"⁽³⁾

As duas últimas cartas sobre o assunto são endereçadas à firma de Eduardo Guinle, que cuidava dos interesses de Mrs. Gualco no Rio de Janeiro. Por elas fica-se sabendo que os baús viajantes deixaram os Estados Unidos a bordo do *Capri*, com destino a Santos, chegando afinal às mãos de sua proprietária, intactos. Contudo, a história terminou com um *happy end* apenas para a dama canadense e seus protetores. Pois, na última carta a Guinle, Mackenzie menciona o prazer que sentiu ao ser informado de que a soma paga por Mrs. Gualco à alfândega brasileira lhe seria não apenas devolvida, como descontada, pelo governo, do salário do fiscal que, no cumprimento de suas funções, ousara taxar dois baús de uma importante senhora.

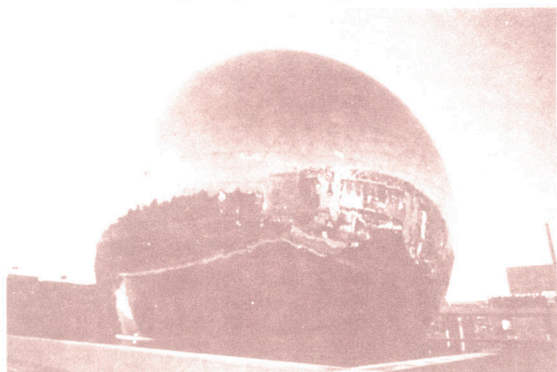
(1) Ver São Paulo Light, Álbum de Correspondências de Alexander Mackenzie, série 34, volume 1 (14 de dezembro de 1900 a 30 de junho de 1907), acervo Eletropaulo.

(2) Idem, carta de Alexander Mackenzie ao despachante J.G. Cramer, em Santos, datada de 28 de janeiro de 1903 (traduzida do inglês).

(3) Ibidem.

Uma área
40 metros
capacidade
tudo é gra
situada a
desde 14

A Cidade
França e n
tão variad
ao Univers
Comunica
temporária
para crianç
industriais,
conferênci



A CIDADE DAS CIÊNCIAS E DA INDÚSTRIA

Uma área com 150 mil metros quadrados, um edifício com 40 metros de altura em sete níveis, instalações com capacidade para receber três milhões de visitantes por ano: tudo é grandioso na Cidade das Ciências e da Indústria, situada a 20 minutos do centro de Paris e aberta ao público desde 14 de março de 1986.

A Cidade é também a primeira realização desse tipo, na França e no mundo, a reunir, num único espaço, atividades tão variadas como: quatro exposições permanentes (Da Terra ao Universo, A Aventura da Vida, Linguagem e Comunicação, O Trabalho do Homem), exposições temporárias para todos os públicos, espaços de descoberta para crianças, pontos de encontro para pesquisadores e industriais, centros de documentação, auditórios para conferências, salas de espetáculos.

O mais importante na Cidade das Ciências e da Indústria, no entanto, é a concepção que norteou sua construção, iniciada em 1977, pois ela representa o protótipo de uma nova geração de "museus", caracterizados por dois traços essenciais: a apresentação das ciências e tecnologias não é separada de suas conseqüências sócio-econômicas e há larga utilização das mais modernas técnicas audiovisuais e informáticas numa perspectiva interativa.

