

HISTÓRIA & ENERGIA

3 NOVEMBRO 1986



O METRÔ DA LIGHT

NOTA DA EDITORA / PÁG. 1

ORIGENS / PÁG. 2

METRÔ,

VELHO DESEJO PAULISTANO / PÁG. 27

ANOS 20 / PÁG. 36

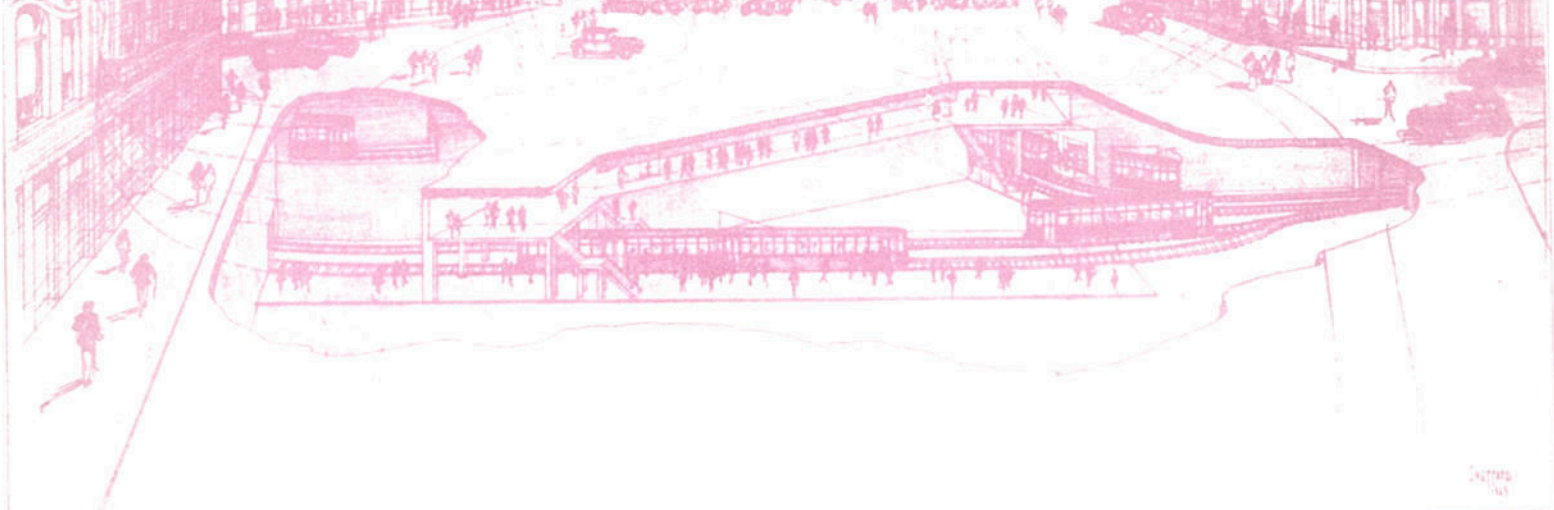
ANEXOS: DESENHOS TÉCNICOS

E DOCUMENTOS INÉDITOS SOBRE

O PLANO INTEGRADO DE TRANSPORTES

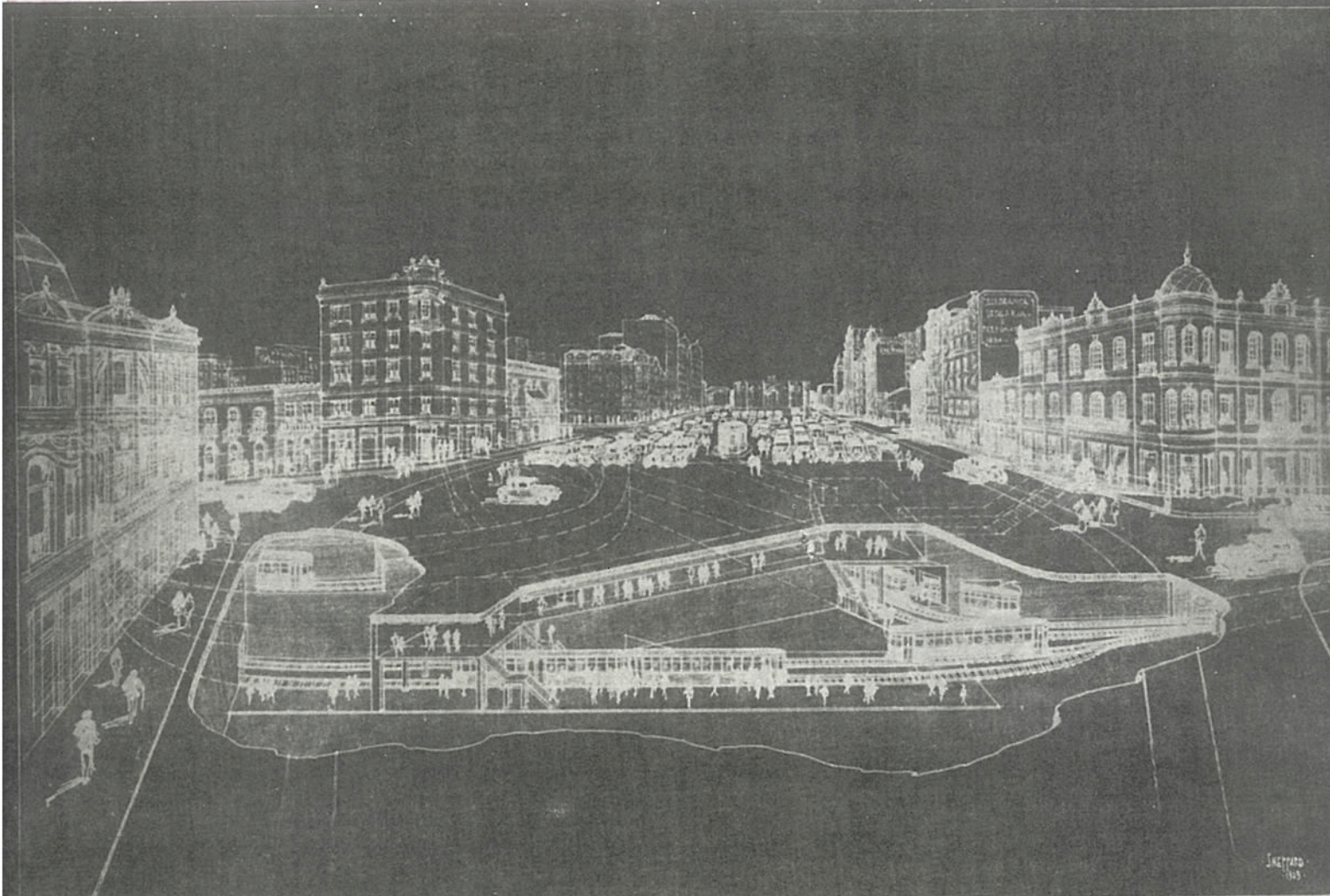
DA LIGHT / PÁG. 63

Eletropaulo
ELETRICIDADE DE
SÃO PAULO S.A.



T.S.P.T.L. & P.CO.LTD. SUBTERRANEO POR BAIXO DO LARGO DA SÉ.

WILSON SWANELL & BORGSTROM LIMITED
CONSULTING ENGINEERS
TORONTO CANADA



T.S.P.T.L. & P.CO.LTD. SUBTERRANEO POR BAIXO DO LARGO DA SÉ.

WILSON SWANELL & BORGSTROM LIMITED
CONSULTING ENGINEERS
TORONTO CANADA



Ficha Catalográfica
HISTÓRIA & ENERGIA, 3: O Metrô da
Light.

São Paulo, Departamento de
Patrimônio Histórico/Eletropaulo,
1986. 103 p.; il.

1. Energia elétrica - história 2.
Industrialização - história 3. Light -
história 4. Transportes - história 5. São
Paulo - história

CDD - 621.3109;
625.09; 338.09;
981.6.
CDU - 621.31 (09);
656 (09); 330.341.424
(09); 981.61.

Eletropaulo - ELETRICIDADE DE SÃO PAULO S.A.

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 Egdio 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
Carvalhoes, 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 (estagiário)

PESQUISA E TEXTO

Adelina Bouças, Cecília Santoro, Célia Camargo, Cláudio
Vouga, Cristina Murachco, Dirce Mendes, Edsel Britto,
Feliciano Dias, Giselle Beiguelman, Heloísa 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

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 Luiza Bruno, Moisés Inácio Duarte, Sônia
Nascimento da Silva Síndici

COLABORAÇÃO

Márcia Berbel

FOTOLITO E IMPRESSÃO

Gráfica da Eletropaulo

PROJETO EDITORIAL DESTE CADERNO

José Alfredo O.V. Pontes e Margarida Cintra Gordinho

PESQUISA, TEXTO E EDIÇÃO

Margarida Cintra Gordinho

ASSISTENTE DE PESQUISA

Paulo Afonso Arruda

ESTATÍSTICA

Dirce P.S. Mendes

REVISÃO

Vania Marino Zeballos, Telma Domingues da Silva e Mônica
Violante (estagiária)

TIRAGEM

15.000 exemplares

HIS
& EN

HISTÓRIA
& ENERGIA



DEPARTAMENTO DE  PATRIMÔNIO HISTÓRICO

CONHECIDO como o “metrô da Light”, o Plano Integrado de Transportes, apresentado pela empresa em 1927, permanece sendo um elemento importante para o estudo do planejamento urbano em São Paulo.

A proposta envolvia a utilização de alguns trechos de linhas subterrâneas que não constituíam sua característica mais importante, mas tornaram esse trabalho conhecido, certamente pela modernidade dessa modalidade de transporte. Nessa época, o metrô já existia nas principais cidades do mundo tais como Londres, Paris, Nova Iorque, Berlim, Madri, Boston, Chicago e Buenos Aires.

A elaboração deste plano-mapeamento, decorreu do interesse da Light na alteração das tarifas dos bondes, fixadas em 1909, por uma renovação do seu contrato com a municipalidade. Desta forma, uma questão de política tarifária específica gerou uma proposta geral de planejamento, para o sistema de transportes coletivos de São Paulo.

A documentação confidencial da Light e o mapeamento das linhas de trânsito rápido contidos nessa proposta constituem um insumo importante para a compreensão do processo de tomada de decisões e indicam as áreas de maior desenvolvimento potencial da cidade na época, constituindo material de pesquisa inédito. Os anexos contêm a íntegra dos documentos que nos pareceram mais relevantes.

A publicação deste Caderno visa incorporar este segmento do acervo documental e iconográfico da Eletropaulo às reflexões mais amplas e ao debate sobre a cidade.

ORIGENS

A metamorfose do pacato burgo paulistano numa efervescente metrópole e a necessidade de serviços públicos cada vez mais eficientes e modernos

"A cidade que os portugueses construíram na América não é produto mental, não chega a contradizer o quadro da natureza, e sua silhueta se enlaça na linha da paisagem."

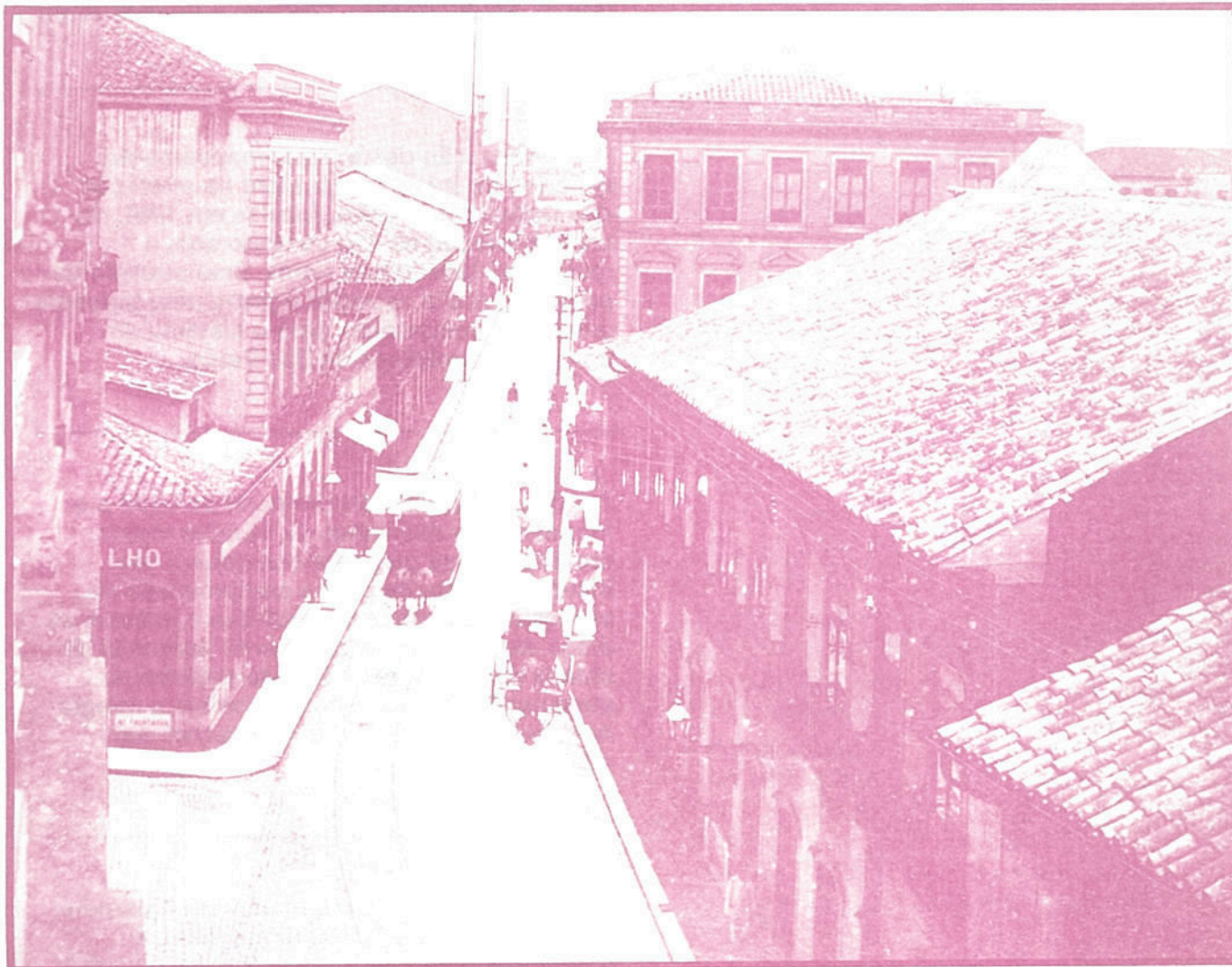
Sérgio Buarque de Holanda (1)

Na metade do século XIX, São Paulo era uma pequena cidade provinciana, apertada em um triângulo de ruas no alto de um colina. Era uma cidade pensada sem preocupações, com um traçado determinado, crescendo ao longo dos caminhos que demandavam os sertões e o mar. A cidade derramava-se pelas ladeiras, contida ainda pelos rios Tamanduateí e Anhangabaú.

Os cursos Jurídicos que tinham se instalado no Convento de São Francisco tinham lhe dado foros de cidade maior, acrescentando-lhe a população em cerca de 500 almas, trazendo-lhe vida e energia. Apesar de encherem a cidade de animação e de povoarem as repúblicas do bairro ao sul da Sé, os alunos encontravam São Paulo triste e sem atrativos, como afirma o estudante recém-chegado da Corte:

"Não há passeios que entretenham, nem bailes, nem sociedades, parece isto uma cidade de mortos — não há nem uma cara bonita na janela, só rugosas caras desdentadas — e o silêncio das ruas só é quebrado pelo ruído das bestas sapatando no ladrilho das ruas."

Álvares de Azevedo (2)



Rua Direita, 1/1/1900



Mapa do Morro do Chá

Única capital de serra empinada, o acesso difícil e u permitiram sua per 1865, registrou:

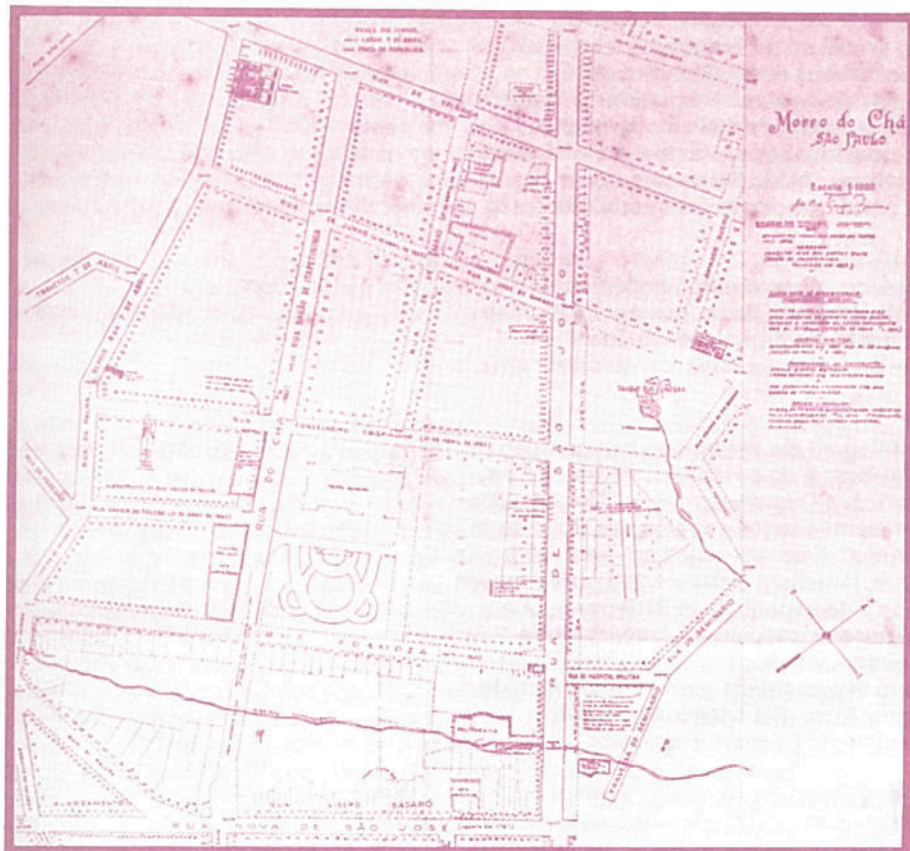
"A fisionomia da pop rostos, pululam por t edifícios são pequer. ruas são limpas e es

Visconde de Taunay

No interior, os can: chegada do café. F nordestinos de ricc pobre, de alguns fa suas terras e orgul Jundiá. Mais adiai mercadorias com t pioneiros formandi

Correram os anos, férteis do interior p aumentando sua á capitais e produto: ligando Santos a J que rapidamente c estrada de ferro. C instalaram-se as c: bebida difundiu-se a adquirir importãr incorporaram novo Paulista, a Ituana e

A exportação gero os mármore de C pianos alemães, o: alimentares, desde a aflluência dos fa: se as mesas. ►



Mapa do Morro do Chã no início do século

Única capital de província implantada tão longe do mar e ligada a este por uma serra empinada, onde os homens construíram os seus caminhos, São Paulo tinha o acesso difícil e uma população desconfiada, mestiça dos índios que ali permitiram sua permanência. O visconde de Taunay, que passou por aqui em 1865, registrou:

"A fisionomia da população ainda é muito singular e a da cidade agrada pela estranheza. As mantilhas de baeta preta ocultando rostos, pululam por todos os lados, e as rôtulas têm resistido às proibições municipais... São Paulo pouco tem ainda que se veja, os edifícios são pequenos em geral. Os mais notáveis vêm a ser talvez o Palácio do Governo e a Academia, dois antigos conventos. As ruas são limpas e estão bem tratadas, mas o seu calçamento deixa a desejar."

Visconde de Taunay⁽³⁾

No interior, os canaviais, as tropas, o algodão, o gado de leite esperavam a chegada do café. Falamos em açúcar, mas não se pense em engenhos nordestinos de ricos senhores de escravaria vasta. Esta era uma terra ainda pobre, de alguns fazendeiros abonados, concentrados em cidades próximas às suas terras e orgulhosos de sua província. É a gente de Campinas, de Itu ou de Jundiaí. Mais adiante era só sertão, longe demais para se transportar mercadorias com tropas ou carros de bois. Havia apenas núcleos esparsos e pioneiros formando fazendas, começando a plantar café.

Correram os anos, o café caminhou do Vale do Paraíba para as terras novas e férteis do interior paulista. Na Europa expandiu-se a Revolução Industrial, aumentando sua área de influência; buscaram-se novos mercados, exportaram-se capitais e produtos. Os ingleses construíram em 1865 a São Paulo Railway, ligando Santos a Jundiaí. Tornou-se necessário um porto para exportar o café, que rapidamente começou a substituir as lavouras mais próximas ao acesso da estrada de ferro. Construiu-se o porto, desenvolveu-se a cidade de Santos, instalaram-se as casas exportadoras, as comissárias de café. O consumo da bebida difundiu-se na Europa, os fazendeiros paulistas começaram a ficar ricos e a adquirir importância e peso no cenário nacional. Unidos, vários fazendeiros incorporaram novos caminhos de ferro para o café. Surgiram a Companhia Paulista, a Ituana e a Mogiana.

A exportação gerou a importação. Os navios que vinham buscar o café traziam os mármore de Carrara, o pinho de Riga, as ferragens e as louças inglesas, os pianos alemães, os lampiões belgas e também todo gênero de produtos alimentares, desde a manteiga francesa, os vinhos, os queijos e tudo o mais que a afluência dos fazendeiros imaginava. Enfeitaram-se as casas e enriqueceram-se as mesas. ►

O café demandava muitos braços, e, em São Paulo, começou-se a pensar em alternativas para o trabalho escravo já em processo de extinção. Foram os fazendeiros paulistas que assumiram as iniciativas mais eficientes para promover a imigração. Destacaram os nomes do Senador Vergueiro, de Martinho Prado Jr., de Antônio Carlos Queiróz Telles, fazendeiros mais modernos, que serão também pioneiros na transferência do capital agrícola para as iniciativas de investimento que vão se abrir na área urbana. Já no fim do século, as propriedades agrícolas compunham uma parte menor nos inventários das maiores fortunas da província.⁽⁴⁾

A importância urbana dos fazendeiros cresceu, aumentando também sua possibilidade de reivindicação e o descontentamento de muitos com o Império. Em 1873, Itu testemunhou a primeira manifestação organizada do ideal republicano, presentes os nomes de gente da terra que tinham o que dizer em seu governo.

Não por acaso, a Convenção de Itu se instalou no dia seguinte à inauguração da estrada de ferro Ituana, iniciativa de particulares e de paulistas interferindo em seu destino. Sediada na casa de João Tibiriçá, a Convenção foi por ele presidida e secretariada por Américo Brasiliense. Presentes todos aqueles que mais tarde seriam chamados de “republicanos históricos”. Falaram vários oradores, entre os quais Campos Salles e Américo de Campos, jornalista e diretor do *Diário Popular*. Esta foi a origem dos Clubes Republicanos e da expansão do PRP por toda a província. Bernardino de Campos encarregou-se da região de Amparo, onde morava, e foi ativo na propaganda. As aspirações federalistas, presidencialistas e de representação popular mais ampla eram expressas de forma liberal, mas de fato falavam os representantes da oligarquia local. Foi o início do Partido Republicano Paulista, o PRP, o principal esteio da Primeira República.

“Nos últimos tempos do Império, o Partido Republicano de São Paulo revela-se poderosa força política pela vigorosa organização, sobretudo pelo prestígio moral que lhe dão os sucessivos triunfos... Atesta-o a presença dos seus representantes em todos os cargos eletivos, inclusive no parlamento nacional.”

Raimundo de Menezes ⁽⁵⁾

Proclamada a República, Bernardino de Campos foi nomeado imediatamente chefe de polícia. Em 1892 foi nomeado presidente da província, exercendo o cargo por quatro anos. Em 1902 foi eleito para o mesmo cargo, permanecendo dois anos nessa função.

Morar em São Paulo tornou-se para os fazendeiros a opção mais interessante para o controle do preço do café, a participação na vida social e política, a possibilidade de emprestar dinheiro a juros e de transferir o capital agrícola para investimentos urbanos mais notáveis, como as inúmeras companhias de serviços (estradas de ferro, transportes e iluminação urbana, bancos e casas comissárias). A Proclamação da República e a nova política econômica acentuaram a tendência aos investimentos urbanos. Machado de Assis descreve esse período:

“Certo, não lhe esqueceste o nome, encilhamento, a grande quadra das empresas e companhias de toda espécie. Quem não viu aquilo não viu nada. Cascatas de idéias, de invenções, de concessões rolavam todos os dias, sonoras e vistosas para se fazerem contos de réis, centenas de contos, milhares, milhares de milhares, milhares de milhares de milhares de contos de réis. Todos os papéis, aliás acções, saíam frescos e eternos do prelo. Eram estradas de ferro, banco, fábricas, minas, estaleiros, navegação, edificação, exportação, importação, ensaques, empréstimos, todas as uniões, todas as regiões, tudo o que esses nomes comportam e o que esqueceram.”

Machado de Assis ⁽⁶⁾

A urbanização era uma tendência que viera para ficar. Em suas notas de viagem, Junius afirmou, em 1882, a grande diferença ocorrida em São Paulo nos últimos trinta anos:

“O que muito atraiu a minha atenção foi o movimento, a animação, a vida da cidade, fato inteiramente novo para mim; quando retirei-me as ruas eram pouco frequentadas, salvo nos dias de festas (...). Hoje já ninguém sai à janela para ver quem passa de carro: há muitos, de particulares e de praça. Além desses e dos bondes, constantemente percorrem as ruas em direções diversas grandes carroças...”

Junius ⁽⁷⁾

Os fazendeiros queriam filhos doutores, estudados na Europa. Na volta, os moços vinham cheios de idéias novas, achavam tudo muito provinciano e acanhado, queriam mudanças, fazer uma cidade digna de ser a metrópole do café, com conforto, cultura e civilização.

“O progresso para um brasileiro do Segundo Reinado, ainda não se traduz em fábricas e usinas, em siderurgias e estaleiros. Ele vive nas suas manifestações exteriores, acabadas: a iluminação, o bonde, os serviços públicos. Trata-se de um progresso importado, sobreposto a um país agrícola — resultado e não processo.”

Raymundo Faoro ⁽⁸⁾

A cidade crescia a olí nova vida e feição. M estrangeiros e, entre de obras, gente que s que girava em torno c volta do século. Era u ali caminhava cinque alterou sua fala, seus

“São Paulo é hoje uma para Oeste, está cresco passado estão sendo a

Júlio Ribeiro ⁽⁹⁾

Importantes como fa; permearam a elite pa quase sempre pelos c se manteve mais tem forma, nada podia es estrangeiros em São do executivo e do leg impermeabilidade ao população real. Assir surgem os nomes de (1899-1901) de Hermar nome de Joaquim Ma José Maria Passalaci permanecendo até a estrangeiros, sendo c italianos. O sistema p a tradicional familia p

“O convívio de todas a; todos.”

Raymundo Faoro ⁽¹⁰⁾

Em 1879 o alemão Fr constituíram o bairro vários membros da fa Tatui, o Marquês de H Souza Queiróz, os So das velhas estradas c da Consolação e mai

Foram M. Burchard e se tornou o símbolo c onde, em 1884, Dona os planos do estilo d; trazer a cultura europé Isabel como tendo exte gramados dignos da In,

Higienópolis foi impc já explícito nos Cam; preocupação com o ; sadio para se morar. população e das con sanitárias, levando o preocupar com as co Posturas do Municipi loteamentos, ruas e € “cortiços, casas de o

Até então a cidade e; janela ladeavam os s densidade populacio

“Apesar da incipiente s denominação Higienóp; a cidade...”

Marco Antônio Osello ⁽¹¹⁾

A cidade crescia a olhos vistos, a imigração maciça a partir de 1887 dera-lhe nova vida e feição. Morava agora em São Paulo uma enorme quantidade de estrangeiros e, entre eles, artífices italianos, espanhóis e portugueses, mestres de obras, gente que sabia construir. E era preciso construir muito. A população que girava em torno de 75.000 almas em 1875, chegava aos 239.820 habitantes na volta do século. Era uma população completamente diferente da gente que por ali caminhava cinqüenta anos antes. A imigração mudou o perfil do paulistano, alterou sua fala, seus hábitos alimentares, seus costumes e sua vida.

"São Paulo é hoje uma grande cidade; dou-lhe, sem margem de erro, 60.000 habitantes. Dia a dia, para Norte, para Sul, para Leste, para Oeste, está crescendo, está se alastrando e o que mais é, está se aformoseando. Os horríveis casebres dos fins do século passado estão sendo demolidos para dar lugar a habitações higiênicas e confortáveis."

Júlio Ribeiro ⁽⁹⁾

Importantes como fazendeiros, como industriais ou comerciantes, os imigrantes permearam a elite paulistana, ou por casamentos ou por alianças de negócios, quase sempre pelos dois. A máquina estatal, o enrijecido PRP, foi a estrutura que se manteve mais tempo alheia a essa modificação da população; de qualquer forma, nada podia esconder o fato de que na década de 20 existiam mais estrangeiros em São Paulo do que paulistas, e um levantamento dos membros do executivo e do legislativo paulista na Primeira República mostra sua impermeabilidade aos ditos estrangeiros e sua pouca representatividade da população real. Assim é que na 1.^a legislatura da Câmara Municipal (1893-1895) surgem os nomes de Guilherme Maxwell Rudge e de Henrique Schaumann; na 3.^a (1899-1901) de Hermann Bouchard. Apenas na 6.^a legislatura (1908-1910) surge o nome de Joaquim Massa, que se repete na 18.^a (1914-1915). Heribaldo Siciliano e José Maria Passalacqua somam-se a Massa na 9.^a legislatura (1917-1919), permanecendo até a 10.^a legislatura (1920-1922). São apenas seis nomes estrangeiros, sendo que entre os reconhecidamente brasileiros, apenas três eram italianos. O sistema político mostrou-se, portanto, bastante mais fechado do que a tradicional família paulista.

"O convívio de todas as classes quem o provoca é o bonde. Homens e mulheres dele se utilizam, integrando-se na vida cotidiana de todos."

Raymundo Faoro ⁽¹⁰⁾

Em 1879 o alemão Frederico Glette adquiriu uma chácara, dividiu-a em lotes que constituíram o bairro dos Campos Elísios. Ali construíram os seus palacetes vários membros da família Paes de Barros, o Barão de Piracicaba, o Barão de Tatuí, o Marquês de Itu. Alguns fazendeiros estabeleceram-se na rua São Luís, os Souza Queiróz, os Souza Aranha. Outras famílias estabeleceram-se nos traçados das velhas estradas do sertão e do litoral, formaram-se os bairros da Liberdade, da Consolação e mais tarde da Vila Mariana, da Aclimação e do Cambuci.

Foram M. Burchard e seu sócio Victor Nothmann que incorporaram o bairro que se tornou o símbolo da segregação social na cidade que crescia, Higienópolis, onde, em 1884, Dona Veridiana Prado mandou construir o seu palacete seguindo os planos do estilo da renascença francesa, expressando *"sua necessidade de trazer a cultura européia para São Paulo... O palácio resultante foi descrito pela Princesa Isabel como tendo exterior e interior muitíssimo bonitos, de muito bom gosto e gramados dignos da Inglaterra."* ⁽¹¹⁾

Higienópolis foi importante não apenas por simbolizar o poderio dos fazendeiros, já explícito nos Campos Elísios, mas principalmente por deixar clara a preocupação com o saneamento e a higiene, tratando-se portanto de um bairro sadio para se morar. Essa era uma preocupação séria. O rápido crescimento da população e das construções na cidade agravou as já precárias condições sanitárias, levando o poder público, constituído pelas classes dominantes, a se preocupar com as condições das habitações dos trabalhadores. O Código de Posturas do Município de São Paulo, decretado em 1886, define os padrões dos loteamentos, ruas e edificações em geral e reserva um capítulo especial para os "cortiços, casas de operários e cubiculos".

Até então a cidade era bastante integrada espacialmente, as casas de porta e janela ladeavam os sobrados de mais circunstância, havendo uma expressiva densidade populacional. A salubridade era um problema presente:

"Apesar da incipiente segregação espacial da estrutura urbana que já possuía os primeiros bairros de elite, salubres e higiênicos (a denominação Higienópolis é sintomática a esse respeito), as epidemias que se originavam nos cortiços logo se alastravam por toda a cidade..."

Marco Antônio Osello ⁽¹²⁾

A incidência da febre amarela e o perigo da cólera levaram o estado a decretar um Código Sanitário em 1894, bastante rigoroso no que se refere às habitações coletivas ou cortiços, determinando-lhe a demolição e a proibição de construção. O alargamento das ruas centrais e a modernização da cidade contribuíram também para o afastamento das populações de baixa renda em direção à periferia da cidade. Abria-se o espaço para os projetos urbanísticos do início do século XX, iniciados pela série de edifícios públicos e particulares construídos principalmente por Ramos de Azevedo.

"São Paulo tem um bem organizado sistema de bondes. Uma linha vai até o Brás (cerca de uma hora distante), uma outra, não muito mais curta, até a Liberdade. Mais adiante, uma para Santa Cecília, outra para o Comércio da Luz, outra para a Consolação e agora o eminente engenheiro alemão dr. Alberto Kuhlmann constrói uma linha para Santo Amaro, que terá muito futuro."

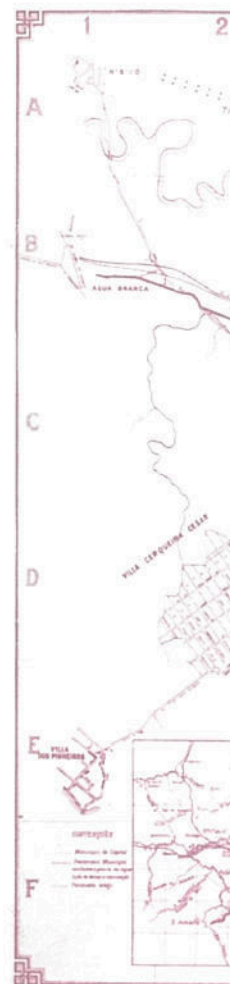
Carl Von Koseritz ⁽¹³⁾

"A locomoção era por tração animal, os bondes trocavam os animais, conforme a extensão da linha. Nas ruas de menor tráfego não havia linha dupla, e o bonde parava num desvio. O cocheiro dava um assobio longo, e conforme ouvia ou não outro assobio ao longe, seguia ou esperava pelo outro bonde que vinha em sentido oposto."

Jorge Americano ⁽¹⁴⁾

A cidade passa a ser vista como um espaço a ser trabalhado, e esta consciência sobre a realidade urbana vai expressar-se, em um primeiro momento, em dois aspectos básicos, o embelezamento e a saúde pública. Era fundamental que a emergente metrópole do café fosse uma cidade importante, com perspectivas monumentais, como se via na Europa, e que sua população não fosse dizimada por epidemias. Este era o pensamento de sua elite econômica que se expressava politicamente no governo, tanto no nível federal como no estadual e no municipal.

Antônio da Silva Prado, designado prefeito municipal pela Câmara dos Vereadores em 1899, inicia uma gestão urbanística e saneadora. A visão da cidade manter-se-á homogênea e a continuidade administrativa permitirá uma atuação eficiente nesse sentido. Embora tenha permanecido na prefeitura por onze anos, Antônio da Silva Prado não era um membro do PRP, tendo sido conselheiro do Império e tendo recusado participar da Assembléia Constituinte em 1890. Era membro importante da elite cafeeira, e sua presença na prefeitura emprestava apoio qualitativo à República. ▶



Rua 15 de Novembro, 1901

"(...) Quando Antônio falta de ligações com

Darrel E. Levi ⁽¹⁵⁾

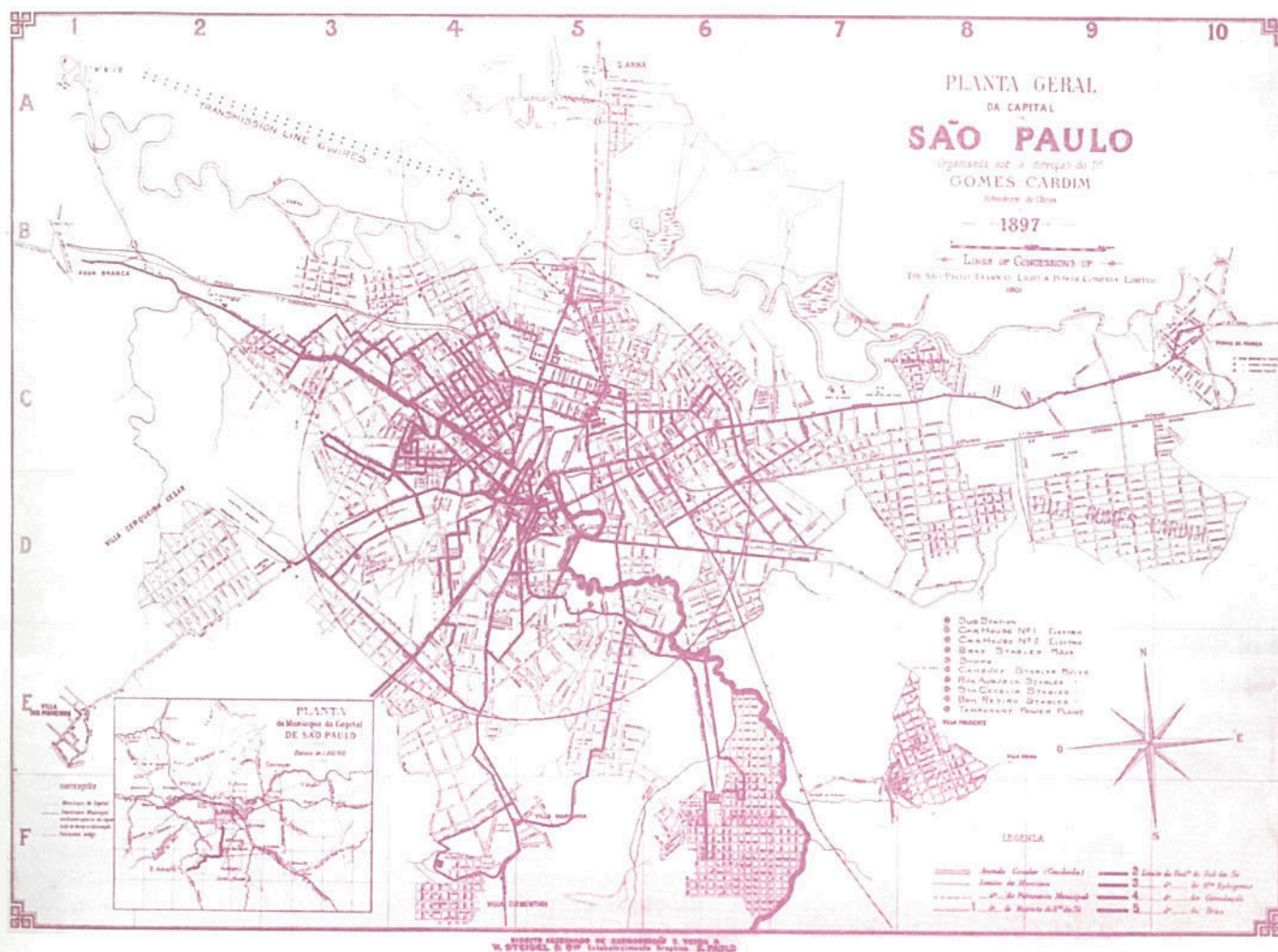
A cidade recebe tan Politécnica, que se i preocupados com o através da prefeitura

Victor da Silva Freir arborização da cida República, transferr Guaianazes e da Con

A prefeitura de São amplo, sem impact permanecia no âmb daquele vigente no i estado, e a administ Prado foi uma barre em que uma série d cidade até 1926.

O crescimento da ci evidente até mesmo

Em São Paulo, a con Paulo Gas Co., de ca inicialmente por vári reunidas na Compar de Água e Luz de Sã capitalistas da terra.



"(...) Quando Antônio reentrou na política, em 1899, foi como um apolítico independente, cuja atração fundava-se, em parte, em sua falta de ligações com o partido republicano paulista(...)"

Darrel E. Levi (15)

A cidade recebe também a contribuição de técnicos formados pela Escola Politécnica, que se instalou em 1894, ou egressos de universidades européias preocupados com os problemas urbanos, os quais atuaram efetivamente, seja através da prefeitura, seja através de projetos particulares.

Victor da Silva Freire, diretor de obras da prefeitura, iniciou uma eficiente arborização da cidade. Nos primeiros anos do século, ajardinou a Praça da República, transformou "os Largos do Carmo, 7 de Setembro, General Osório, Guaianazes e da Concórdia, e as Praças João Mendes e São Paulo." (16)

A prefeitura de São Paulo era um cargo menor do ponto de vista político mais amplo, sem impacto em questões importantes para a nação. O poder político permanecia no âmbito do estado, diferenciando-se o poder político na capital daquele vigente no interior. Eram freqüentes as interferências do governo do estado, e a administração eficiente, honesta e enérgica de Antônio da Silva Prado foi uma barreira a essas intervenções. Inaugurou-se com ele uma época em que uma série de bacharéis em direito, ligados à elite cafeeira, governaram a cidade até 1926.

O crescimento da cidade e sua potencialidade como área de investimentos era evidente até mesmo no exterior, atraindo, assim, o capital estrangeiro.

Em São Paulo, a concessão para a iluminação fora dada em 1872 a The São Paulo Gas Co., de capital inglês, e os transportes coletivos eram operados inicialmente por várias empresas, todas de capital nacional, posteriormente reunidas na Companhia Viação Paulista. A Companhia Telefônica e a Companhia de Água e Luz de São Paulo foram duas empresas incorporadas também por capitalistas da terra.(17) ▶



Hospital Samaritano, 1900. Nas áreas desertas em seu entorno formaram-se os atuais bairros de Higienópolis e Pacaembu.

A primeira concessão em 1897 aos senhores J. Gualco e Souza, residente no Canadá.

A presença de Gualco Campos Sobrinho, foi para verificar as possibilidades rapidamente percebidas e o significado da concessão, apoiado em São Paulo a firma Américo e Carlos de

Gualco, não conseguiu a venda e transferência e tinha trabalhado em

Pearson tentou inicialmente procurar, em Toronto, Mann, ligado ao sistema de eletrificação das praças

Desse contato resultou no Canadá, basicamente para a principal empresa.

Antônio da Silva Prudente defendendo os interesses dos acionistas, por parte da Companhia de Carris afirmava a validade da concessão era contra a entrada em 1899, Gualco e Souza embargada pela municipalidade

"Todas as empresas de tramway legalmente reconhecidas"

E ainda:

"A livre concorrência"

O Estado de S. Paulo.

A Companhia Viação

"PRIVILÉGIO
Srs. Acionistas,
Não vos é estranho que Gualco Campos Sobrinho, a concessão que Gualco Campos Sobrinho, houve um protesto contra o ato orgânico das câmaras sem as formalidades legais. Angelo Pinheiro Machado Dr. Clemente Ferreira

Correio Paulistano, de 1899

Por mais que tivéssemos permanência. A ideia de um pólo de atração atraiendo o capital estrangeiro nesse sistema porque nessas condições únicas concessão para a eficiência

Ladeira de São João em 1900. Foi o início da atual Avenida São João.