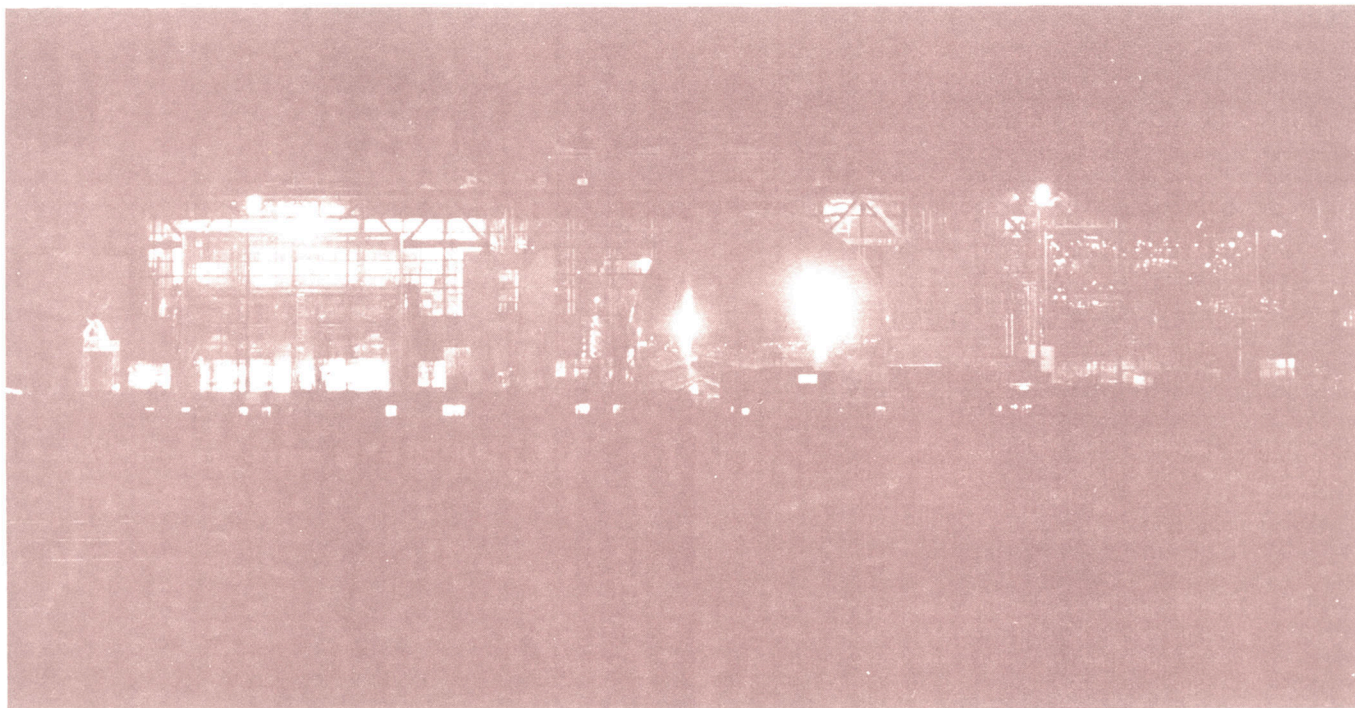
Outra característica inovadora da Cidade é que o arranjo de seu espaço foi concebido de forma a que o visitante passeie de descoberta em descoberta sem roteiro pré-estabelecido, guiando-se apenas por sua idade, gostos ou formação. Há experiências biológicas ao vivo, maquetes como a de uma estação espacial ou jogos para serem disputados através de computadores. A participação do visitante é incentivada e faz parte do processo de conhecimento. Ver, tocar, emocionar-se, distrair-se, compreender: é assim que o visitante da Cidade é levado ao encontro das ciências e das técnicas que determinam seu modo de vida.

O belo e arrojado edifício da Cidade foi erguido no lugar dos antigos mercados de animais e matadouros dos arredores de Paris e faz parte do ambicioso projeto do *Parc de la Villette*, onde, breve, outras obras de vulto estarão de pé, como a Cidade da Música.

Logo à frente do edifício, uma impressionante esfera de 36 metros de diâmetro, recoberta de aço inoxidável polido, reflete como um espelho a imagem cambiante do céu, aparecendo como um apelo à viagem e ao sonho já no começo da visita. Trata-se, na realidade, de uma futurista sala de cinema onde, pelo inovador processo Omnimax, filmes especiais são projetados sobre uma tela hemisférica de alumínio, com 26 metros de diâmetro e mil metros quadrados de superfície. O som é espacializado por 12 alto-falantes distribuídos atrás da tela e tanto a sala quanto a tela têm uma inclinação de 30° para reforçar no espectador a sensação de viagem espaço-temporal.

Assim, já no umbral, a Cidade das Ciências e da Indústria reforça o compromisso de ser "um instrumento de comunicação aberto a todos os públicos e orientado para o futuro e não um lugar de contemplação e de conservação voltado para o passado".⁽¹⁾

(1) Para informações adicionais: *La Villette - Cité des Sciences et de l'Industrie - 75930 Paris - Cedex 19.*



O belo conjunto da Cidade no Parque La Villette em Paris

MEDALHAS PARA OS CAMPEÕES

A Light nas origens do futebol brasileiro

A Copa do México, assistida por milhares de espectadores vindos dos mais diferentes países e transmitida por rádio e televisão para outros milhões de torcedores espalhados pelos cinco continentes, veio confirmar que o futebol é, nos dias atuais, o esporte mais popular e mais difundido no mundo. Não era assim, porém, em suas origens na Inglaterra ou no Brasil, quando era praticado apenas por jovens das camadas superiores da sociedade. Não tinha estrutura profissional e dependia do apoio de clubes e dos incentivos promocionais de empresas.

A São Paulo Light foi uma das empresas que se interessou pelo novo esporte desde o começo. Estimulou a formação de times entre seus funcionários. Organizou o primeiro jogo noturno disputado no Brasil e no mundo.⁽¹⁾ E muitas vezes premiou, com taças e medalhas, as equipes que se destacavam nos campeonatos da cidade.

A carta de Alexander Mackenzie, um dos criadores e principais dirigentes do Grupo Light, a mr. T. Hobbs (*ver na página 15*) é um documento valioso desses primeiros tempos do futebol no Brasil. Aproveitando a presença do funcionário da São Paulo Light em Londres, Mackenzie o encarrega de providenciar a confecção de medalhas especiais para condecorar os jogadores do São Paulo Athletic Club, que acabavam de sagrar-se campeões da Liga Paulista de Football em 1903. Para que se avalie a importância do documento encontrado no acervo transferido à Eletropaulo, é preciso lembrar que o São Paulo Athletic Club é considerado o primeiro time de futebol organizado no país e que o Miller referido na carta é Charles Miller, consagrado como introdutor do "esporte bretão" no Brasil.

Em 13 de maio de 1888, enquanto a princesa Isabel assinava no Rio de Janeiro a lei que abolia a escravidão, na capital paulista membros da colônia britânica fundavam o São Paulo Athletic Club para a prática do *cricket*, jogado inicialmente num campo improvisado na Chácara Dullely, no bairro paulistano do Bom Retiro.⁽²⁾

Algum tempo depois, em 18 de fevereiro de 1894, um rapaz de vinte anos desembarcava nas docas de Santos com estranha bagagem: duas bolas de couro, uma bomba para enchê-las e dois coloridos uniformes. O rapaz era Charles Miller, brasileiro filho de ingleses, nascido no bairro paulistano do Brás em 1874. Enviado para completar seus estudos na Inglaterra, lá aprendeu a jogar e a amar o nascente *football*, chegando a defender como *center-forward* as cores de importantes *teams* ingleses, como o Southampton.

OS TRICAMPEÕES DE MILLER

De volta a sua cidade natal e empregado na São Paulo Railway, Miller logo convence alguns colegas de companhia e outros jovens funcionários da São Paulo Gas Company e do London Bank a aprender com ele, nos terrenos baldios da Várzea do Carmo (hoje Parque Dom Pedro), as regras, técnicas e táticas do novo esporte.

Dominados os fundamentos do jogo, o grupo passa a treinar na Chácara Dullely, aproveitando as horas ociosas do campo de *críquete*. E é aí que Miller promove a primeira partida de futebol de que se tem conhecimento no Brasil, em 15 de abril de 1895, entre os times da Railway e da Gas Company. Dessa aproximação com o clube britânico nasce a iniciativa de formar, com os melhores pupilos de Miller, a equipe permanente de futebol do São Paulo Athletic Club.