A primeira concessão para a instalação de uma usina hidrelétrica foi dada em 1897 aos senhores Antônio Francisco Gualco, um oficial da marinha italiana residente no Canadá, e a seu sócio brasileiro, o comendador Antônio Augusto de Souza.

A presença de Gualco no Brasil está ligada à sua amizade com Américo de Campos Sobrinho, filho de Bernardino de Campos, que foi ao Canadá para verificar as possibilidades de imigração. Convidado a visitar São Paulo, Gualco rapidamente percebeu a possibilidade de desenvolvimento e a importância da cidade e o significado da energia elétrica neste processo. Conseguiu a concessão, apoiado na influência de seus amigos brasileiros. Foi então fundada em São Paulo a firma Gualco e Souza Incorporadores, com a participação de Américo e Carlos de Campos.

Gualco, não conseguindo fundos para o empreendimento, resolveu oferecer a venda e transferência da concessão a dr. F.S. Pearson, de Nova Iorque, que já tinha trabalhado em São Paulo e podia avaliar as possibilidades da concessão.⁽¹⁸⁾

Pearson tentou inicialmente interessar capitais franceses. Sem resultado, foi procurar, em Toronto, sir William Mackenzie, do importante grupo Mackenzie - Mann, ligado ao sistema da Canadian Pacific Railway, que participara da eletrificação das principais cidades do Canadá.⁽¹⁹⁾

Desse contato resultou a The São Paulo Light and Power Company, incorporada no Canadá, basicamente financiada pela Inglaterra, com um pessoal técnico principalmente americano. Essa operação triangular formou a sólida base da empresa.

Antônio da Silva Prado opôs-se inicialmente a um novo serviço de bondes, defendendo os interesses da Companhia Viação Paulista (CVP) e provavelmente o dos acionistas, pois a família Prado tinha a maior parte das ações da Companhia de Carris de Ferro, uma das empresas formadoras da CVP. O prefeito afirmava a validade da unificação dos contratos detidos por essa companhia e era contra a entrada de Gualco e Souza nessa área de concessão. Em agosto de 1899, Gualco e Souza iniciaram uma obra de assentamento de trilhos, que foi embargada pela municipalidade, originando protestos da imprensa:

"Todas as empresas têm seus direitos adquiridos, suas vantagens conquistadas e legalmente reconhecidas."

E ainda:

"A livre concorrência fica burlada e a Câmara Municipal exorbita suas atribuições."

O Estado de S. Paulo, de 5/8/1899

A Companhia Viação Paulista tentou se defender:

"PRIVILÉGIO

Srs. Acionistas,

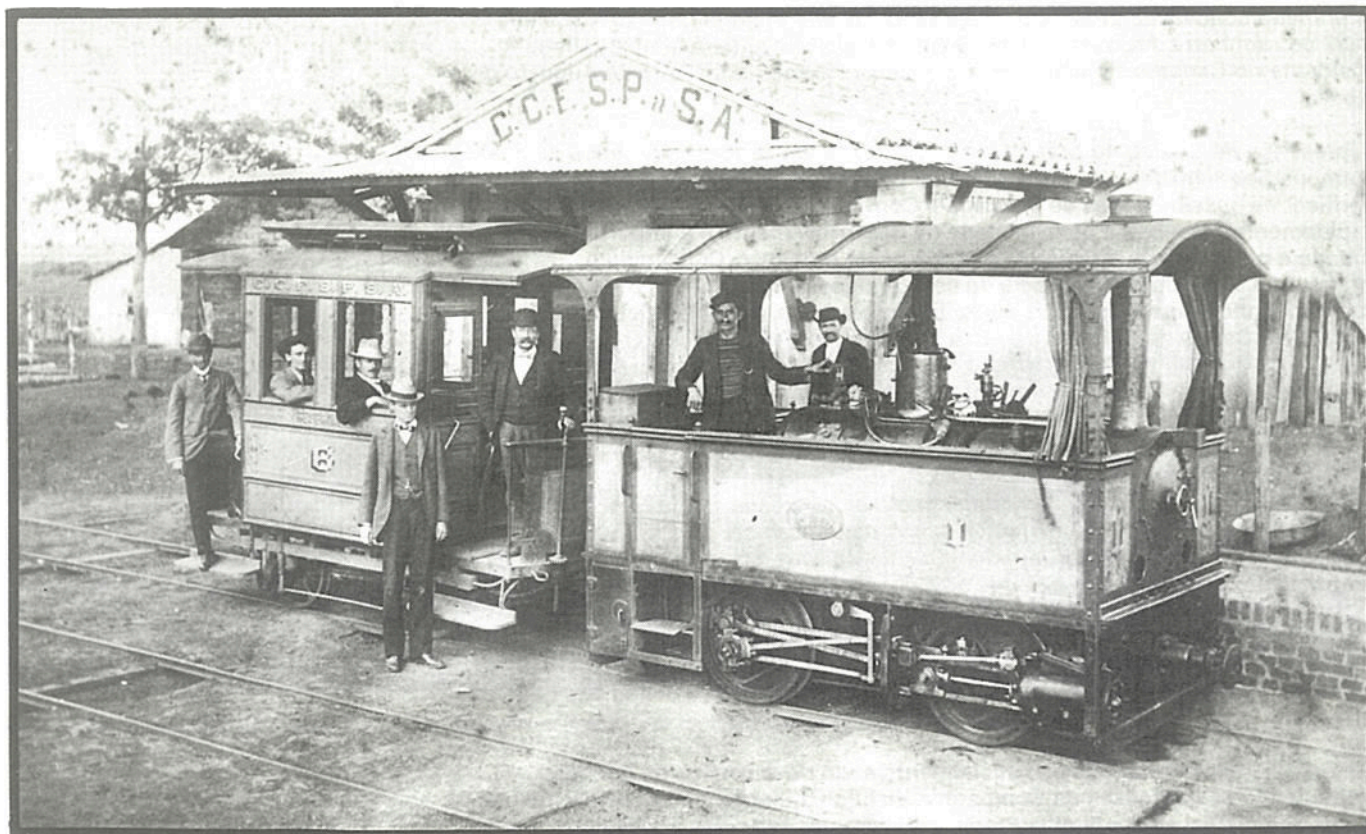
Não vos é estranho que, desde a primeira manifestação do poder municipal acerca da concessão que Gualco e Souza obtiveram para explorar nesta Capital o serviço de Viação Urbana, houve por parte da Companhia Viação Paulista, perante aquele poder, protesto contra o acto illegal que se pretendia praticar, fundado em que, não pela lei orgânica das câmaras municipais, serviços desta natureza não podiam ser concedidos sem as formalidades da concorrência.

Angelo Pinheiro Machado/Presidente

Dr. Clemente Ferreira."

Correio Paulistano, de 8/7/1900

Por mais que tivesse tentado, a Companhia Viação Paulista não tinha condições de permanência. A indústria de transporte e energia constitui tradicionalmente um pólo de atração do grande capital, e, como a CVP desempenhou esse papel atraindo o capital nacional, nada poderia fazer quanto à atração do capital estrangeiro nesse setor. Este monopólio difere daquele típico do comércio porque nessas concessões a tendência sempre foi de reafirmar o caráter de um único concessionário. O argumento então utilizado foi o de ser o monopólio condição para a eficiência dos serviços.⁽²⁰⁾ ►



Carro com máquina a vapor da Companhia de Carris de Ferro de São Paulo, 20/3/1900

A criação da The São Paulo Railway Light & Power Company, autorizada por carta patente concedida pela Rainha Vitória do Reino Unido da Grã Bretanha, foi efetivada pela Lei municipal nº 407 de 21 de julho de 1899, assinada por Antônio da Silva Prado.

*"Via milionários canadenses
do Ontário e da Alberta,
domando com rédeas de cobre
cavalos vapores
que se empinavam nas cachoeiras
fazendo faiscar suas patas elétricas
na disparada dos dinamos."*

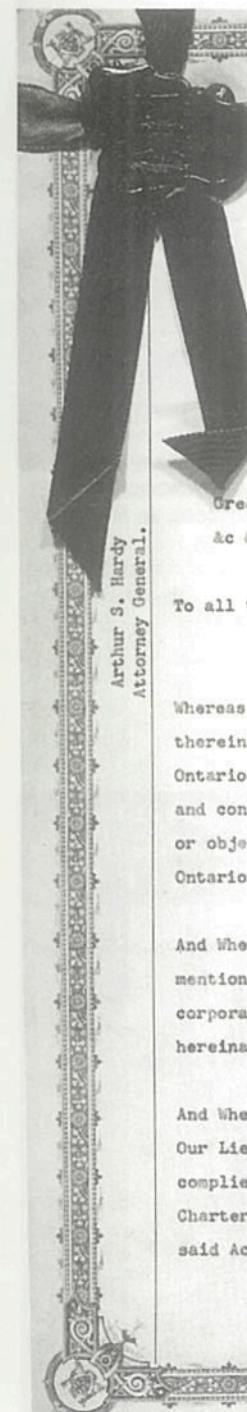
Menotti Del Picchia (21)

Destacou-se o papel de F. S. Pearson como o articulador de todo o processo da organização inicial da Light, sendo posteriormente seu presidente e o de várias subsidiárias até sua morte, em 1914, quando foi substituído por Alexander Mackenzie. Sem dúvida, o suporte de segmentos da elite paulistana, principalmente da família de Bernardino de Campos, foi fundamental para o sucesso da instalação da Light em São Paulo.

*"Acção de Indemnização
Os síndicos da liquidação forçada da Companhia Viação Paulista propuseram ontem ao dr. Juiz da 2.ª vara cível uma acção de indemnização por perdas e danos contra a Câmara Municipal da Capital e a São Paulo, Tramway, Light and Power Company Limited."*

Correio Paulistano, de 4/9/1900

Carlos de Campos, filho de Bernardino, era também genro do comendador Souza. Formara-se em Direito em 1889 e destacou-se desde cedo como advogado da Light, exercendo essa atividade não apenas no foro, como também no que se convencionou chamar de advocacia administrativa. Ele entendia profundamente o funcionamento do PRP, foi diretor do *Correio Paulistano* e, além de homem da política, tinha acesso a todos os setores da elite paulistana, conhecendo também quem tinha importância na área federal. Defendeu sempre a Light, que o apoiou em sua carreira política, e chegou a governador do estado. Luís Tibiriçá, filho de Jorge Tibiriçá, que foi governador do estado em dois períodos, também trabalhou na Light como assessor. ►



Carta-patente de criação

Arthur S. Hardy
Attorney General.

O. MOWAT.



CANADA
PROVINCE OF ONTARIO.

RECORDED
JULIO SANTIAGO
24 de Junho de 1889
RIO DE JANEIRO

Victoria, by the Grace of God of the United Kingdom of
Great Britain and Ireland Queen, Defender of the Faith
&c &c &c

To all to whom these Presents shall come --

GREETING

Whereas The Ontario Companies Act provides that with the exceptions
therein mentioned the Lieutenant-Governor of Our Province of
Ontario-in-Council may by Letters Patent under the Great Seal create
and constitute bodies corporate and politic for any of the purposes
or objects to which the legislative authority of the Legislature of
Ontario extends

And Whereas by their Petition in that behalf the persons herein
mentioned have prayed for a Charter constituting them a body
corporate and politic for the due carrying out of the undertaking
hereinafter set forth

And Whereas it has been made to appear to the satisfaction of
Our Lieutenant-Governor in Council that the said persons have
complied with the conditions precedent to the grant of the desired
Charter and that the said undertaking is within the scope of the
said Act

Carta-patente de criação da Light concedida pela rainha Vitória, 7/4/1889



Rua João Alfredo, imediações do Mercado Velho, 15/5/1901

Trabalhar na Light era uma companhia sólida e íntegra, sem falhas. A Companhia Light tinha como lema a prestação de serviços com eficiência, que permitia, sobretudo, interessava-se pelo bem-estar do cliente. Com o passar dos anos, para a Light, a vida.

"Amo São Paulo em razão de seus operários (...)"

(...)
O outro que solda um pedaço do escarcêu cotidiano, cheio de boitatás elétricas, parecendo lidar com um fio que espirra faíscas."

Cassiano Ricardo (22)

A Lei municipal nº 5, de 1901, que criou a Light and Power Company, comprou todo o acervo de bondes elétricos desde 1883 — comprando a Companhia de Liberdade até Santo Amaro. Em 1901, a Companhia Viação F. Burros. O prefeito Aragoal, em 1901, concedendo à Light o transporte de passageiros na cidade e subúrbios, se preferências em igualdade de condições de linhas novas." (23)

Operários empregados na construção da Usina de Parnaíba, 22/5/1907



Inauguração da primeira linha

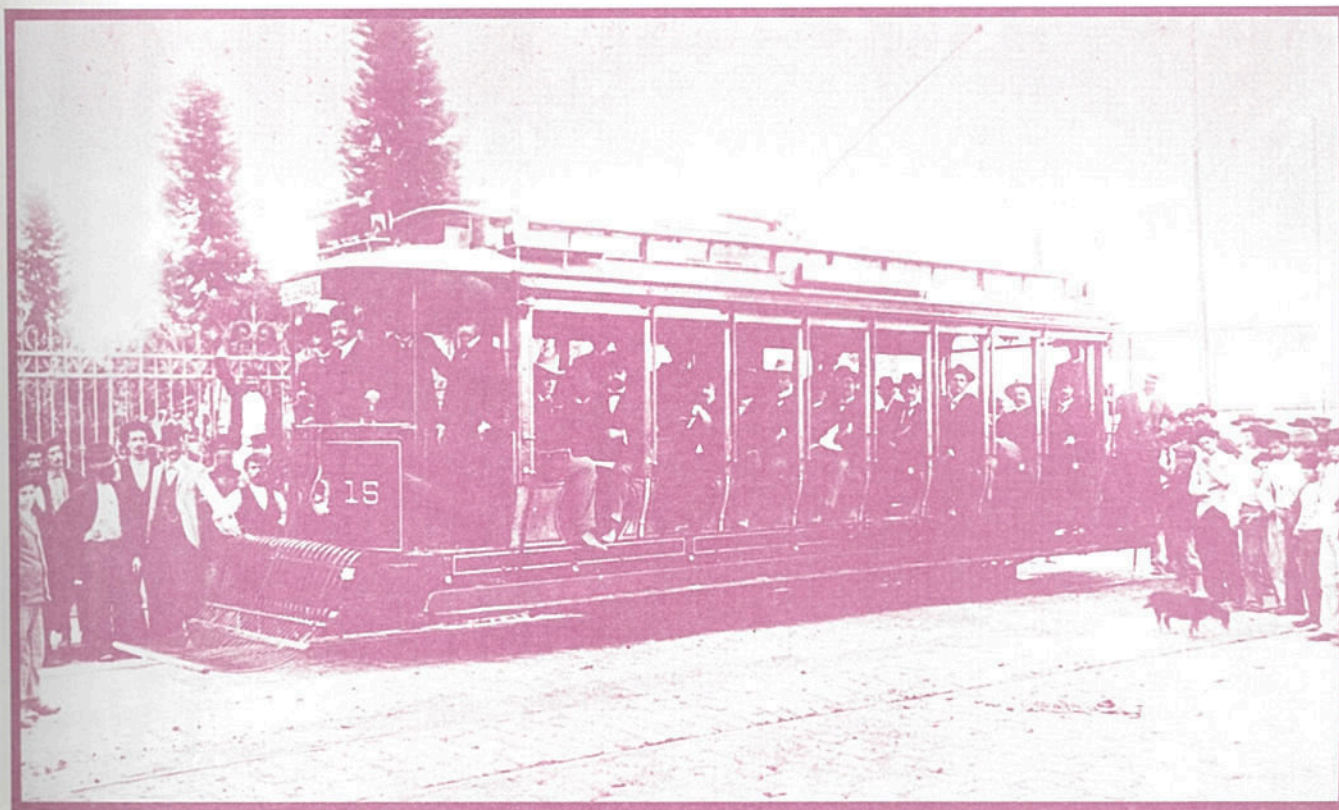
Trabalhar na Light rapidamente se tornou símbolo de sucesso. Era uma companhia sólida e importante, que pagava seus funcionários quinzenalmente e sem falha. A Companhia, como a chamam os antigos funcionários, tinha como lema a prestação de serviços e difundiu entre os empregados um espírito de eficiência, que permeava toda a organização. Um funcionário da Light fazia de tudo, interessava-se por aprender e tinha possibilidades de subir na Companhia. Com o passar dos anos, os funcionários mais velhos traziam os filhos, por volta dos doze anos, para começar a trabalhar, estando certos de encaminhá-los para a vida.

*"Amo São Paulo em meio à multidão
de seus operários (...)*

*(...)
O outro que solda um trilho em meio
do escarcêu cotidiano,
cheio de boitatás elétricos pisca-piscas,
parecendo lidar com uma estrela relâmpago
que espirra faíscas."*

Cassiano Ricardo (22)

A Lei municipal nº 528, de 6 de julho de 1901, outorgou a The São Paulo Tramway, Light and Power Company Limited uma concessão para a construção e o tráfego de bondes elétricos na cidade de São Paulo. Em 15 de março de 1900 a Light comprou todo o acervo da Estrada de Ferro de Santo Amaro — em operação desde 1883 — composto de uma concessão de linha de bondes a vapor da rua Liberdade até Santo Amaro e das propriedades, linhas e respectivos equipamentos. Em 1901 também foi adquirido em hasta pública todo o acervo da Companhia Viação Paulista que servia parte da cidade com bondes puxados por burros. O prefeito Antônio da Silva Prado assinou o contrato em 17 de julho de 1901, concedendo à Light o privilégio exclusivo pelo prazo de 40 anos "para o transporte de passageiros e cargas, por meio de bondes de tração elétrica, nas ruas da cidade e subúrbios, servidos então ou futuramente por suas linhas, com o direito de preferência em igualdade de condições sobre outros concorrentes para o assentamento de linhas novas." (23)



Inauguração da primeira linha de bondes elétricos em São Paulo, 7/5/1900

"Inaugurava-se a primeira linha, entre o largo São Bento e o fim da Barão de Limeira (Chácara do Carvalho), linha da Barra Funda. Carros abertos de nove bancos com "limpa-trilhos" na frente.(...) Na direção do bonde, o Conselheiro Antônio Prado, Prefeito da Cidade. Ao lado, como instrutor, um motorneiro de boa figura, alto, alourado, com bordados cor de ouro novo nas mangas do uniforme cinzento e no bonê."

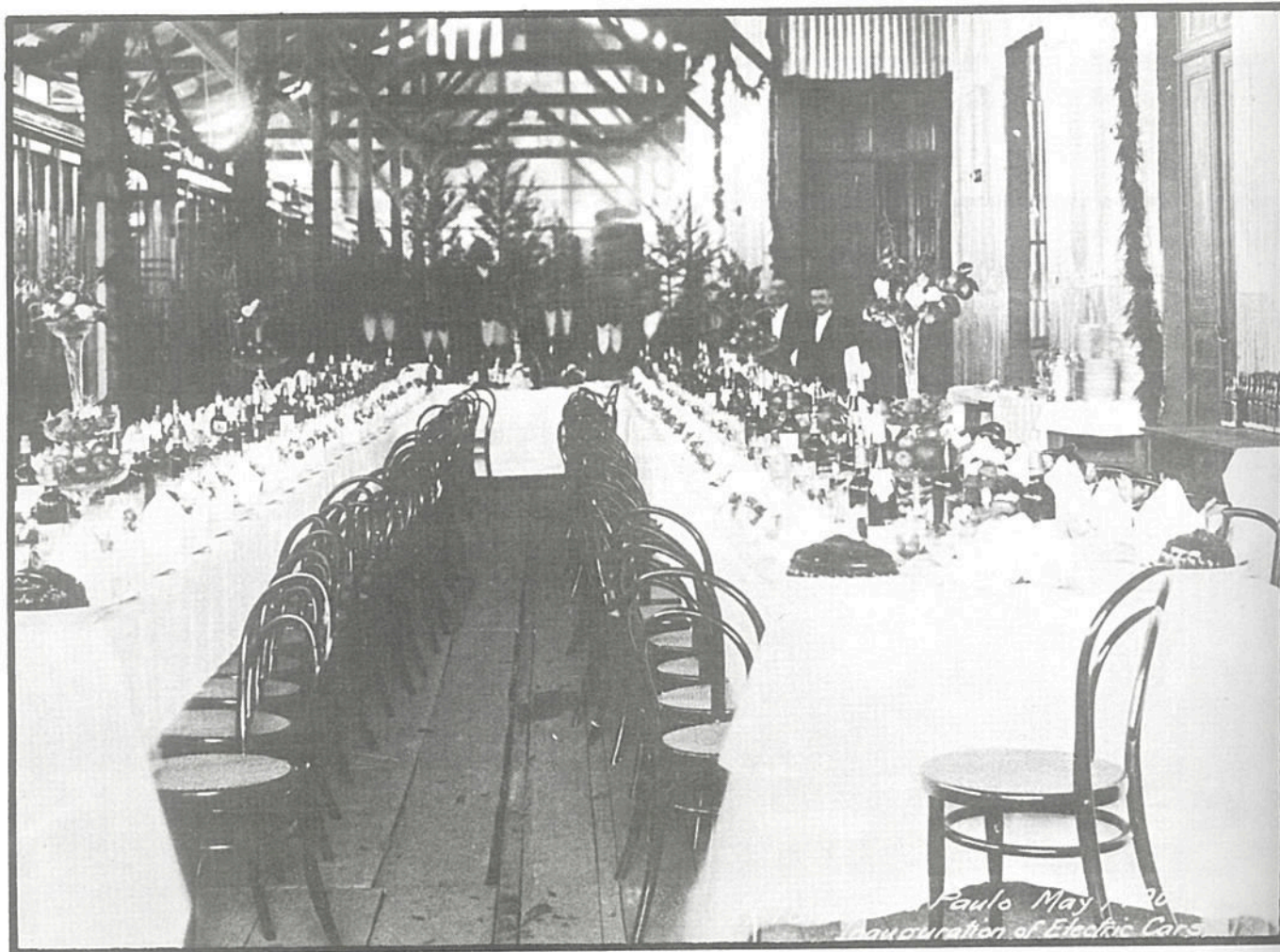
Jorge Americano ⁽²⁴⁾

Em 1902 (Lei municipal nº 781, de 10 de julho de 1901) e em 1912 (Lei estadual nº 1.245, de 30 de dezembro de 1910) foram feitos os contratos de autorização de uma nova linha de tração elétrica para Santo Amaro e a retirada da concessão estadual dos trechos anteriormente sob seu domínio. Assim, os serviços em operação na rua Domingos de Morais e o ramal para o Matadouro Municipal foram incorporados ao sistema Light.

"As filhas do casal, três morenas bonitas, viviam na janela admirando as pessoas que passavam de bonde."

Cassiano Ricardo ⁽²⁵⁾

O sistema inicial de tarifas dos bondes implantado pela Companhia estabelecia preços diferenciados para trajetos de diferentes distâncias, tornando oneroso o transporte para os bairros mais afastados, circunstância que foi se agravando com a extensão das linhas. Nesses primeiros anos, a operação do sistema de transportes era o setor mais lucrativo da Companhia, conforme os gráficos incluídos no Relatório Anual de 1907. ►



O banquete de inauguração da primeira linha de bondes elétricos oferecido na estação Barão de Limeira, 7/5/1900



Avenida Paulista, 1901

Largo de São Francisco,





Avenida Paulista, 1901

Largo de São Francisco, 1901. À esquerda, o antigo prédio da Faculdade de Direito.



QUADRO I

RENDA BRUTA, CUSTO DE OPERAÇÃO E RENDA LÍQUIDA DO DEPARTAMENTO DE BONDES DOS ANOS DE 1900 A 1907

	RENDA BRUTA	CUSTO DE OPERAÇÃO	RENDA LÍQUIDA
1900	694.737.990	469.224.110	225.513.880
1901	2.710.214.520	1.662.026.697	1.048.187.823
1902	3.642.817.055	1.344.394.951	2.298.422.104
1903	3.988.373.430	1.132.397.426	2.855.976.004
1904	4.119.582.966	1.330.648.743	2.788.934.223
1905	4.214.895.672	1.512.422.223	2.702.473.449
1906	4.396.158.170	1.591.358.500	2.824.799.670
1907	4.810.155.920	1.901.345.002	2.908.810.918

QUADRO II

RENDA BRUTA, CUSTO DE OPERAÇÃO E RENDA LÍQUIDA DO DEPARTAMENTO DE ELETRICIDADE DOS ANOS DE 1900 A 1907

	RENDA BRUTA	CUSTO DE OPERAÇÃO	RENDA LÍQUIDA
1900	411.002.470	330.140.330	80.862.140
1901	511.407.520	327.908.330	183.499.190
1902	1.007.583.583	385.777.042	621.806.541
1903	1.379.405.090	490.864.285	888.540.805
1904	1.584.990.550	528.436.080	1.056.554.470
1905	1.699.253.585	515.252.572	1.184.001.013
1906	1.688.328.709	481.252.045	1.207.076.664
1907	1.999.637.196	564.837.581	1.434.799.615 (26)

O consumo de eletricidade para uso industrial estabeleceu-se lentamente. Até 1907, a maior parte dos motores e máquinas da indústria têxtil era movida a vapor. (27) Os dados evidenciam que o crescimento do lucro líquido da Light era mais promissor no setor de energia, um desdobramento lógico dada a preexistência de mercado consumidor.

Em 1907 (Lei municipal n.º 995, de 10 de maio de 1907), com a anuência da prefeitura, foram também adquiridos da Santa Ana Tramway os direitos de concessão da linha de bondes que partia da Ponte Grande e demandava Santana. Era esta uma linha de tração animal, eletrificada pela Light em 1908.

O conjunto desses contratos estabelecia de fato o monopólio da Light sobre os transportes da cidade, permitindo que "lhe ficasse assegurado de um modo razoável poder auferir lucros taes que lhe permitissem dar conta do ônus crescente, acarretado pelas suas obrigações contratuais." (28)

"Na Avenida Paulista os moradores mandavam os jardineiros à porta, ao fim do almoço, para esperar o bonde... quando se aproximava o bonde, o jardineiro mandava parar e corria para casa, a avisar o patrão, que vinha apressado, acompanhado pela mulher, despedia-se dela, tomava o bonde, cumprimentava os outros nove passageiros, todos seus conhecidos, e palitava os dentes."

Jorge Americano (29)

"E os bondes riscam com um fogo de artifício, sapateando nos trilhos, ferindo um orifício na treva cor de cal..."

Mário de Andrade (30)

O serviço de eletrificação e iluminação urbana era muito promissor e entendido pela Companhia como seu privilégio exclusivo. Em 1909, os senhores Gaffrée e Guinle, proprietários das docas de Santos, os quais possuíam uma usina hidráulica no Rio Itatinga (a 70 km de São Paulo) para a operação da maquinaria do porto, conseguiram autorização federal para o repasse do excesso de energia gerado nessa usina. Ainda em 1909, Guinle e Co. submeteu uma petição à prefeitura de São Paulo, solicitando concessão para a distribuição de energia na cidade por vinte anos a uma tarifa mais baixa do que a Light e teve a concessão deferida pelo prefeito. ►



Gr



Light & Ri

Voltolina, O Pirralho, 1912

Voltolina, O Pirralho, 1911



A pode

Greve em Santos

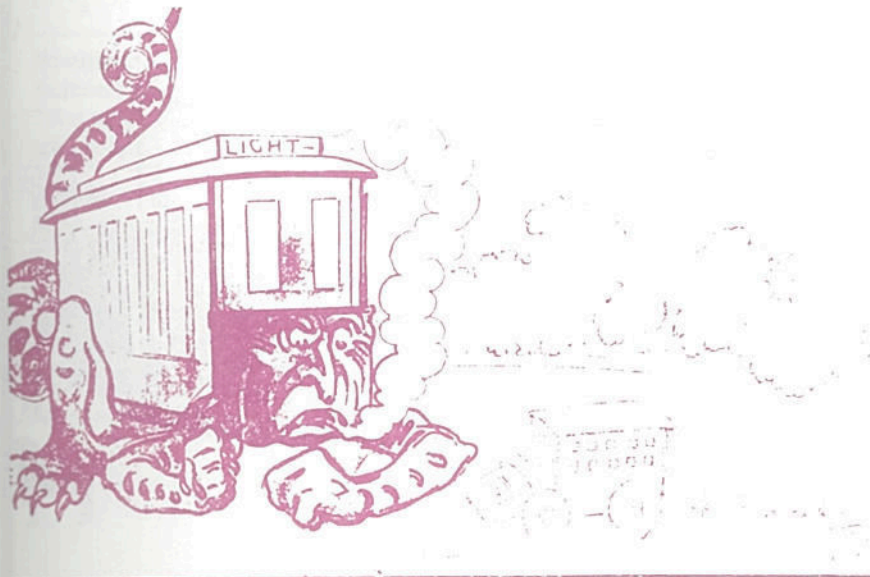


«Ri melhor quem ri por ultimo.»

Voltolino, O Pirralho, 1912

Biblioteca Mario de Andrade

Voltolino, O Pirralho, 1911



A poderosa: Entao, sua baratinha, fazendo-me concorrência!

Biblioteca Mario de Andrade

Sentindo atingido o seu privilégio e não tendo qualquer intenção de partilhar a área de produção e distribuição de energia que sabia ser a mais promissora, a Light protestou junto à municipalidade ao expor seus direitos anteriores. Estabeleceu-se uma demanda na qual o prefeito Antônio da Silva Prado afirmou não ser monopolista o contrato de 1899, já que, em seu artigo 12º, a lei que o liberava permitia à prefeitura o direito de conceder outras autorizações de mesma natureza, com a exclusão apenas dos lugares já ocupados por canalizações da Companhia.

A Light precisou então entrar em acordo com a prefeitura para a manutenção de seu privilégio, e o fez através de alteração no contrato inicial de sua concessão dos bondes, beneficiando a população da cidade. À medida que unificava as tarifas de todo o sistema ao custo de 200 réis, permitia a emissão de passes escolares e se propunha a colocar em funcionamento carros especiais para operários ao custo de 100 réis, sendo-lhes só então permitido viajar descalços e levar consigo ferramentas de trabalho e pacotes. Esses bondes teriam horários definidos e não poderiam trafegar na colina central da cidade.

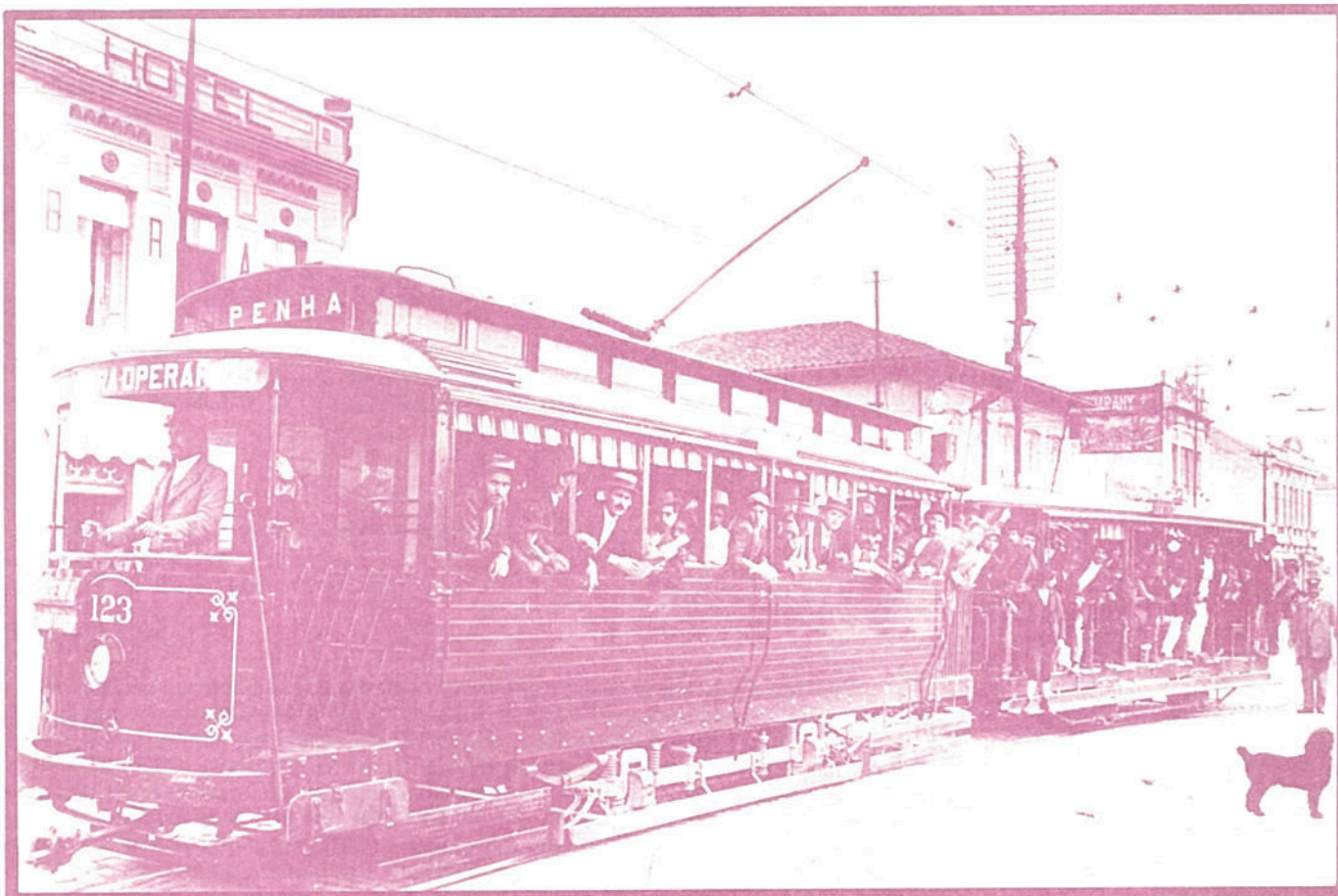
O anúncio de redução de preço das passagens foi feito oficialmente:

"Na sessão de hoje da Câmara Municipal, o sr. José Oswald apresentou o ajuste firmado em caráter particular com a diretoria da Light, em virtude do qual serão reduzidos a 200 rs. as passagens dos bondes das linhas da Lapa, Sant'Anna, Penha, Ypiranga e Pinheiros. Correrão também, em todas as linhas das 5 às 8 da manhã e das 5 às 8 da noite, bondes para operários, de 100 rs. por passagem, sofrendo ainda redução os preços da força e da luz elétrica."

A Gazeta, de 1º de Maio de 1909

"Noticiando estes melhoramentos no serviço de viação do município, não podemos deixar de louvar os esforços do dr. Alfredo Maia, actual presidente da Light, que assim proporcionou aos habitantes da capital reaes vantagens, quer no serviço de transporte urbano e suburbano, quer no fornecimento de força e luz elétricas, para serventia das indústrias, comércio e particulares."

A Platéia, de 11 de Maio de 1909



"Caradura", o bonde especial para operários, 1916

"A população de São de corresponder às ju alunos das escolas especiais para os pri quaesquer bondes, d

A Gazeta, de 5 de Ma

A redução e fixação para manter o mon dos sistemas de tra mais interessava à l frequência do transj Os lucros com o for

Dr. F. S. Pearson

Dr. F. S. Pearson

Londres

LONDON

Prezado senhor:

Dear Sir:-

Um ano se pa

A Year has pa

com o contrato supl

supplementary con

Como resulta

As a result of

decréscimo de 16 71

over May 1908 of 16

Nossa receita

Our income fr

O que foi dito

The above sho

ganhos com a ilumi

O quadro segü

The following

Receita total de iluminação Total light-ing income
Medida Meter do.
Taxa fixa Flat rate do.
Total de Kw-h K.w.h. total

(Série Correspondência Expe

"A população de São Paulo recebeu com grande júbilo a notícia que a Light, no intuito de corresponder às justas sympathias de que goza e para favorecer aos operários e alumnos das escolas públicas, pretende inaugurar brevemente em suas linhas, bondes especiais para os primeiros a 100 rs. a passagem, sendo também este o preço em quaesquer bondes, durante o dia para todos os estudantes."

A Gazeta, de 5 de Maio de 1909

A redução e fixação de tarifas foi um recurso extremo, utilizado pela Companhia para manter o monopólio do fornecimento de energia, mas originou a decadência dos sistemas de transportes. Impedida de aumentar o preço das passagens, não mais interessava à Light investir no setor, e o equipamento, as linhas e a frequência do transporte deixaram de satisfazer as necessidades da população. Os lucros com o fornecimento de energia foram rapidamente recuperados. ►

16 de junho, 1910

16th. June 1910

Dr. F. S. Pearson

Dr. F. S. Pearson

Londres

LONDON

Prezado senhor:

Dear Sir:-

Um ano se passou desde que abaixamos as nossas taxas de iluminação — uma questão levada a efeito em conexão

A Year has passed now since we lowered our lighting rates — a matter brought about in connection with the **com o contrato suplementar feito com a municipalidade, em abril de 1908.**
supplementary contract made with the Municipality in April 1908.

Como resultado da modificação de nossas taxas, a receita de iluminação para o mês de maio de 1909 mostrou um

As a result of the modification of our rates, the lighting income for the month of May 1909 showed a decrease **decréscimo de 16 716\$368 sobre maio de 1908 e de 20 181\$800 sobre abril de 1909.**
over May 1908 of 16:716\$368 and over April 1909 of 20:181\$800.

Nossa receita para maio de 1910 foi de 113 824\$000, um aumento, sobre maio de 1909, de 29 289\$136.

Our income for May 1910 was 113:824\$000, as increase over May 1909 of 29:289\$136.

O que foi dito acima mostra que nós não só recuperamos o terreno perdido como também aumentamos os nossos

The above shows that we have not only regained our lost ground but have increased our lighting earnings. **ganhos com a iluminação.**

O quadro seguinte mostra claramente estes dados:

The following shows clearly this data:

	maio 1908 May 1908	maio 1909 May 1909	maio 1910 May 1910	ano de 1908 Year 1908	ano de 1909 Year 1909
Receita total de iluminação Total lighting income	101 251\$232 101:251\$232	84 534\$864 84:534\$864	113 824\$000 113:824\$000	1164 838\$214 1164:838\$214	1182 906\$202 1182:906\$202
Medida Meter do.	67 128\$232 67:128\$232	53 886\$064 53:886\$064	77 595\$100 77:595\$100	770 073\$514 770:073\$514	812 707\$702 812:707\$702
Taxa fixa Flat rate do.	34 122\$900 34:122\$900	30 648\$800 30:648\$800	36 228\$900 36:228\$900	394 744\$700 394:744\$700	370 198\$500 370:198\$500
Total de Kw-h K.w.h. total	404,560 404,560	423,380 423,380	596,540 596,540	4 477,420 4.477,420	5 126,380 5.126,380

Atenciosamente,

Yours very truly,

Gerente Geral

GENERAL MANAGER

1.º de agosto, 1911
August 1st. 1911.

Dr. F. S. Pearson,
Dr. F. S. Pearson,
Nova Iorque, N. I., E. U. A.
New York. N.Y., U.S.A.

Prezado dr. Pearson:
Dear Dr. Pearson:-

Eu tenho estado aqui quase que continuamente desde a minha chegada da Europa, no final de maio, e ainda por algum tempo terei de dedicar a maior parte do meu tempo a São Paulo.
I have been here almost continuously since my arrival from Europe, at the end of May, and for some time to come will have to devote most of my time to São Paulo.

Por algum tempo antes da minha chegada, os Guinle estiveram preparando terreno para uma outra tentativa de conseguir uma concessão para distribuir energia elétrica, e alguns dias depois da minha chegada eles apresentaram a sua petição ao prefeito, pedindo o direito de colocar canalizações nas ruas ainda não ocupadas por nós.
For some time before my arrival, the Guinles had been preparing ground for another attempt to get a concession to distribute electric energy, and a few days after my arrival, they presented their petition to the Prefeito, asking for the right to lay canalizations in the streets not yet occupied by us.

O senhor se lembrará que, há dois anos atrás, a Câmara municipal decidiu que nós tínhamos direito exclusivo até 1911 de ocupar as ruas já servidas pelas nossas canalizações, e Prado subsequentelemente sustentou que isto nos dava virtualmente o direito exclusivo à todas as ruas da cidade, visto que, pela nossa concessão, nós tínhamos o direito de ocupar todas as ruas; de acordo com isso, ele recusou à Guinle & Cia. a concessão de quaisquer ruas não ocupadas.
You will remember that two years ago, the Camara Municipal decided that we had exclusive right until 1919 to occupy the streets already served by our canalizations, and Prado subsequently held that this virtually gave us an exclusive right to all streets of the City, inasmuch by our concession we had the right to occupy all streets, and accordingly refused Guinle & Co. a concession for any unoccupied streets.

O senhor também se lembrará que eles apelaram ao Senado Estadual, a partir da Lei municipal que interpretou nossa concessão desta maneira e, falhando nesta apelação, entraram com uma ação contra a municipalidade para anular a lei. Nesta ação, eles também foram mal sucedidos e, da decisão que foi aí tomada, apelaram para a Suprema Corte, onde o caso ainda espera julgamento.
You will remember also, that they appealed to the Senate of the State, from the Municipal Law interpreting our concession in this manner, and failing in this appeal, brought an action against the Municipality, to annul the law. In this action they also were unsuccessful, and from the decision therein given, they appealed to the Supreme Court, where the case is still awaiting judgment.

Da atual Câmara municipal, já não fazem parte muitos dos membros da Câmara de 1909. Além do mais, a atual Câmara não está, como a de 1909, sujeita à direção do partido político dominante. Ela é composta de um bom número de unidades independentes, e é, portanto, mais difícil para nós usar com vantagens a influência que podemos obter através dos chefes políticos. O atual prefeito é um homem fraco e, na Câmara de 1909, foi um dos três que votou a favor das pretensões da Guinle & Cia.; provavelmente, está inclinado a fazer o mesmo hoje. Há muito poucas ruas não ocupadas. Eu supunha que todas tivessem sido ocupadas, mas parece que há algumas nos subúrbios, onde não há nenhum consumo, e possivelmente outras perto do centro da cidade, que não são servidas pelas nossas canalizações; os Guinle estarão preparados para pegar uma concessão, ainda que limitada a uma rua. Tudo o que eles desejam é uma base segura a partir da qual se estenderiam, no futuro, por toda a parte.
The present Camara Municipal does not contain many of the members of the Camara of 1909. Moreover the present Camara is not like that of 1909, subject to the direction of the dominant political party. It composed of a good many independent units, and it is, therefore, more difficult for us to use to advantage such influence as we can obtain through the political chiefs. The present Prefect is a weak man, and in the Camara of 1909, was one of three who voted in favor of Guinle & Co's pretensions, and probably is inclined to do the same to-day. There are very few unoccupied streets. I supposed all had been occupied, but it appears that there are a few in the suburbs, where there is really no consumption, and possibly a few nearer the centre of the City, which it might be said are not served by our Guinle canalizations, and the Guinles will be prepared to take a concession, even if limited to one street. All they want is to get a foothold, trusting to the future to extend themselves everywhere.