Nos anos seguintes, surgem na capital paulista novos times de futebol, como o dos estudantes do Mackenzie College ou o dos comerciantes reunidos por Hans Nobiling, criador do Esporte Clube Germânia (atual Pinheiros). Por fim, em 1901, incentivados por Casimiro da Costa, esses três clubes, mais o Paulistano e o Internacional, decidem fundar a Liga Paulista de Football e organizar os primeiros campeonatos paulistas, em 1902, 1903 e 1904.

Para premiar o vencedor, Casimiro da Costa adquire de um ourives francês uma bela taça de prata. Os craques do São Paulo Athletic Club, capitaneados pelo artilheiro Miller, vencem sem dificuldade os três campeonatos, conquistando definitivamente a taça. As medalhas pedidas a Londres por Mackenzie eram, justamente, para esses primeiros campeões paulistas de futebol, por sinal ingleses em sua maioria.▶

(1) Ver "O Primeiro Jogo de Football Iluminado", in *Boletim Histórico*, n.º 5, Eletropaulo, fevereiro de 1986, p. 3.

(2) Essas e outras informações que seguem, foram retiradas de JOHN R. MILLS, *Aconteceu em 1894 - História do Futebol no São Paulo Athletic Club*. As fotos também foram reproduzidas desse livretinho editado em 1975 pelo próprio clube.



Time do "Harrow School" em 1867: um dos pioneiros do "football" na Inglaterra.

15 DOCUMENTOS

A CARTA DE MACKENZIE A HOBBS

30 de dezembro de 1903.

Meu caro Hobbs:

Assumi o compromisso de dar aos membros da equipe de futebol do São Paulo Athletic Club medalhas comemorativas por terem vencido o campeonato da Liga este ano, e como resultado de uma reunião com Rule e Miller a respeito da forma das medalhas, etc., ficou decidido que o encarregaríamos de mandar confeccioná-las e trazê-las com você, e agora irei aborrecê-lo com este assunto.

Folheei o catálogo de Mappin & Webb, mas é difícil escolher pelo catálogo e, na verdade, a coleção não é das melhores. O que precisamos é algo de tamanho e peso adequados para pendurar com uma corrente.

Foi proposto que cada medalha tenha inscrito o nome do membro da equipe que a receberá. São treze, ao todo: C.W. Miller, F.H. Robinson, H.J.S. Boyes, H.W. Jeans, R. Duff, W. Jeffery, O.L. Wucherer, W. Holland, F.H. Hodgkiss, G. Poole, P. Montandon, N. Bidell, G.H. Ford.

Ocorreu-me que o nome pode vir de um lado e do outro a seguinte inscrição: 'S.P.A.C. - Winners - Football League Championship - 1903'. Pode ser que esta inscrição seja extensa demais para o espaço disponível. Por isso, se necessário, as palavras 'Football League Championship' podem ser substituídas por 'Campeonato de Football'. Se até isto for demasiadamente grande, você mesmo pode pensar em outra solução. O que o clube gostaria era que houvesse algum registro indicando a finalidade da medalha. Eu até acho que 'São Paulo A.C.' seria melhor do que 'S.P.A.C.'. Pode ocorrer também que a borda ou outra ornamentação da medalha não permita a inserção do nome completo do ganhador. Neste caso, seria suficiente colocar as iniciais na forma de um monograma. Creio, todavia, que eles iriam preferir — no mais não havendo diferenças — ter os nomes por extenso, como indicado acima.

Não tenho idéia de quanto as medalhas custarão, mas, levando em consideração os preços cotados no catálogo de Mappin & Webb, presumo que algo satisfatório pode ser feito por, digamos, dois Pesos por medalha. Estou enviando uma ordem de pagamento em seu nome no valor de £ 230, que estarão à sua disposição para a encomenda das treze medalhas. Se custarem £ 5 a mais, eu lhe restituirei esse valor quando de seu retorno.

Esperando que não o tenha incomodado muito com esta incumbência, desejo-lhe Feliz Ano Novo, boas férias e seguro regresso.

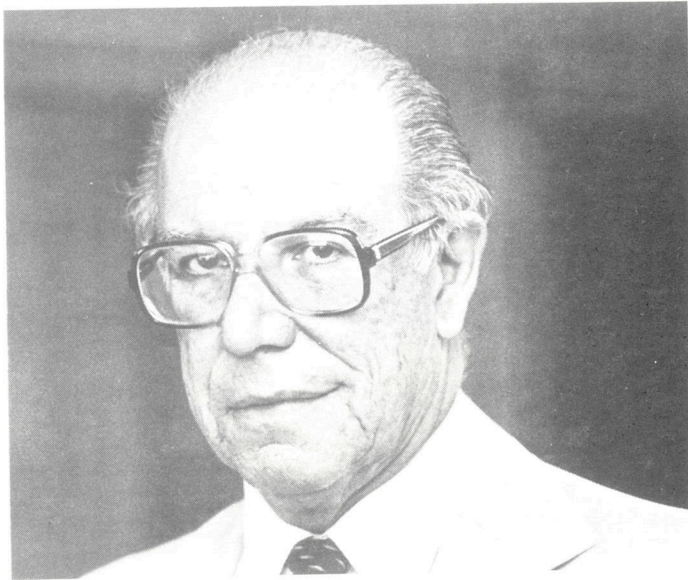
Sinceramente,

Alexander Mackenzie."

(Traduzido de São Paulo Light, Album de Correspondências de Alexander Mackenzie, série 34, volume 1, 14 de dezembro de 1900 a 30 de junho de 1907, pp. 277-278, acervo Eletropaulo)



O tricampeão São Paulo Athletic Club: as fotos maiores destacam o presidente do clube, William Fox Rule, e o capitão da equipe, Charles Miller.



O PLANEJAMENTO MODERNO EXIGE O CONHECIMENTO DO PASSADO

Mário Penna Bhering, atual presidente da Eletrobrás, tem uma larga folha de serviços prestados no setor de energia elétrica. Engenheiro civil graduado pela Universidade Federal do Rio de Janeiro em 1945, com curso de especialização em Equipamentos Hidráulicos e Elétricos nos Estados Unidos, participou da organização das Centrais Elétricas de Minas Gerais — CEMIG —, tendo sido seu diretor em 1952, vice-presidente de 1955 a 1964, presidente de 1964 a 1967 e de novo presidente de 1983 a 1985. No plano internacional, foi consultor do governo peruano e vice-presidente do Comitê Brasileiro à Conferência Mundial de Energia, entre outros cargos. Presidente da Eletrobrás de 1967 a 1975, reassumiu a mais alta direção da empresa em 1985.

Como executivo, dr. Bhering sempre se preocupou com a preservação do patrimônio histórico das empresas que dirigiu e foi sob sua gestão que se iniciou o Projeto Memória da CEMIG e se criou recentemente, na Eletrobrás, a Assessoria da Presidência para a Preservação da Memória do Setor de Energia Elétrica.

BOLETIM HISTÓRICO - De que maneira o senhor, como executivo da área energética, vê a preservação da memória do setor?

MÁRIO BHERING - O exercício de função executiva em uma empresa estatal de serviço público tem características especiais. O executivo precisa, como qualquer dirigente de empresa privada, zelar pelo desempenho, eficiência, produtividade e, especialmente nos dias de hoje, pela saúde financeira da empresa que dirige, mas ao mesmo tempo não pode esquecer que tem sob sua administração um patrimônio que é da coletividade. Esta dimensão ética faz o sentido da tarefa administrativa recair não exclusivamente sobre a remuneração do capital investido, por exemplo, mas também sobre o incremento e melhoria dos serviços que presta à comunidade.