A licença que eles pedem pode ser dada pelo prefeito nos termos da Lei n.º 407 de 1899. Há algo a ser dito a favor da doutrina do despacho de Prado, que declara que tínhamos direito exclusivo a todas as ruas, mas nós nos fiamos basicamente na absoluta futilidade de se dar uma outra concessão, uma vez que nós continuamos servindo a todos a preços razoáveis. Os Guinle se propõem a cobrar o preço máximo de 200 réis pela luz, 100 réis pela energia e fornecer à municipalidade toda a energia elétrica que ela desejar a 40 réis por K.w-h. Nós salientamos que não há nada de extraordinário no preço proposto por eles, uma vez que estamos vendendo a partir de 35 réis, que o preço médio que obtemos por toda a energia vendida é de somente 60 réis, e que uma parte realmente insignificante da nossa energia é vendida a preços acima de 100 réis.
The license for which they ask can be given by the Prefeito, in the terms of the Law n.º 407, of 1899. There is something to be said in favor of the doctrine of Prado's despatch, declaring that we had the exclusive right to all streets, but what we are chiefly relying upon is the absolute futility of giving another concession so long as we continue to serve everybody at reasonable prices. The Guinles offer to charge maximum prices of 200 Reais for light, and 100 Reais for power and to furnish to the Municipality all the electric energy they want, light or power at 40 Reais per K.W. Hour. We have pointed out that there is nothing extraordinary in their power price, as we are selling as low as 35 Reais, and the average price we get for all power sold is only 60 Reais, and, indeed, a very insignificant part of our power is sold above 100 Reais.

Atenciosamente,
Yours Truly.

Alexander Mackenzie

Nos anos subseqüentes seus usuários e a premissa de transporte músicas e tudo o mais seu protesto e a sua dominava a eletricidade tempo em que o "politéntáculos.

A possibilidade de ir explicitada através de por Felipe Gonçalves foi impedida pela Liga da Companhia, pois o baixo.

"Ao operário que tiver a pagar médico ou botica menciona frequentar e procurar uma distração: instalar-se em um loga pouco abastadas, que Metropolitana será util.

A Gazeta, de 15 de Ag

"Os supostos monopólios aos bondes, mas isso linhas de bondes (e não contracto), ella terá pre eguaes aos da empres

Correio Paulistano, de

Desde a sua instalação importância na vida que sou sócio da Liga eram do entendimen



Instalação de trilhos no La

Nos anos subseqüentes, a cidade se tornará um campo de batalha entre a Light, seus usuários e a prefeitura. A decadência dos bondes e a precariedade do sistema de transportes foram objeto de reclamações, cartas, caricaturas, músicas e tudo o mais de que a população pôde lançar mão para expressar o seu protesto e a sua impotência perante a Companhia todo-poderosa que dominava a eletricidade, os telefones, o gás e o serviço de transportes. Foi esse o tempo em que o "polvo canadense" mantinha sem opções a cidade entre seus tentáculos.

A possibilidade de implantação de uma outra modalidade de transporte coletivo, explicitada através de uma estrada de ferro circular, a Metropolitana, proposta por Felipe Gonçalves em 1906 e concedida pelo prefeito Antônio da Silva Prado, foi impedida pela Light, apesar de seu trajeto não interferir nas linhas existentes da Companhia, pois ligava os bairros sem passar pelo centro, a um custo muito baixo.

"Ao operário que tiver algum membro da família doente, que não tem recursos para pagar médico ou botica; ao aluno pobre que mora no arrabalde distante e que tenciona frequentar escola; ao humilde proletário que desejar, nos dias de descanso, procurar uma distracção qualquer; ao modesto negociante ou industrial que pretender instalar-se em um lugar onde o preço do aluguel não é exagerado, enfim às classes pouco abastadas, que não podem frequentar os caríssimos bondes da Light, a Metropolitana será utilíssima."

A Gazeta, de 15 de Agosto de 1911

"Os supostos monopólios perpétuos da companhia canadense estendem-se somente aos bondes, mas isso mesmo em termos: em identidade de circunstâncias para novas linhas de bondes (e não de estradas de ferro, vocábulos que nunca figuraram no contracto), ella terá preferencia, isto é, si der as passagens e fizer os serviços em tudo eguaes aos da empresa de tramways projetada, e isso mesmo a juizo da Prefeitura."

Correio Paulistano, de 25 de Agosto de 1911

Desde a sua instalação, a Light passou a fazer parte da crônica da cidade. A sua importância na vida paulistana era enorme, incorporando frases como "Pensa que sou sócio da Light?", "E eu com a Light?", que encontravam ressonância e eram do entendimento de toda a população. ►



Instalação de trilhos no Largo do Tesouro, 24/3/1902

Durante a epidemia da "gripe espanhola", a Light cedeu quatro bondes de passageiros para o transporte dos doentes:

"Cada carro transporta 12 enfermos, nas melhores condições de conforto e resguardo."

O Estado de S. Paulo, de 1/11/1918

Nas festas públicas também se evidenciava a participação da Light:

"Como todo mundo sabe, quando em uma localidade como Santo Amaro, Sant'Anna, Penha ou Pinheiros se anuncia alguma festa popular, a Light prontifica-se a afixar em seus carros os respectivos cartazes ou reclamos. Chega o almejado dia, e, honra seja feita, a empresa canadense põe à disposição do público grande número de carros extraordinários."

A Platéia, de 21/1/1920

A Companhia exerceu um papel fundamental na organização do espaço urbano. O transporte coletivo é determinante no estabelecimento das populações; a rapidez com que a Light criou a sua rede de bondes para cobrir a área já ocupada da cidade e estabelecer ligações com pontos então isolados, como Penha, Santo Amaro, Santana e Pinheiros, orientou o crescimento da cidade nesses eixos marcados pelos trilhos. A instalação dessas linhas foi sempre pautada por um estudo preciso de sua potencialidade de frequência de uso, pois o alto custo de instalação da rede impõe um alto índice de utilização das ditas linhas.

"Terrenos com bonde à porta ou próximos estavam livres de horários, e seus proprietários ou moradores poderiam freqüentar cinema ou teatro sem o perigo de uma despesa extra de auto."

Diário Paulista, de 17/6/1927

A infra-estrutura urbana, implantada pelo capital estrangeiro, melhorou a qualidade da vida urbana, empregou mão-de-obra, agilizou os transportes. Os bondes elétricos, a iluminação pública e a disponibilidade de energia para fins industriais aumentaram a capacidade polarizadora de São Paulo.

A cidade se valorizou, e esse valor foi criado pelos investimentos feitos. A implantação dos bondes e a iluminação pública, o alargamento das ruas e as demolições de casas aumentaram o custo da moradia no centro da cidade e levaram a uma expulsão sistemática da população de baixa renda.▶

14 de dezembro, 1912
14th. December 1912.

Dr. F. S. Pearson,
Dr. F. S. Pearson,
Londres
LONDON.

Prezado senhor:
Dear Sir:-

A cidade está crescendo muito depressa, especialmente no setor de bondes, mas ao mesmo tempo há muitos aumentos gratificantes no Departamento de Luz e Energia, e, embora ninguém possa prever definitivamente as condições financeiras deste país por qualquer grande período de tempo e o dinheiro pareça estar um pouco apertado agora, ainda assim isto só é notado na restrição do mercado imobiliário e das transações da Bolsa de valores.
restriction of real estate and bourse transactions.

Nossos ganhos não parecem ter sido afetados de maneira alguma, e por esta razão nós achamos que as coisas aqui ainda continuarão a ser prósperas e que nos é necessário acompanhar este progresso.
Our earnings do not seem to have been affected to any extent, and for this reason we feel that it will still continue to be prosperous here and it is necessary for us to accompany this progress.

Atenciosamente,
Yours very truly,
Gerente Geral
GENERAL MANAGER

(Série Correspondência Expedida Pela Diretoria, Sub-Série n.º 7 — Pearson, Vol. 1, p. 341.)

Protestos



Voltoлина, O Pirralho, 1912

"Em São Paulo, o poder e urbanísticos implantados."

A implantação do sistema levaram à valorização de especulação imobiliária mais amplas que visam

Entre 1910 e 1911 são apresentadas urbanísticas com vistas e concepções, tais projetos urbanos, seja do lado de

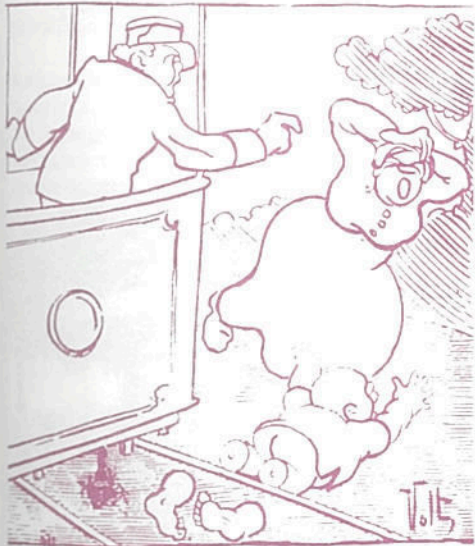
O plano Alexandre de A. Haussmann, dentro do qual o cruzamento propõe um triângulo central, e ao lado de abertas às novas construções de Prates, José Paulino Souza Queiroz, barão de Francisco de Paula Ranieri, no crescimento da cidade, uma nova cidade digna da eliminação dos aspectos

O plano Freire-Guilhem, com capacidade técnica de 1911, em memorial enviado ao governo. Era esse um projeto que previa a intervenção de Victor da Silva Freire em Viena, e a proposta previa a criação de um anel de circulação propriamente dito da cidade em desenvolvimento."⁽³³⁾

O governo do estado provavelmente não chegou às Neves, considerado

Verifica-se aqui a interação entre a municipalidade, decorrente de uma legislação orçamentária específica que deu pouca autonomia municipal ao arquiteto francês. A sessão da Câmara Municipal intermediária entre os projetos, com poucas verbas disponíveis para a execução de pequena

Protestos da Light



Voluntario - Cuidem mal - 1912
Voltolino, O Pirralho, 1912

Biblioteca Mário de Andrade



A Light autoritaria, - Faço o que entendo e não admito protestos
Voltolino, O Pirralho, 1911

Biblioteca Mário de Andrade

"Em São Paulo, o poder econômico vinculado à propriedade imobiliária desde cedo demonstrou sua força política e os planos urbanísticos implantados não se opuseram aos seus interesses."⁽³¹⁾

A implantação do sistema de bondes e de itinerários definidos pelos trilhos levaram à valorização dos terrenos lindeiros às linhas, possibilitando a especulação imobiliária. Às intervenções específicas, vão-se suceder propostas mais amplas que visam ordenar o crescimento do centro de São Paulo.

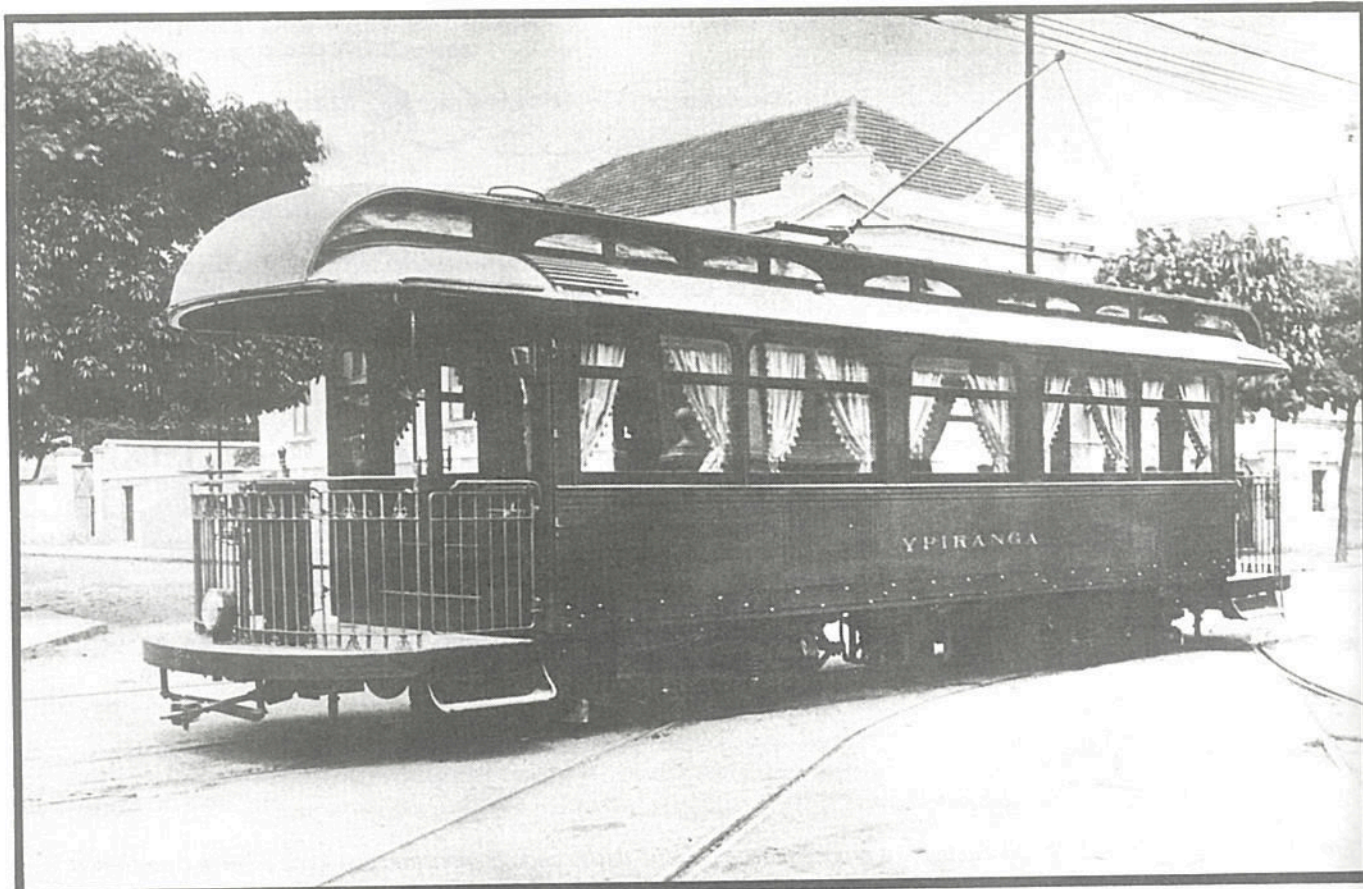
Entre 1910 e 1911 são apresentados três planos que propunham medidas urbanísticas com vistas ao melhoramento da cidade. Diferentes nas suas origens e concepções, tais projetos enfatizam a tomada de consciência dos problemas urbanos, seja do lado da elite urbana, seja do lado do poder público.

O plano Alexandre de Albuquerque tinha um partido influenciado por Haussmann, dentro do formalismo geométrico francês definidor de avenidas, cujo cruzamento propõe perspectivas monumentais. O centro se deslocava do triângulo central, e ao longo das novas avenidas seriam desapropriadas faixas abertas às novas construções. Os capitalistas que propunham este plano (conde de Prates, José Paulino Nogueira, José Martiniano Rodrigues Alves, Nicolau de Souza Queiroz, barão de Bocaina, Horácio Belfort Sabino, Sílvio de Campos, Francisco de Paula Ramos de Azevedo e Alexandre de Albuquerque) acreditavam no crescimento da cidade e no retorno de seu investimento, pretendendo "erguer uma nova cidade digna dos progressos do século", e também "a higienização e a eliminação dos aspectos precários da cidade antiga."⁽³²⁾

O plano Freire-Guilhem foi proposto pela prefeitura municipal, apoiada na capacidade técnica de seu diretor de obras, tendo sido divulgado, em janeiro de 1911, em memorial enviado ao dr. Albuquerque Lins, então presidente do estado. Era esse um projeto que amadurecera lentamente a partir dos anos de trabalho de Victor da Silva Freire. Seu referencial incluía as experiências de Camillo Sitte em Viena, e a proposta respeitava o patrimônio histórico do centro da cidade e criava um anel de circulação à sua volta. "Era por esta forma respeitado o centro propriamente dito da cidade que, perfeito ou defeituoso, representa a história de seu desenvolvimento."⁽³³⁾

O governo do estado propôs ainda, em janeiro de 1911, o projeto, que aparentemente não chegou a ser detalhado, elaborado pelo escritório de Samuel das Neves, considerado um engenheiro inovador em sua época.

Verifica-se aqui a interferência direta do governo do estado sobre a municipalidade, decorrente certamente da ausência de recursos ou de dotação orçamentária específica da prefeitura. Dados os vários planos apresentados e a pouca autonomia municipal, o prefeito Raimundo Duprat pediu um parecer externo ao arquiteto francês Joseph Bouvard, conforme resolução aprovada na sessão da Câmara Municipal de 10 de março de 1911. Chegou-se a uma posição intermediária entre os projetos Freire-Guilhem e Samuel das Neves, mas as poucas verbas disponíveis e as circunstâncias políticas adversas levaram apenas à execução de pequena parte do projeto. ▶



Ypiranga, o luxuoso bonde especial para casamentos e batizados, 21/3/1908

Avenida Rangel Pestana, bairro do Brás, 1912



Todas essas propostas não havendo ainda que crescimento.

Apesar da Light ter as ocorreram ao longo de de transporte sobre três veículos movidos a de permitissem o tráfego.



Escritório central da Light em

Todas essas propostas de intervenção urbana estavam voltadas para o centro, não havendo ainda qualquer preocupação com o conjunto da cidade ou com seu crescimento.

Apesar da Light ter assumido o total dos transportes coletivos da cidade, ocorreram ao longo dos anos algumas tentativas de implantação de alternativas de transporte sobre trilhos, embora a tendência mundial já se definisse por veículos movidos a derivados de petróleo e por ruas e estradas que lhe permitissem o tráfego. ►



Escritório central da Light em 1911: no Edifício Martinico, Praça Antônio Prado

NOTAS

- (1) HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Raízes do Brasil*. Livraria José Olympio Editora, Rio de Janeiro, 12ª edição, 1978.
- (2) AZEVEDO, Manuel Antônio Álvares de. in Bruno, Ernani da Silva. *Memórias da Cidade de São Paulo*. Série registros n.º 4, publicação do Depto. de Patrimônio Histórico S.M.C./PMSP, São Paulo, 1981.
- (3) TAUNAY, Alfredo D'Escragno. in Silva Bruno, Ernani, *opus cit.*
- (4) MELLO, Zélia Maria Cardoso. *1845-1895, Metamorfose da Riqueza* (tese mimeografada apresentada à Faculdade de Economia e Administração da Universidade de S. Paulo), 1981.
- (5) MENEZES, Raimundo de. *Vida e Obra de Campos Salles*. Prefeitura Municipal de Campinas, Livraria Martins Editora, São Paulo, 1974.
- (6) MACHADO DE ASSIS. *Esau e Jacó*. INL/Civilização Brasileira, Rio de Janeiro, 1976.
- (7) DINIZ, Firmo de Albuquerque (Junius), in Ernani da Silva Bruno, *opus cit.*
- (8) FAORO, Raymundo. *Machado de Assis: A Pirâmide e o Trapézio*. Cia. Editora Nacional, São Paulo, 1976.
- (9) RIBEIRO, Júlio César. *A Carne*. Edição Saraiva, São Paulo, 1890.
- (10) FAORO, Raymundo, *opus cit.*
- (11) LEVI, Darrell. *A Família Prado*. Cultura 70 - Livraria e Editora S/A, São Paulo, 1977.
- (12) OSELLO, Marco Antônio. *O Planejamento Urbano em São Paulo (1899/1961)* (Dissertação de Mestrado, EAESP/FGV), São Paulo, 1983.
- (13) KOSERITZ, Carl Von. in Ernani da Silva Bruno, *opus cit.*
- (14) AMERICANO, Jorge. *São Paulo Naquele Tempo - 1895-1915*. Edição Saraiva, São Paulo, 1957.
- (15) LEVI, E. Darrell, *opus cit.*
- (16) SEGAWA, Hugo Massaki. *Alguns Aspectos da Arquitetura e do Urbanismo em São Paulo na Passagem do Século*. TGI/FAU/USP, 1979.
- (17) SAES, Flávio A.M. *A Grande Empresa de Serviços Públicos na Economia Cafeeira* (tese de doutoramento). Depto. de Ciências Sociais da FFLCH/USP, 1979.
- (18) Ver, a respeito, SOUZA, Edgard, *História da Light - Primeiros 50 Anos*, 1982, págs. 27-29; "Pearson, O arquiteto da Light", in *Boletim Histórico*, Eletropaulo, n.º 3, agosto de 1985, pág. 6; e a "Escritura de transferência à The São Paulo Railway, Light and Power Company, Limited, dos Contratos, Concessões, etc., de Gualco e Souza", in *Documentos Referentes à Organização, às Concessões, aos Contratos, etc. da Companhia The São Paulo Tramway, Light and Power Company, Limited*, publicação da Companhia, São Paulo, 1929, Vol. I, págs. 180-188.
- (19) MULQUEEN, F.G. *A Canadian Enterprise Abroad*, in Canadian Banter, 1953, Departamento de Patrimônio Histórico, VCH, Eletropaulo.
- (20) SAES, Flávio A.M. *opus cit.*
- (21) PICCHIA, Paulo Menotti del. *Poesias*. Editora Nacional, São Paulo, 1933.
- (22) LEITE, Cassiano Ricardo. *Martim Cererê: o Brasil dos meninos, dos poetas e dos heróis*. Empresa Gráfica da Revista dos Tribunais, São Paulo, 1932.
- (23) WILSON, Norman D. *Memorial sobre a Concessão de Bondes*. Mimeografada, Departamento de Patrimônio Histórico, VCH, Eletropaulo.
- (24) AMERICANO, Jorge. *S. Paulo Naquele Tempo: 1895-1915*. Edição Saraiva, São Paulo, 1957.
- (25) LEITE, Cassiano Ricardo. *Vamos Caçar Papagaios*. Cia. Editora Nacional, São Paulo, 1947.
- (26) *The São Paulo Tramway, Light and Power Company*. Relatório Anual de 1907, Departamento de Patrimônio Histórico, VCH, Eletropaulo.
- (27) ALMEIDA, Márcio Wohlers de. *Estado e Energia Elétrica em São Paulo: Cesp um Caso de Estudo*, tese mimeografada, UNICAMP, 1980.
- (28) WILSON, Norman D., *opus cit.*
- (29) AMERICANO, Jorge., *opus cit.*
- (30) ANDRADE, Mário Raul de Moraes. "Noturno", in *Poesias Completas*. Livraria Martins Editora, São Paulo, 1980.
- (31) SEGAWA, Hugo Massaki, *opus cit.*
- (32) SEGAWA, Hugo Massaki, *opus cit.*
- (33) OSELLO, Marco Antônio, *opus cit.*

METRÔ
VELHO
PAULISTA

WALDEMAR CORRÊA ST

De 1898 a 1927, há várias
metropolitanas na cidade

LACERDA, O PIONEIRO

Os vários projetos de tram-
privativas ou mesmo subte-
Galvão de Moura Lacerda,
junto ao parecer n.º 39 de

"Art.º 1.º - Fica o executivo
Galvão de Moura Lacerda,
pelo prazo de 20 anos, de
Paulo.

Art.º 2.º - O percurso da linha
Anhangabaú, próximo ao li-
mesmo vale, atravessando
esquerda do Tamanduatei,
referido vale até as proximida-
para a esquerda, indo corte-
de volta à cidade, passando
transpondo adiante os ribe-
cortando em seguida a este-
Vale do Ribeiro do Lavapés
desenvolvendo-se pela encor-
atravessará, indo em direçã-
do Brasil, seguindo pelos b-
Tamanduatei, indo nas prox-
círculo no ponto inicial den-

Art.º 3.º - A Intendência da P-
bases de um contrato para
submetê-los à aprovação da

Art.º 4.º - Revogam-se as disp-

Esse projeto de lei era assin-
Quedinho, Asdrúbal do Nas-

A concessão era para a con-
transportar mais de dois car-
ruas e estradas, por meio de

Como se vê pelo traçado e d-
superfície, mas de caráter pr-
Metropolitano.

O dr. João Bueno, ex-intende-
de janeiro de 1899, que o cor-
prefeito podia deixar de apro-
documentação dentro do pra-
n.º 20 da Câmara Municipal c

METRÔ, VELHO DESEJO PAULISTANO

WALDEMAR CORRÊA STIEL

De 1898 a 1927, há vários projetos para linhas metropolitanas na cidade de São Paulo

Waldemar Corrêa Stiel é advogado, historiador e vice-presidente da Associação de Preservação de Material de Transporte Coletivo. É autor, entre outros trabalhos, dos livros *História dos Transportes Coletivos em São Paulo* (Mc-Graw Hill, 1978) e *História do Transporte Urbano no Brasil* (Pini-EBTU, 1984).

LACERDA, O PIONEIRO

Os vários projetos de transporte rápido por meio de trens ou bondes em linhas privativas ou mesmo subterrâneas (metrô) têm como pioneiro o cidadão Benedito Galvão de Moura Lacerda, que em 1898 conseguiu ver aprovado o projeto de lei junto ao parecer n.º 39 de 10 de novembro desse ano, no seguinte teor:

“Art.º 1.º - Fica o executivo municipal autorizado a conceder ao Sr. Benedito Galvão de Moura Lacerda, ou empresa que organizar, o privilégio de exploração pelo prazo de 20 anos, de uma estrada de ferro circular nesta cidade de São Paulo.

Art.º 2.º - O percurso da linha circular será o seguinte: Partindo do Vale do Anhangabaú, próximo ao largo de São Bento, seguindo pela encosta direita do mesmo vale, atravessando a rua Florêncio de Abreu, seguindo pela margem esquerda do Tamanduateí, cortando a estrada de ferro Inglesa, acompanhando o referido vale até as proximidades do seu encontro com o do Tietê, inclinando-se para a esquerda, indo cortar adiante as estradas de ferro Inglesa e Sorocabana e de volta à cidade, passando por traz dos Campos Eliseos e Consolação, transpondo adiante os ribeirões Saracura e Bexiga, perto de suas cabeceiras, cortando em seguida a estrada de ferro de Santo Amaro, procurando depois o Vale do Ribeiro do Lavapés ou Ipiranga, que acompanhará pela margem direita; desenvolvendo-se pela encosta da Glória até ganhar o Tamanduateí, que atravessará, indo em direção à Moóca e cortando as estradas Inglesa e Central do Brasil, seguindo pelos bairros do Braz, atravessando de novo o rio Tamanduateí, indo nas proximidades do rio Tietê e vindo finalmente fechar o círculo no ponto inicial dentro da cidade.

Art.º 3.º - A Intendência da Polícia e Higiene lavrará com o concessionário as bases de um contrato para a execução da estrada de ferro circular, devendo submetê-los à aprovação da câmara para seu inteiro vigor.

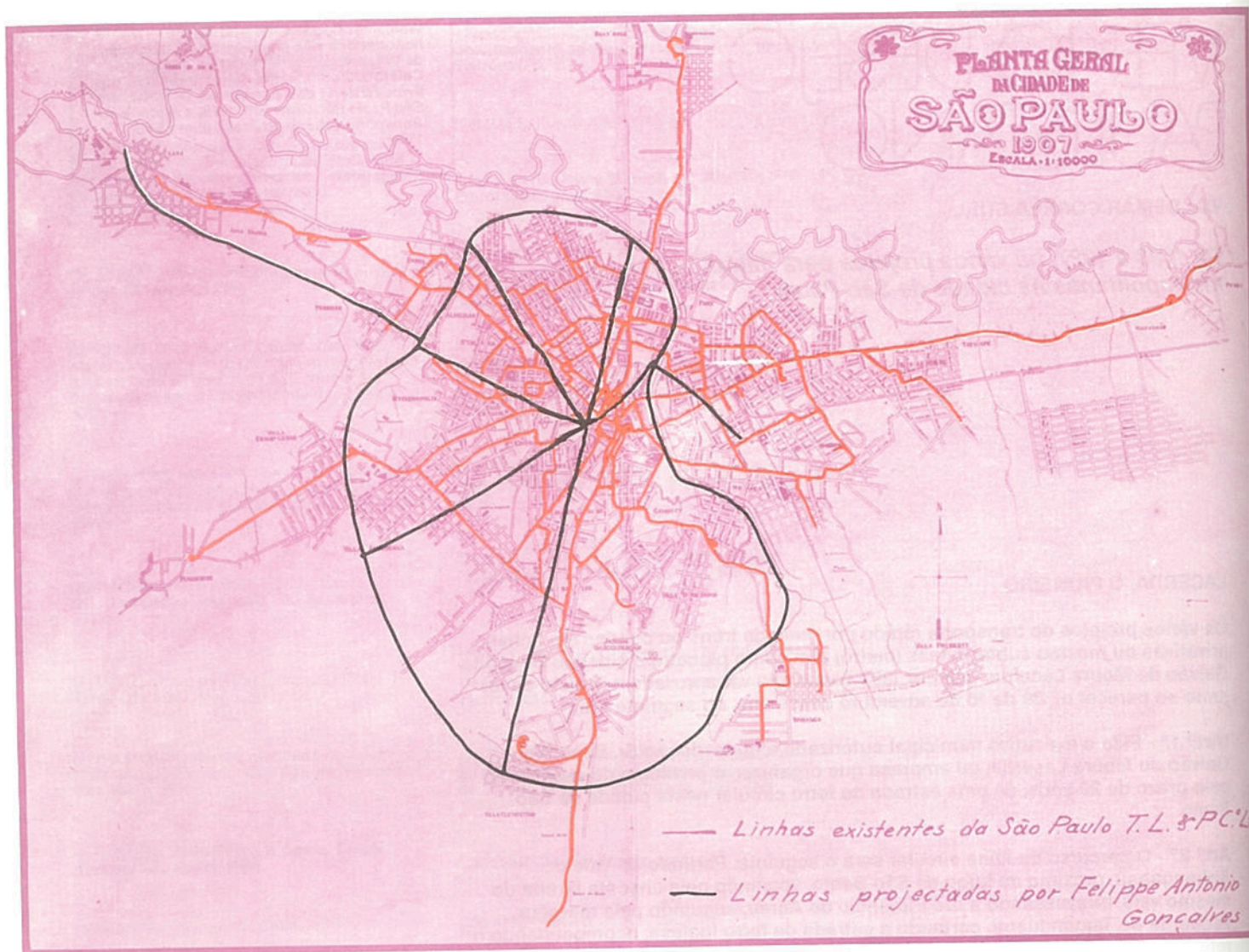
Art.º 4.º - Revogam-se as disposições em contrário.”

Esse projeto de lei era assinado pelos srs. dr. João Pedro da Veiga Filho, Nunes Quedinho, Asdrúbal do Nascimento e Elias Fausto.

A concessão era para a construção de uma linha de bondes, “não podendo transportar mais de dois carros de uma só vez, podendo separar seus trilhos das ruas e estradas, por meio de cercas de arame”.

Como se vê pelo traçado e dados do contrato, tratava-se de uma linha de superfície, mas de caráter privativo, não deixando de ser o início de uma rede de Metropolitano.

O dr. João Bueno, ex-intendente municipal, declarou, na sessão da Câmara de 11 de janeiro de 1899, que o contrato não estava perfeito nem acabado e que o prefeito podia deixar de aprová-lo. Tendo em vista também a não apresentação da documentação dentro do prazo legal, a concessão foi declarada caduca, por ato n.º 20 da Câmara Municipal de São Paulo, de 15 de março de 1899. ▶



Eletropaulo, Divisão de Arquivo, pasta 37-033

A "METROPOLITANA" DE GONÇALVES

Porém, o projeto mais positivo que se conhece, é o de autoria do dr. Felipe Antonio Gonçalves.

Em 1906, após vários estudos, ele obteve do sr. Prefeito Municipal a seguinte lei:

"Lei n.º 880 de 9/3/1906 -

Art.º 1.º - Fica o Prefeito autorizado a conceder licença ao dr. Felipe A. Gonçalves, ou companhia que este organizar, para construção, uso e gozo de uma estrada de ferro circular no município da Capital, conforme planta apresentada, depois aprovada, modificada se assim for conveniente, sem prejuízo de direitos de terceiros e sem direito a indenizações se, por qualquer circunstância ou impedimento imprevisto, deixar de ser construída a estrada.

Art.º 2.º - O Prefeito fixará um prazo de um ano para a apresentação da planta e estudos definitivos, e um ano e meio para início dos trabalhos de construção, contados do dia do contrato, sob pena de caducidade.

Art.º 3.º - O Prefeito organizará as tabelas de frete para passageiros e mercadorias, podendo incluir no contrato quaisquer outras cláusulas que julgue necessárias ao interesse público 'ad referendum' da Câmara.

Art.º 4.º - A Câmara poderá encampar a estrada quando assim entender conveniente aos interesses do município, mediante arbitramento do seu valor.

Art.º 5.º - Revogam-se as disposições em contrário."▶

Ilmo. Snr.
Coronel João José P.

A Light disse tudo q
essa chicana, essa evasiva
Confiando nas leis e
digo, tenho trabalhado mu
O acto do poder Exe
a) Inconstitucional.
b) Contrario aos pri
c) Prejudicial aos co
tem feito.
d) Prejudicial ao po
toda a parte.
e) Favoravel á Light
Ihe ser antiphatico, apenas
A Metropolitana ser
passageiros que a Light, (li
Confiando no espirít
definitivo, isto é, um additi
Tenho a Honra de si
A

Campinas, 26-VI-915.

P.S. Confiando na sua indu
um assumpto humanitaric
Hipodromo, paga-se mais c

M
Agosto 31, 1915.
Livro 4, pg. 322, Arquivo

O contrato era assinado |

Dentro do prazo previsto,
exigidos pela lei, e assim
foi autorizado pela Lei n.º
mais um ano o respectivo

Novo prazo é pedido e co
dando mais um ano de pr

No ano seguinte é public
é mencionada a utilizaçã

"Lei n.º 1.268 de 1/12/1909:
Art.º 1.º - Fica prorrogado
Antonio Gonçalves, para 1
vi' da Lei n.º 880 de 9/3/1906

Art.º 2.º - Dentro de um an
serão submetidos à aprov
sob pena de caducidade.

Art.º 3.º - Salvo o direito de
utilizar-se do subsolo do m

TRAÇADO DA METROPOI

O dr. Felipe Antônio Gonç
época, pois, como vimos e
adiante, o seu projeto era
central da cidade e onde r
era projetado um túnel qu

Ilmo. Snr.

Coronel João José Pereira.

A Light disse tudo quanto quiz contra a Metropolitana — menos que a concessão estava, provavelmente por julgar essa chicana, essa evasiva pouco aceitável.

Confiando nas leis e na boa fé dos contractos, que deve religiosamente ser mantido pelos poderes publicos; confiando nas leis, digo, tenho trabalhado muito para realização da projectada Metropolitana, fazendo nesse sentido grandes despesas.

O acto do poder Executivo, que declare de nenhum effeito a concessão, é:

- a) Inconstitucional.
- b) Contrario aos principios de direito, que regem a boa fé dos contractos.
- c) Prejudicial aos cofres do Municipio por dar direito ao concessionario de requerer indemnização pelas despesas e trabalhos que tem feito.
- d) Prejudicial ao povo por tirar-lhe esperanza de obter meio de transporte, de accordo com as suas necessidades, como existe em toda a parte.
- e) Favoravel á Light, livrando-a de um concorrente, o qual, apesar de não offender seus legitimos direitos, poderia contrarial-a, lhe ser antiphatico, apenas.

A Metropolitana será uma estrada de ferro (railway) que vem transportar passageiros por menos de 100 réis(cem), passageiros que a Light, (linha de tramway) não transporta; abriu mão dessa clientela.

Confiando no espirito recto do Sr. Prefeito Municipal, espero que me faça Justiça, mandando lavrar o contracto definitivo, isto é, um additivo, um anexo, ao primeiro, que foi assignado com o Sr. Conselheiro Prado.

Tenho a Honra de subscrever-me

Att. admirador e Cr.

(S) Philippe Gonçalves

Campinas, 26-VI-915.

P.S. Confiando na sua indulgencia e no desejo de ser util ao Municipio, peço desculpar-me pelas minhas importunações. Trata-se de um assumpto humanitario e generoso que será favoravel aos pobres. Para ir-se de qualquer parte á cidade, menos do Braz, ao Hipodromo, paga-se mais de 1\$000. É carissimo. A Metropolitana fará o mesmo serviço por 100 réis (cem).

M

Agosto 31, 1915.

Livro 4, pg. 322, Arquivo

O contrato era assinado pelo então prefeito dr. Antônio da Silva Prado.

Dentro do prazo previsto, o requerente não pôde apresentar os documentos exigidos pela lei, e assim foi necessário um pedido de prorrogação de prazo, que foi autorizado pela Lei n.º 1.056 de 13 de novembro de 1907, que prorrogou por mais um ano o respectivo prazo.

Novo prazo é pedido e concedido pela Lei n.º 1.118, de 26 de agosto de 1908, dando mais um ano de prazo.

No ano seguinte é publicada nova lei estipulando prazo, na qual pela primeira vez é mencionada a utilização do subsolo do município:

"Lei n.º 1.268 de 1/12/1909:

Art.º 1.º - Fica prorrogado por 30 anos o prazo de licença concedida ao sr. Felipe Antonio Gonçalves, para uso e gozo da estrada de ferro circular de São Paulo, 'ex-vi' da Lei n.º 880 de 9/3/1906.

Art.º 2.º - Dentro de um ano improrrogável, a contar da data do contrato definitivo, serão submetidos à aprovação da Prefeitura os estudos pertinentes ao assunto sob pena de caducidade.

Art.º 3.º - Salvo o direito de terceiros, será dado ao concessionário licença para utilizar-se do subsolo do município para effeito de sua concessão."

TRAÇADO DA METROPOLITANA

O dr. Felipe Antônio Gonçalves poderia ser chamado um "iluminado" para a época, pois, como vimos acima no art. 3.º da Lei n.º 1.268 e como veremos adiante, o seu projeto era praticamente o de um pequeno metrô, usando na parte central da cidade e onde mais fosse necessário, o subsolo, como por exemplo era projetado um túnel que atravessaria a avenida Paulista. ▶

O traçado previsto era o seguinte: partindo do largo do Riachuelo, a estrada de ferro seguiria pelos vales do Anhangabaú, Tamanduateí e Tietê, atravessaria as estradas de ferro da "Inglês" (Atual E.F. Santos—Jundiaí, da RFFSA) e Sorocabana (atual FEPASA), acompanhando o Pacaembu até às proximidades do cemitério do Araçá. Daí, ela se dirigiria para o matadouro (Vila Clementino), cortando o *tramway* de Santo Amaro; passaria pelos vales do Ipiranga e Tamanduateí, voltando a ligar-se ao ponto inicial, com ramais para as ruas de Santo Antônio, da Boa Vista e da Moóca.

O nome que o dr. Felipe Antônio Gonçalves deu à nova estrada de ferro foi "Metropolitana", sendo o projeto basicamente o seguinte:

"a) uma estrada de ferro *railway* no sentido técnico, econômico, administrativo e legal da palavra (Lei n.º 30, de 13/6/1892);

b) Não poderá colocar trilhos e postes nas ruas, praças e vias públicas;

c) A Metropolitana terá leito próprio e independente das vias públicas, como estrada de ferro que é;

d) Não intercederá o trânsito da cidade;

e) O traçado poderá ser modificado pelo Prefeito (Lei n.º 880, de 9/5/1906, art. 1.º);

f) Será regida pelas leis das estradas de ferro (Decreto geral n.º 7.959 de 22/12/1880);

g) Poderá formar comboios de mais de 7 carros;

h) Terá estações, armazéns e depósitos, telégrafo, *portos artificiais nos rios Tietê e Pinheiros*;

i) A tração da metropolitana não pode ser animada;

j) O traçado é diferente dos traçados das linhas de bondes existentes, inclusive da concessão Moura Lacerda;

k) A estrada de ferro metropolitana fechará o perímetro da cidade e a atravessará de nordeste a sudeste."

O PROTESTO DA CÂMARA

A Câmara Municipal protestou, achando vários vereadores que o *subway* em São Paulo não era viável nem necessário, uma vez que o trânsito de superfície era diminuto e mesmo as grandes cidades, como Paris e Nova Iorque, bem mais populosas que São Paulo, somente naquela época tinham iniciado o seu serviço subterrâneo. Além disso, alegavam os vereadores, o projeto seria caríssimo e por muitos anos ainda teríamos que pagar o grande empréstimo que seria feito para esse fim.

Em 20 de março de 1914, em seção livre do jornal *O Estado de S. Paulo*, o dr. Felipe Antônio Gonçalves publica o seguinte tópico:

"METROPOLITANA DE SÃO PAULO

Ilmo. Sr. Dr. Washington Luiz Pereira de Souza, dd. Prefeito de São Paulo: Na semana passada, tomei a liberdade de dirigir a V. Excia. um requerimento relativo à estrada de ferro circular (metropolitana de São Paulo).

Se V. Excia. me der licença, resumirei em poucas palavras os fundamentos de minha pretensão:

De acordo com a Lei n.º 880, de 09 de março de 1906, assinei, com o sr. Conselheiro Antonio Prado, um contrato para construção do metropolitano.

Os prazos para concessão foram prorrogados algumas vezes e, segundo a última prorrogação, para esse prazo começar a correr, é necessário que se assine o contrato definitivo (Lei n.º 1.268, de 1.º de setembro de 1909).

O sr. Prefeito está autorizado a assinar o mesmo contrato, de acordo com o texto claro e expresso da lei citada.

A lei em questão foi publicada em 1/12/1909, concedendo prazo de prorrogação por 30 anos, portanto não se pode mais interpor contra ela recurso de espécie alguma (org. municipal, art.º 52)." ►

Apesar de esgotado o p
de criar obstáculos à as

Questão Light:

Quando o sr. Barão de [
requerimento (n.º 206) ar

"Não há o que deferir, p
municipais n.º 880 de 6/;

A Light não interpôs rec
n.º 51 e 52) nem levou a
Conformou-se com o de

Questão Moura Lacerda

O sr. Coronel Benedito (C
do contrato da Metropol
caduca havia mais de d

O prefeito não tomou co

Tendo o sr. Moura Lacer
ordenou à Câmara cum
construção de uma linh
rescindí-lo, no pagamen

O sr. Conselheiro Antôn
concessão e fundando-s
art.º 11.º e 12.º, (1) interpôs
unanimidade de votos, c
29.º da Lei e 37.º do Regi

O recurso foi interposto

As Leis, Resoluções e P
imprensa.

A lei que deu origem ao
n.º 16, de 13 de novembr
jornais daquele tempo, e
municipal art. 34.º n.ºs 4,

O dr. João Bueno, que n
declarou na sessão da C
acabado e que o prefeit

A lei é muito clara. O sr.

A Câmara não pode mai

"Haverá trens de quarto
os trens de 1.ª classe e
linha."(2)

ALCÂNTARA MACHADO

Em parecer inserido no
Machado, há o interesse

"... subterrânea ... mas p
recurso extremo, que so
ruas se mostra insuficie
só a perfuração da sub-
de dólares.