É do ponto de vista desses dois aspectos da atividade administrativa — o técnico e o ético — que vemos a preservação da memória do setor elétrico. Do ponto de vista técnico, é preciso considerar, por exemplo, que os investimentos na área energética têm uma maturação muito lenta, que as grandes obras, necessárias à produção em larga escala de energia, exigem prazos muito longos para viabilizar qualquer retorno de capital. Essa característica faz do planejamento um ingrediente fundamental em toda decisão e, modernamente, não se pode cogitar de planejamento sem uma boa avaliação do passado e daquilo que nele nos informa sobre a situação presente e o que podemos esperar do futuro.

Estes aspectos técnicos são reforçados por outra peculiaridade do setor elétrico: sua memória constitui-se em um patrimônio tão público quanto suas empresas e os serviços que prestam. É a dimensão ético-social, que se funda no fato de que a memória do setor é parte da memória da comunidade e deve estar disponível para conhecimento e uso por essa comunidade.

BH - Por que a memória do setor elétrico é tão importante para o conhecimento da história e da realidade brasileiras?

MB - O mundo depende cada vez mais da eletricidade. Precisamos de muita eletricidade para gerar força e calor nas indústrias químicas e metalúrgicas, mas também em menor escala para telecomunicações, climatização, computação etc. A extrema versatilidade da energia elétrica faz dela uma energia essencial para nosso modo de vida.

Ora, a presença extensa da eletricidade na sociedade brasileira atual é o resultado de um processo iniciado nas últimas décadas do século passado. A contribuição da eletricidade, nesses cem anos, tem sido fundamental para processos tão importantes como a ocupação do espaço urbano, a industrialização ou a reformulação de hábitos e práticas culturais. Em 1907, apenas 5% do total da energia utilizada pela indústria provinha da eletricidade. Em 1920, este percentual havia se deslocado para o patamar dos 47%. Ao longo desse tempo, a eletricidade passou por transformações muito grandes, tanto em seu papel econômico, quanto em suas relações com a sociedade e com o Estado. Ao final, sua trajetória é a de um fator que se tornou determinante em nossas vidas, desde o ambiente doméstico ao nível macroeconômico.

Assim, o esforço de preservar e divulgar a memória do setor deve efetivar-se de modo a atingir os diversos estratos sociais segundo seus interesses, do mesmo modo que a própria energia elétrica atinge os consumidores que a utilizam segundo seus diversos interesses econômicos e culturais, suas diferenciadas expectativas de lazer e bem-estar.

A preservação da memória e a difusão de informações sobre a história do setor elétrico servirão também para superar, aos poucos, o hiato na consciência das pessoas em torno da eletricidade que, se por um lado deve ser encarada como um bem, por outro resulta de esforço e investimento coletivos. Essa consciência da sociedade sobre a energia elétrica será importante na resolução dos problemas que o setor atravessa no momento.

BH - O que a Eletrobrás pretende fazer nesse campo da preservação da memória nacional?

MB - Já existem no âmbito do setor elétrico várias iniciativas de preservação e recuperação de sua memória. A própria Eletropaulo tem desenvolvido um valioso trabalho nessa direção. O papel que vemos para a Eletrobrás é o de agir no sentido da interação e articulação desses esforços e de estimular e apoiar o surgimento de novos núcleos de preservação nas demais empresas do setor. Para tanto é nossa idéia criar, em conjunto com as empresas do setor, uma entidade cultural que seja instrumento da ação integrada dessas empresas no resgate e divulgação de sua memória.

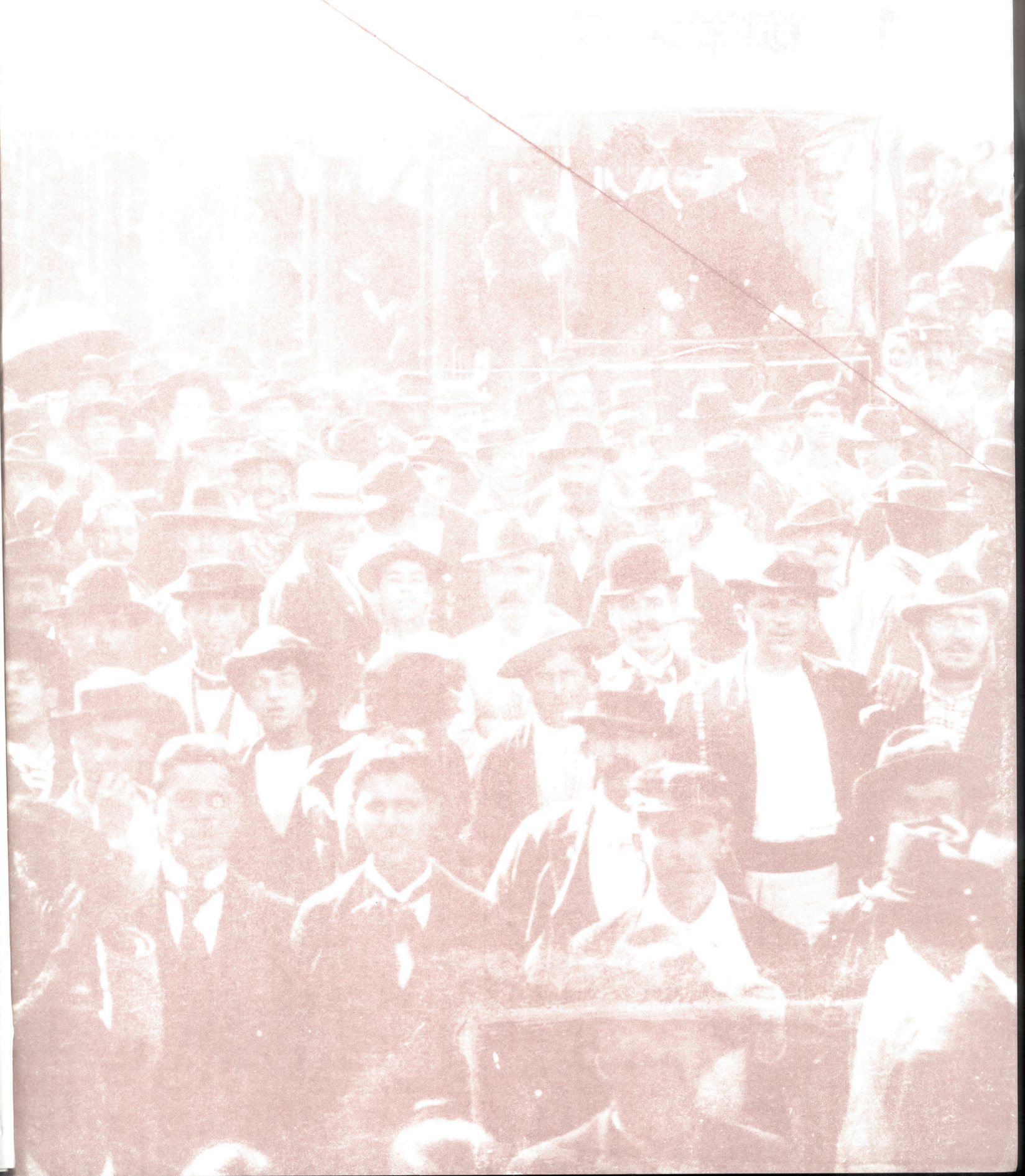
No que diz respeito à sua própria história, a Eletrobrás já elaborou um projeto de pesquisa sobre a fase pré-operacional da empresa. Para gerir este projeto, viabilizar a criação da entidade cultural e articular as diversas iniciativas de preservação no âmbito do setor, a Eletrobrás instituiu a Assessoria da Presidência para a Preservação da Memória do Setor de Energia Elétrica.