Tudo isso nos leva à seg
aconselhado ou favorec
imperativamente a cong
Rio, o Conselho Municip
concessão de uma ferro
Oliveira; e negou-o porq
subterrâneo numa cidad
chega a ocupar a terça p

Apesar de esgotado o prazo para os recursos, houve quem se tivesse lembrado de criar obstáculos à assinatura do contrato.

Questão Light:

Quando o sr. Barão de Duprat assinou o contrato, a Light endereçou-lhe requerimento (n.º 206) ao qual o sr. Prefeito deu o seguinte despacho:

“Não há o que deferir, por ter sido o contrato feito de acordo com as Leis municipais n.º 880 de 6/3/1906 e n.º 1.268 de 1/12/1909.”

A Light não interpôs recurso para a Câmara, nem para o Senado (org. municipal n.º 51 e 52) nem levou a questão para os tribunais. Conformou-se com o despacho do sr. Prefeito.

Questão Moura Lacerda:

O sr. Coronel Benedito Galvão de Moura Lacerda protestou contra a assinatura do contrato da Metropolitana, mas esse protesto baseava-se em uma concessão caduca havia mais de dez anos.

O prefeito não tomou conhecimento desse protesto.

Tendo o sr. Moura Lacerda levado a questão para os Tribunais, o dr. Borroul ordenou à Câmara cumprir o contrato que lhe concedia privilégio para a construção de uma linha de bondes (*tramways*, *carris urbanos*) ou, se preferisse, rescindi-lo, no pagamento de uma indenização de 2.590:000\$000 (docs. 2 e 3).

O sr. Conselheiro Antônio Prado, tendo recebido os papéis relativos a essa concessão e fundando-se na Lei municipal n.º 374, de 29 de novembro de 1898, art.º 11º e 12º, (1) interpôs o respectivo recurso, ao qual a Câmara, por unanimidade de votos, deu provimento a 3 de março de 1899 (org. municipal, art. 29º da Lei e 37º do Regulamento).

O recurso foi interposto no prazo legal.

As Leis, Resoluções e Portaria só obrigam a dez dias depois de publicadas pela imprensa.

A lei que deu origem ao contrato de 5 de janeiro não foi promulgada (Lei estadual n.º 16, de 13 de novembro de 1891, arts. 87º e 90º). Como se pode verificar nos jornais daquele tempo, especialmente no *Jornal Oficial da Câmara* (org. municipal art. 34º n.ºs 4, 8 e 9).

O dr. João Bueno, que não era mais intendente quando assinou o contrato, declarou na sessão da Câmara que o referido contrato não estava perfeito nem acabado e que o prefeito podia deixar de aprová-lo.

A lei é muito clara. O sr. Prefeito está autorizado a lavrar o contrato definitivo.

A Câmara não pode mais intervir nele.

“Haverá trens de quarto em quarto de hora, sendo as passagens de 200 réis para os trens de 1.ª classe e 100 réis e menos para os de 2.ª em todo o percurso da linha.”(2)

ALCÂNTARA MACHADO CONTRA O SUBTERRÂNEO

Em parecer inserido no “voto em separado” pelo deputado dr. Alcântara Machado, há o interessante trecho:

“... subterrânea ... mas por que subterrânea? As linhas subterrâneas são um recurso extremo, que somente se justifica nos centros em que a superfície das ruas se mostra insuficiente para o volume de tráfego. As despesas são colossais; só a perfuração da sub-via da Ilha de Manhattan ficou em mais de seis milhões de dólares.

Tudo isso nos leva à seguinte conclusão: o tráfego subterrâneo não deve ser aconselhado ou favorecido sinão como o último recurso, quando o exija imperativamente a congestão das ruas. Não é tal o caso de São Paulo. Mesmo no Rio, o Conselho Municipal acaba, com grande acerto, de negar o pedido de concessão de uma ferrovia subterrânea pretendida pelo dr. Alvaro Joaquim de Oliveira; e negou-o porque ‘nada poderá aconselhar a adoção do sistema subterrâneo numa cidade como a nossa, em que a viação na parte urbana não chega a ocupar a terça parte das vias públicas.’”▶

NOTAS

(1) Art. 11º da Lei n.º 374: “O Prefeito, julgando que uma Lei ou Resolução não convém aos interesses municipais, exorbita das atribuições da Câmara ou viola a Lei de ordem geral e pode pedir à Câmara uma nova discussão.” Art. 12º da mesma lei: “Ao Prefeito competem, em substância, todas as atribuições das extintas intendências, sem reserva que não sejam as de natureza puramente legislativa.”

(2) *O Estado de S. Paulo*, de 20/3/1914.

E finaliza o dr. Alcântara Machado:

“Sou, portanto, de parecer que o contrato nos termos em que se acha redigido, deve ser rejeitado pela câmara, não porque ofenda direitos de terceiros, mas porque está em desacordo com a lei de concessão.”

O dr. Pedro Vicente, também em voto-separado, emite seu parecer:

“Voto assim, pela rejeição do contrato de 10 de junho, simplesmente por faltar ao prefeito autorização para aceitar em nome da câmara, sem cogitar de direitos de terceiros, nem si se trata de *tramway* ou estrada de ferro, nem da caducidade ou não do contrato de 25 de março de 1906, único definitivo, porém que não está em questão.”

E após o projeto ter sido posto em votação é rejeitado, acabando-se então a vida da “metropolitana”.

UM TÚNEL DE CIMENTO E AZULEJOS

Em 1914 é aprovado este projeto de nº 58 de 30 de maio:

“Artº 1º - Fica a Prefeitura autorizada a mandar proceder aos estudos definitivos para a construção de um túnel, ligando em linha reta a Várzea do Carmo ao Largo do Piques, consoante o memorial e projeto já organizado pelo engenheiro Max Hehl, que a este acompanham.

Artº 2º - Aprovados estes estudos, fica a Prefeitura autorizada, outrossim, a chamar concorrentes para a execução da obra, execução que deverá ser realizada por partes e gradativamente, em prazo nunca inferior a 5 anos, com as dotações que forem consignadas nos respectivos orçamentos.

§ único - O túnel projetado pelo seu eixo terá 840 metros de extensão e será construído em cimento armado, revestido todo o berço com azulejos brancos; terá dois passeios de 1,50 m de cada lado, duas linhas de bondes e espaço livre para veículos, oferecendo toda a sua largura 14 metros. No largo da Sé terá um pavilhão com elevadores, assim como toietes e sala de espera para os bondes que trafegam por esse trecho.”

O projeto era de autoria de Domingos Alves Rubião Meira e Theodulo Cardoso.

Em 22 de fevereiro de 1915, os dois pioneiros acima encaminharam petição à Câmara Municipal, pedindo privilégio para a concessão de carris urbanos nos túneis.

Eis um extrato dos anais da Câmara Municipal, 14.ª sessão ordinária de 17/4/1915:

“Sr. Alcântara Machado: Sr. Presidente, vou transmitir a mesa, para que tenha o destino regimental, um requerimento do dr. Domingos Alves Rubião Meira e Theodulo Cardoso, nomes vantajosamente conhecidos em nosso meio.

Os peticionários solicitaram, há algum tempo, a concessão de um privilégio para a abertura de dois túneis, comunicando o vale do Tamanduatei com o vale do Anhangabaú, idéia incontestavelmente feliz, que em principio não pode deixar de reunir os nossos aplausos.

Pedem agora que lhes seja dada, sem prejuízo de direitos de terceiros, uma concessão de carris urbanos.

Pela leitura da longa e bem fundada petição, que vou transmitir à mesa, os srs. vereadores poderão verificar os intuitos a que obedecem os requerentes e as vantagens que daí resultam para o público.

Sem antecipar de qualquer forma o juízo que terei de emitir sobre o assunto, limito-me a enviar à mesa a petição de que se trata. A câmara conhece a orientação que sigo neste particular. Tracei-a em termos claros e positivos, quando na legislatura passada se discutiu o caso da concessão de Felipe Gonçalves. Mostrei, então, de acordo com os ensinamentos da experiência, qual o programa que ao município cabia adotar nesta matéria. Era, então, e continuo sendo, em tese, pela municipalização do serviço de transporte, o que não impede dar todo o meu louvor às iniciativas particulares que tenham por objetivo fomentar o desenvolvimento da cidade, baratear e multiplicar os meios de transporte, democratizar o bem estar e o conforto e elevar, numa palavra, o tipo de vida da população.”

Em aditamento àquela petição, que requeria privilégio para a construção de dois túneis, sendo o primeiro “entre as ruas 25 de Março, ângulo fronteiro ao Mercado Público (3) e o largo do mercadinho de São João”(4) e o segundo entre a mesma rua “começando ao norte da ponte que liga ao aterrado do gasômetro com a ladeira do Carmo e terminando no largo do Riachuelo”. ▶

(3) Situava-se onde hoje se encontra a praça Fernando Costa.

(4) Atual praça do Correio.

Os drs. Rubião Meira e uma linha de bondes p de pedra, óleo, petrólec pela prefeitura. Diz mai armado, tendo o primei quatrocentos e sessent adaptável ao tráfego de pedestres e uma galeri; pluviais; serão ambos r amplamente iluminado; trafegarão todas as linf urbano e suburbano, ab

Na sessão de 22 de ma Light and Power, protes Domingos Alves Rubiãc outros favores durante ! diversos pontos desta c suplicante que já era cc completas instalações.

Afinal, em 5 de setembr Prefeito Municipal, infoi abertura de túneis na ci não há conveniência em trânsito na colina cent

Com isso foi encerrado

AS “CORES ESCURAS”

Terminada a primeira gr houve a epidemia da ch a própria guerra no mun 1924, após uma seca ter para movimentar as tur todo o sistema de bond rápido.

Em novembro de 1924, s estudo, o seguinte proje

“Artº 1º - Fica o Prefeito caso requer, aos studi viação subterrânea para

Artº 2º - Os estudos de c concessão de licença, m transporte de cargas e p

Artº 3º - Fica o prefeito e necessárias para a exec

Artº 4º - Revogam-se as

Dizia o dr. Heribaldo Sici para isso. E segue: “os si assumirem uma grande i sacrifícios que a cidade l formidáveis obstáculos, i hoje mil contos, como ar desenvolvem paralelame

Mais adiante: “Em São P cores suficientemente es problema se agrava cada vertiginoso de nossa cap espaço para o trânsito ur mundo inteiro procuram r ruas, criando vias subterr baixadas e cavando túnei Nova Iorque.” ▶

Os drs. Rubião Meira e Theodulo Cardoso dirigiram um pedido de concessão de uma linha de bondes por tração a vapor — carris urbanos — empregando carvão de pedra, óleo, petróleo, gasolina, álcool ou outro qualquer combustível aprovado pela prefeitura. Diz mais o pedido: “Os túneis serão construídos de cimento armado, tendo o primeiro trezentos e setenta e sete metros e o segundo quatrocentos e sessenta e três metros. A galeria terá linha dupla asfaltada e adaptável ao tráfego de qualquer veículo, além de dois passeios laterais para pedestres e uma galeria inferior ou subterrânea destinada à captação de águas pluviais; serão ambos revestidos de azulejos, o que lhes dará um belo aspecto, e amplamente iluminados à luz elétrica e ventilados. Por ambos os túneis tráfegarão todas as linhas do novo projeto de viação que divide o perímetro urbano e suburbano, abrangendo todos os bairros desta capital.”

Na sessão de 22 de maio de 1915 da Câmara Municipal, é apresentado ofício da Light and Power, protestando contra o pedido de privilégio acima, na qual os srs. Domingos Alves Rubião Meira e Theodulo Cardoso pediam garantias de juros e outros favores durante 50 anos “de túneis de comunicação subterrânea entre diversos pontos desta capital e com linhas de bondes a vapor”. Alegava a suplicante que já era concessionária desse serviço, com todas as suas completas instalações.

Afinal, em 5 de setembro de 1916, é enviado à Câmara Municipal um ofício do sr. Prefeito Municipal, informando: “Com relação ao pedido de concessão para a abertura de túneis na cidade feita pelos drs. Rubião Meira e Theodulo Cardoso, não há conveniência em dar a concessão, visto não remover a intensidade do trânsito na colina central.”

Com isso foi encerrado o caso dos túneis sob a colina central.

AS “CORES ESCURAS” DO FUTURO

Terminada a primeira grande guerra, além das dificuldades oriundas do conflito, houve a epidemia da chamada “gripe hespanhola”, que matou mais gente do que a própria guerra no mundo inteiro. Foi uma época difícil, e, somente em fins de 1924, após uma seca terrível no Estado de São Paulo, quando por falta de água para movimentar as turbinas houve uma escassez de energia elétrica, parando todo o sistema de bondes na cidade, é que se recomeçou a pensar em transporte rápido.

Em novembro de 1924, sob o n.º 92, o dr. Heribaldo Siciliano apresenta, a título de estudo, o seguinte projeto:

“Art.º 1.º - Fica o Prefeito autorizado a mandar proceder pela melhor forma que o caso requer, aos estudos e orçamentos para a instalação de um sistema de viação subterrânea para a cidade.

Art.º 2.º - Os estudos de que trata o artigo anterior servirão de base para a concessão de licença, mediante concorrência pública para a exploração do transporte de cargas e passageiros.

Art.º 3.º - Fica o prefeito autorizado a fazer as operações de crédito que forem necessárias para a execução dos estudos de que trata a presente lei.

Art.º 4.º - Revogam-se as disposições em contrário.”

Dizia o dr. Heribaldo Siciliano, justificando, que São Paulo deveria se preparar para isso. E segue: “os seus administradores não podem fugir à evidência sem assumirem uma grande responsabilidade perante o futuro, quando os pequenos sacrifícios que a cidade hoje exige, se forem descurados, se tomarão em formidáveis obstáculos, não raro intransponíveis, porque tanto é difícil gastar hoje mil contos, como amanhã um milhão, visto que as responsabilidades se desenvolvem paralelamente às posses do município e a valorização de tudo”.

Mais adiante: “Em São Paulo, a situação já é bastante penosa. Não se dispõe de cores suficientemente escuras para pintar o futuro que nos espera. Esse problema se agrava cada vez mais com o progresso e o desenvolvimento vertiginoso de nossa capital. Não somos nós, no entanto, a lutar com a falta de espaço para o trânsito urbano, que aumenta a cada dia. As municipalidades do mundo inteiro procuram resolver o melhor possível esse problema, alargando ruas, criando vias subterrâneas e aéreas, arremessando viadutos sobre as baixadas e cavando túneis sob rios, como acontece atualmente em Chicago e Nova Iorque.” ▶

“É preciso empregar todos os esforços para melhorar a situação atual e prever o futuro, não olhando absolutamente a despesa.”

“Convém notar que esses melhoramentos de hora em hora se tornam mais caros. Dentro de poucos anos, mesmo com os trabalhos já iniciados, o problema do trânsito urbano será insolúvel.”⁽⁵⁾

Em outra nota ao *Correio Paulistano*, acrescenta o ilustre dr. Heribaldo Siciliano:

“Em São Paulo, a situação como a Câmara bem sabe, si já é penosa, apresenta-se com um futuro sombrio, taes os favores determinantes desse congestionamento, aumento de população, aumento do número de veiculos, enfim do nosso progresso cada vez mais crescente.”

“A estatística do aumento do número de veiculos em circulação na cidade é espantosa; o número de negócios, as construções que se levantam no centro da cidade são outros tantos fatores que, dentro em muito pouco tempo, tornarão quase insolúvel a questão do descongestionamento da cidade.”

“O modo geral de se resolver a questão, em toda a parte, consiste em alargamento de ruas. Outra solução é a das ruas auxiliares, como se procura fazer com a avenida da Irradiação, e finalmente as vias aéreas ou subterrâneas.”

“Quanto ao alargamento das ruas, tratando-se de centro da cidade, vê-se logo a sua dificuldade; foi por isso que se deixou de fazer o alargamento da rua de São Bento, da rua Florêncio de Abreu e não será agora que iremos fazer esses alargamentos em vista da elevada soma que se teria de dispensar com as necessárias desapropriações.”

“As ruas auxiliares, como é o caso da avenida d'Irradiação, forma um conjunto valiosíssimo para resolver a questão do descongestionamento. Contudo é preciso dizer que essa solução apenas resolve parcialmente o caso, porquanto a utilidade da avenida da Irradiação é descongestionar parcialmente o centro da cidade.”

“A meu ver, as vias subterrâneas constituem a solução ideal para o caso de São Paulo, pois que elas irão resolver o problema de um modo total.”⁽⁶⁾

A HIPÓTESE DE PRESTES MAIA

A idéia foi encerrada por ai, pois paralelamente também era apresentado um projeto de urbanismo de autoria de Prestes Maia e Ulhoa Cintra, baseado na mesma idéia do anterior; foi largamente divulgado pela imprensa em fins do ano de 1924. Dizem em certo trecho os ilustres engenheiros patricios:

“O metropolitano paulista não é propriamente uma necessidade imediata. É-o porém, uma série de medidas de previsão que lhe dizem respeito. É geralmente ao atingir o primeiro milhão de habitantes que a sua construção se impõe e já vimos que, em poucos anos, ultrapassaremos esse coeficiente demográfico.”

“Então se verificará que o que necessitamos não será um metropolitano subterrâneo, mas sim de um *rapid-transit-system* de que o *subway* será apenas uma parte, cabendo aos sistemas aéreos, os elevados, a maior extensão.”

“Deve-se, entretanto, e sobretudo, aproveitar as condições peculiares a cada cidade, para a adoção de qualquer desses sistemas, ou para a adoção de ambos, conjugados. Em São Paulo, essas condições são as mais interessantes, e, sob muitos aspectos, o plano do *rapid* está naturalmente indicado. Será subterrâneo na colina central, de onde sairá, a meia encosta, logo passando a *elevated*, o que representa justamente a solução econômica a que a nossa topografia permite adotar em diversas direções sem necessidade de rampas.”

Essa mesma idéia seria adotada pela Light ao apresentar o seu “memorial sobre o transporte coletivo”, em 1927.

Mesmo após o projeto da Light, ainda tivemos cerca de seis propostas para a construção do metrô, não contando a atual, o que seria motivo de mais um extenso artigo, que talvez seja efetuado posteriormente.

nº 1.471 —

Illmo. Snr.
Dr. Edgard de Souza
Superintendente

Com os alumnos da
daquella Escola, o qual, c
em palestra com o mesmo
relativas a possivel constr
Achando-se agora e
dessa carta, o Snr. Prefeit
Informado desse pe
de concessão feito por Feli
fazer conhecer quaes as ir

EL / ZLB.
COO / JNH

(5) *O Estado de S. Paulo*, de 30/11/1924.

(6) *Correio Paulistano*, de 2/12/1924.

(RESERVADA)

São Paulo, 25 de Março de 1925

nº 1.471 —

Illmo. Snr.

Dr. Edgard de Souza,
Superintendente Geral,
Escriptorio

Com os alumnos da Escola Polytechnica do Rio de Janeiro esteve ha dias em São Paulo o Snr. Mario de Souza, Professor daquela Escola, o qual, com recommendação mui especial do Snr. Presidente do Estado, apresentou-se ao Snr. Prefeito Municipal e em palestra com o mesmo pediu diversos dados sobre o serviço de transporte de passageiros nesta Capital, bem como informações relativas a possivel construcção de um "Metropolitano" em São Paulo.

Achando-se agora esse Snr. no Rio de Janeiro, de lá escreveu ao Snr. Prefeito renovando esse pedido com insistencia, e, diante dessa carta, o Snr. Prefeito incumbiu um funcionario municipal de colligir e fornecer-lhe os dados necessarios.

Informado desse pedido, procurei esse funcionario e lembrei-lhe do que já havia occorrido em 1909, a respeito de um pedido de concessão feito por Felipe Antonio Gonçalves para a construcção de um "metropolitano", ficando elle de estudar o caso e me fazer conhecer quaes as informações que ia prestar.