BH - Como o senhor vê o 1.º Seminário Nacional de História e Energia, que está sendo preparado pela Eletropaulo?

MB - Considero uma iniciativa muito útil e oportuna. Certamente ampliará nossos conhecimentos neste campo, contribuindo ainda para integrar as práticas de preservação da memória ora empreendidas no setor. Possibilitará também partilhar nossas preocupações com um conjunto maior de interessados, especialmente com a comunidade acadêmica, cuja contribuição é fundamental para uma compreensão mais profunda da questão energética.

A Eletrobrás participará do Seminário empenhada que está em articular e integrar as ações em favor da preservação da memória da eletricidade no Brasil.

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



BOLETIM **EH** HISTÓRICO

EMPRESA
ELETRICIDADE DE
SÃO PAULO S.A.

7

Setembro/1986

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

A eletricidade veio antes...



em

1957

foram estendidos
mais de 5 mil quilômetros
de linhas

Anúncio da Light. 1957

aceita-se permuta
se acepta permuta
acceptons permutation
exchange requested
si accettano scambi
wir bitten um austausch
接受交換
принимают обмен

Eletropaulo — ELETRICIDADE DE SÃO PAULO

CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

PRESIDENTE

Jacques Marcovitch

CONSELHEIROS

Fernando Bento Homem de Melo, José Costa Cavalcanti, José Goldemberg, José Marcondes Brito de Carvalho, Manuel Garcia Filho, Paulo Egydio Martins e Rômulo Barreto Almeida

VICE-PRESIDENTE EXECUTIVO

Sérgio Roberto Vieira da Motta

DIRETORES

Antônio Russo, Custódio Motta Pelegrini, Henrique Waksman, João Baptista Dias Guzzo, Paulo de Tarso Carvalhaes, Reynaldo Maffei

DEPARTAMENTO DE PATRIMÔNIO HISTÓRICO

Ricardo Maranhão

EDITOR

Duarte Pereira

EDITOR DE ARTE

Fernando Lemos

PRODUÇÃO GRÁFICA

Cely Russo Vieira, Carlos de Paiva Neto

PESQUISA E TEXTO

Adelina Bouças, Cecília Santoro, Célia Camargo, Cláudio Vouga, Cristina Murachco, Dirce Mendes, Edsel Britto, Feliciano Dias, Giselle Beigelman, Heloisa Barbosa da Silva, João Rodrigues Neto, José Alfredo O.V. Pontes, José Segatto, Kátia Martinez, Maria Lúcia Perrone Passos, Maria Luísa de Almeida Paschkes, Nívia Faria, Paulo Afonso Arruda, Ricardo Furtado, Rosane Tróia, Sílvia Diksztejn, Vera Ferraz, Vera Tokairim. Estagiários: Cecília Goda, Denise Mendes, Ênio Tadeu de Freitas, Rita Lo Schiavo, Sueli Ferrari

REVISÃO

Telma Domingues da Silva. Estagiária: Mônica Violante

PESQUISA E EXECUÇÃO FOTOGRÁFICA

Carlos Gomes Pires, Carlos Sérgio da Costa Lima, Kenzi Oyama, Rubens Carotenuto

PESQUISA E EXECUÇÃO FOTOGRÁFICA

Carlos Gomes Pires, Carlos Sérgio da Costa Lima, Kenzi Oyama, Rubens Carotenuto

APOIO ADMINISTRATIVO

F.E. Bezerra de Menezes, José de Lima, Marco Antônio de Lima, Maria Márcia de Lima Faria, Miriam Abasto Monteiro, Miriam Luíza Bruno, Moisés Inácio Duarte, Sônia Nascimento da Silva Síndici

COLABORAÇÃO

Márcia Berbel

FOTOLITO E IMPRESSÃO

Gráfica da Eletropaulo

TIRAGEM

15.000 exemplares



Primeiro fogão elétrico, Estados Unidos, 1910
(em A Century of Progress: The General Electric
Story, N. York, 1981)