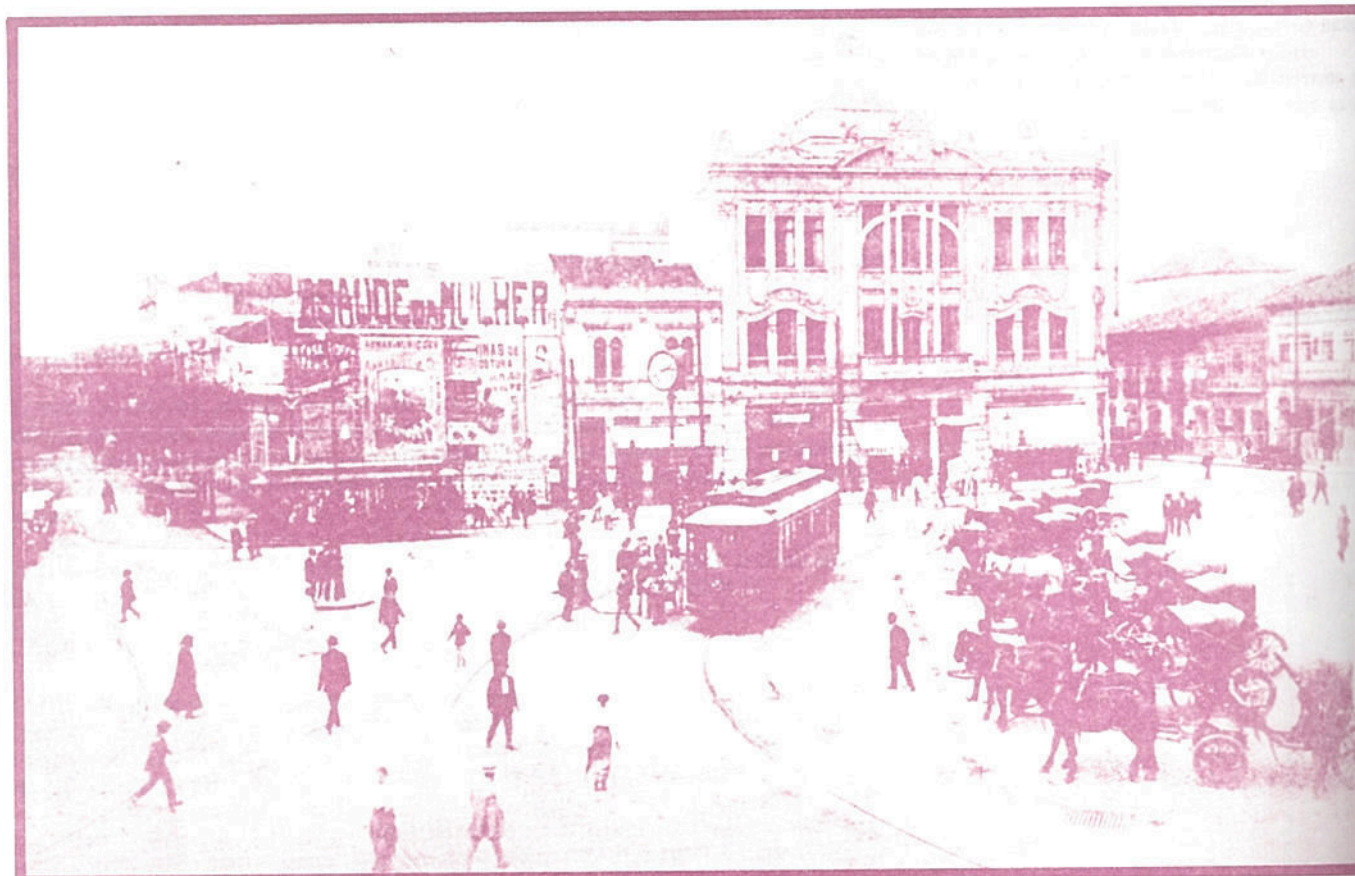
S a u d a ç õ e s

(a) E.P. Lobo.

Supt. Relações Publicas

EL/ZLB.
COO/JNH

A crise dos transportes urbanos, a emergência dos ônibus e automóveis e o Plano Integrado de Transportes da Light.



Largo da Sé, 1916

"Quando se declarou a guerra o mecanismo financeiro que outr'ora fornecera os capitaes internacionaes de que se carecia, desconjuntou-se por completo, e com o seu esboroamento as necessidades prementes de capital após a guerra aumentaram sobremaneira."

Wm. Hagenah⁽¹⁾

A década de 20 inaugurou uma situação em que as incertezas do pós-guerra se combinaram com um novo equilíbrio de forças a nível internacional. Os reflexos disso na economia brasileira foram imediatos, principalmente nas companhias de capital estrangeiro.

Já em 27 de dezembro de 1923, um relatório assinado por Wm. Hagenah, sobre o desempenho das companhias de bonde no mundo, demonstra algumas generalidades do pós-guerra, como o aumento do custo do capital, a eliminação de alguns países prestamistas como a França, a Alemanha e a Holanda, permanecendo nessa categoria apenas a Grã-Bretanha e os Estados Unidos.

"Por esses motivos a Companhia São Paulo Tramway não pode esperar conseguir o novo capital de que necessita para aumentar os seus serviços de accordo com o desenvolvimento da cidade que serve, sem que possa offerecer garantias mais sedutoras do que antes da conflagração européia."⁽²⁾ ►

Em 1924, no relatório a Light and Power Company, a crise dos transportes urbanos é apresentada com o seguinte texto: "Em 1914, em Rio de Janeiro as tarifas de todo o material empregado antes da guerra, os salários depreciou-se em 60%." O crescimento real da produção e a elevação de seu padrão de vida foram manifestações reivindicadas.

Na grande greve de 1919

"Apesar de todos os motivos, assim a Light conseguiu por fim a greve da Companhia... Cada um das armas embaladas."

A Platéia, de 23/10/19

A fundação do Partido Comunista em 1922, o Tenentismo e a Revolução de 1934 e a Revolução urbana em transformação

"E pelas largas portas late a mocinha vestida com o que se presume a aristocracia carioca."

Ribeiro Couto⁽⁴⁾

O bonde era o meio de transporte mais utilizado e a sua utilização crescia rapidamente gerando com isso insatisfação

"O bonde se abarrotava de passageiros e era explorado. Para seus cortiços na imersão"

Patrícia Galvão⁽⁵⁾



Rua Libero Badaró, 1916

Em 1924, no relatório apresentado aos seus acionistas pela Brazilian Traction Light and Power Company Ltd., a relação custo/benefício da companhia de bondes é apresentada como anômala, uma vez que apenas em São Paulo e no Rio de Janeiro as tarifas não foram modificadas, apesar de que "praticamente todo o material empregado no serviço seja importado a preços superiores aos de antes da guerra, os salários subiram quase 100% e o valor de troca de mil réis depreciou-se em 60%." (3)

O crescimento real da população urbana (574.879 habitantes em 1920) e a elevação de seu padrão de vida vão se expressar socialmente por uma série de manifestações reivindicatórias.

Na grande greve de 1919, a cidade amanheceu sem bondes em 23 de outubro:

"Apesar de todos os motorneiros e condutores abandonarem seus postos, mesmo assim a Light conseguiu poder trafegar muitos bondes, dirigidos por fiscais e inspetores da Companhia... Cada um desses veículos conduzia em ambas plataformas soldados de armas embaladas."

A Platéia, de 23/10/19

A fundação do Partido Comunista do Brasil e a "Semana de Arte Moderna" em 1922, o Tenentismo e a Revolução de 1924 também explicitam uma sociedade urbana em transformação.

"E pelas largas portas lateraes vê-se a rua onde passam a cada momento os bondes iluminados, levando famílias enormes em que ha mocinhas vestidas com o orgulhoso mau gosto, famílias que só frequentam os cinematographos do centro da cidade. e se presumem a aristocracia do arrabalde."

Ribeiro Couto(4)

O bonde era o meio de transporte coletivo da época, e o número de passageiros transportados crescia continuamente, sem o correspondente aumento de carros, gerando com isso insatisfação.

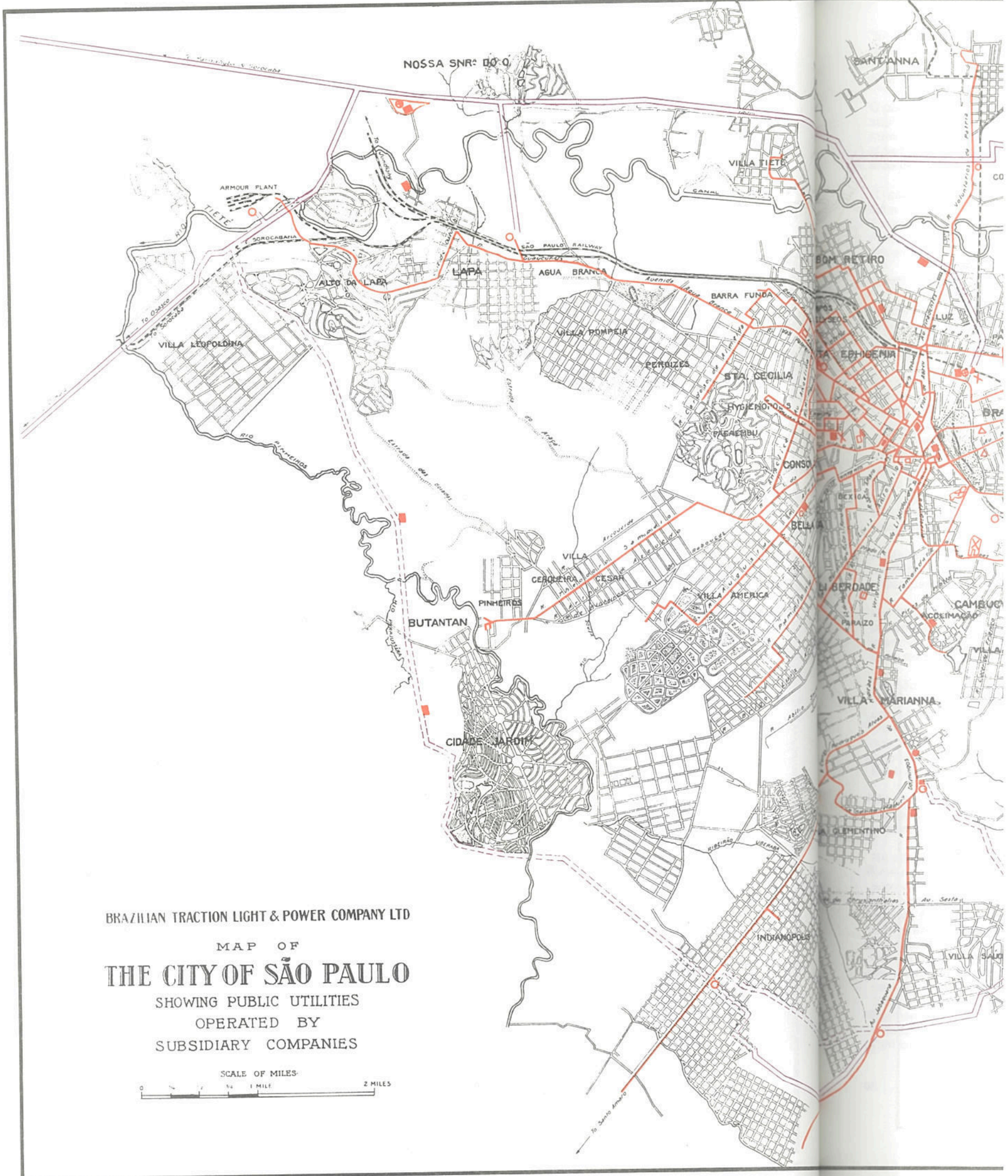
"O bonde se abarrotava de empregadinhos dos magazines, telefonistas, caixeirinhos. Toda a população de mais explorados, de menos explorados."

Para seus cortiços na imensa cidade proletária, o Bráz."

Patrícia Galvão(5)



Rua Líbero Badaró, 1916



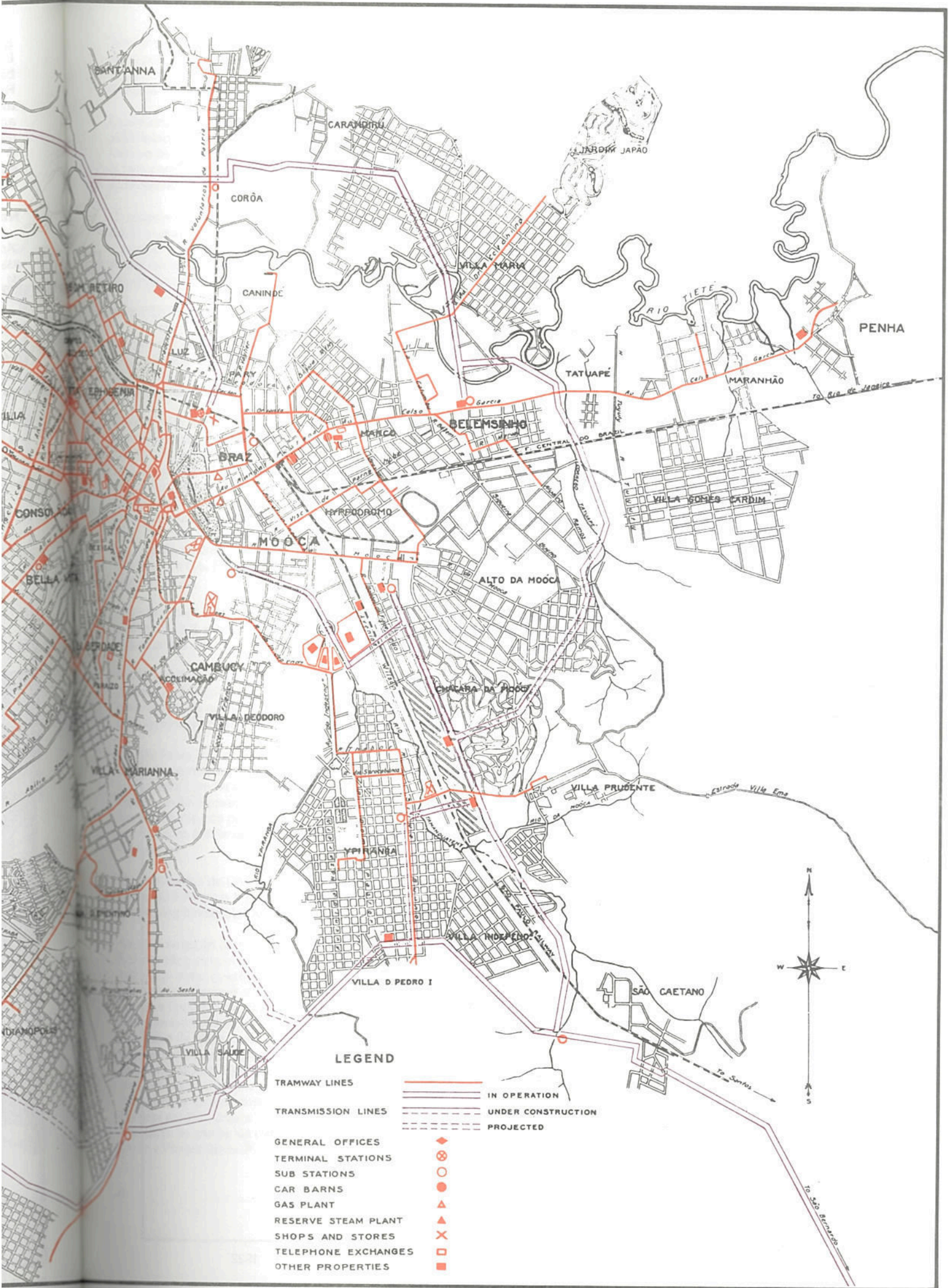
BRAZILIAN TRACTION LIGHT & POWER COMPANY LTD

MAP OF

THE CITY OF SÃO PAULO

SHOWING PUBLIC UTILITIES
OPERATED BY
SUBSIDIARY COMPANIES



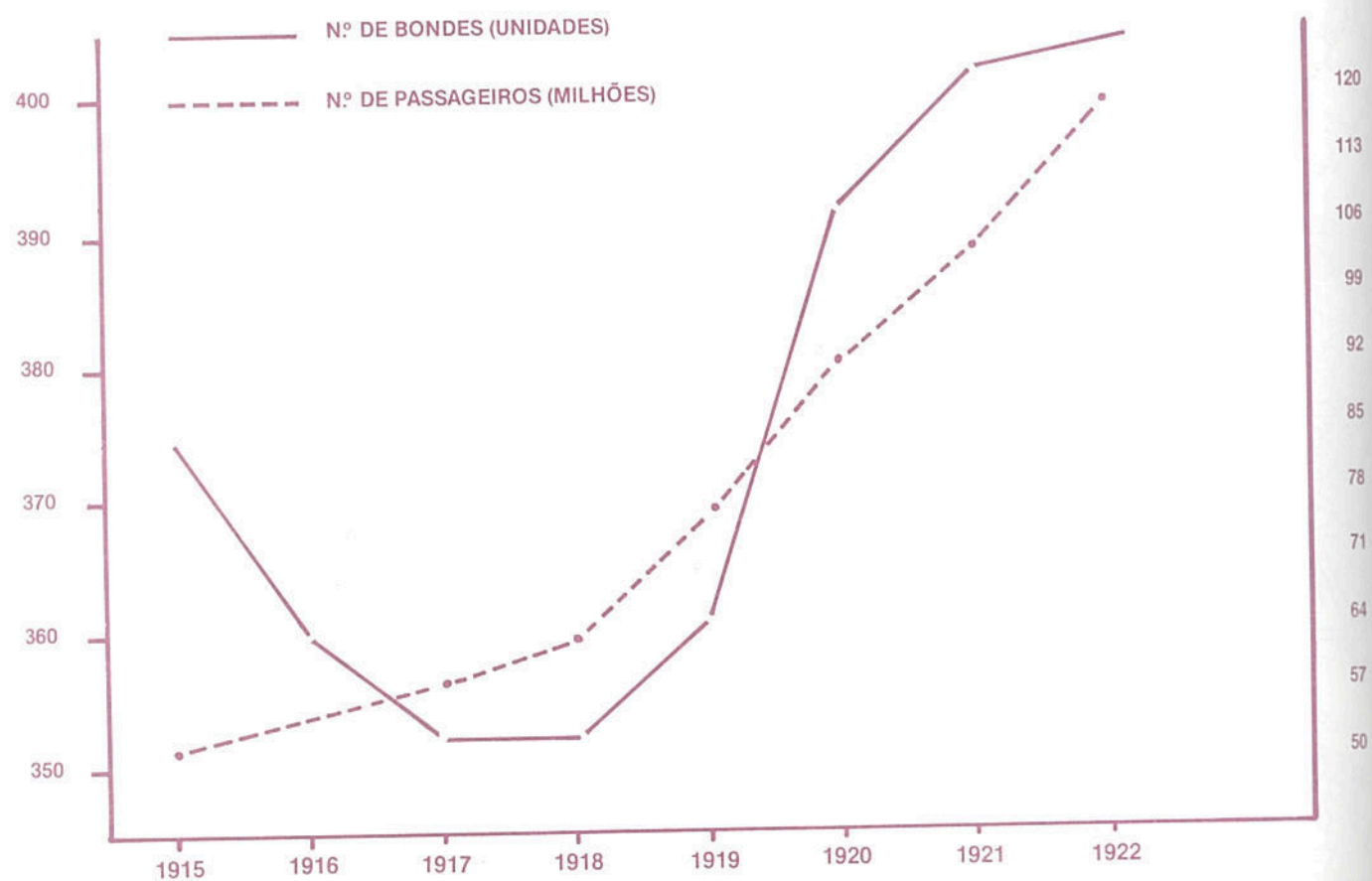


Quadro 1
Relação entre o número de passageiros transportados e o número de carros disponíveis.

Anos	Nº de carros (todos os tipos)	Nº de passageiros (em milhões)	Milhas percorridas
1915	374	51	9.425
1916	359	55	10.153
1917	352	58	10.351
1918	352	63	10.218
1919	361	76	10.821
1920	392	92	12.010
1921	402	104	12.763
1922	404	119	13.460

Fonte: Relatórios anuais da Brazilian Traction Light & Power Company⁽⁶⁾

OS BONDES E SEUS PASSAGEIROS



Fonte: ver Quadro 1.

"Em suma: o serviço de nossa população. Exige

A Gazeta, de 24/9/20

O pequeno aumento r superlotados, com ge número de desastres. cidade começou a ter área central.

"O cavalo e a carroça Estavam atravancados. E como o motorneiro se Porque levava os advog Desatravancaram o veic

Oswald de Andrade⁽⁷⁾

"Gaetaninho saiu correr Pegou e matou. No bon

Antônio de Alcântara M.

Nesses seus vinte an trajeto, crescendo jun Desde 1913, a Light tir realizara o maior inve absorvidas várias em energia elétrica, os bc série de pequenas co Porto Feliz S/A, a Emp Luz e Força de Jundia São Paulo, a Cia. Forç Guaratinguetá.

A existência de enorr paulista (13.336 estabe a Companhia diante d

Em 1922, Arthur da Sil presidente da Repúbl governo. Foi um gover essa excepcionalidad

Em São Paulo, na pres PRP, mas expressand apresentava com muit espaço em 1926 para setores urbanos da pc vinculos com a elite c fundadores.

Em 1924, Carlos de C facção do PRP mais li estrangeiro, tendênci

Na administração de l poder público dirigiu- entendido como ques urbanizada e diminuir bondes e ônibus prov melhoramentos na inf população de baixa re massas caminhavam os ônibus podiam trar permaneceu na direto 1926, quando se apos Guilhem em 1911, prev circulação no centro c Cintra e Prestes Maia.

"Em suma: o serviço de bondes já não comporta o adiantamento e o aumento de nossa população. Exige uma melhora urgente."

A Gazeta, de 24/9/20

O pequeno aumento no número de carros fazia com que os veículos trafegassem superlotados, com gente pendurada por todos os lados, ocasionando grande número de desastres. A quantidade de automóveis aumentara muitíssimo e a cidade começou a ter sérios problemas de congestionamento de trânsito em sua área central.

"O cavalo e a carroça
Estavam atravancados no trilho
E como o motorneiro se impacientasse
Porque levava os advogados para os escritórios
Desatravancaram o veículo..."

Oswald de Andrade⁽⁷⁾

"Gaetanhinho saiu correndo. Antes de alcançar a bola um bonde o pegou.
Pegou e matou. No bonde vinha o pai de Gaetanhinho."

Antônio de Alcântara Machado⁽⁸⁾

Nesses seus vinte anos de presença em S. Paulo, a Light fizera um enorme trajeto, crescendo junto com a cidade. Desde 1913, a Light tinha sido incorporada à Brazilian Traction, a *holding* que realizara o maior investimento canadense no exterior. Em São Paulo haviam sido absorvidas várias empresas de serviços, estando sob o domínio da Companhia a energia elétrica, os bondes, os telefones, o abastecimento de gás, além de uma série de pequenas companhias elétricas, como a Empresa de Melhoramentos de Porto Feliz S/A, a Empresa Hidroelétrica da Serra da Bocaina S/A, a Empresa de Luz e Força de Jundiá S/A, a Cia. Ituana de Luz e Força, a Cia. Luz e Força de São Paulo, a Cia. Força e Luz de Jacareí e Guararema e a Cia. Luz e Força de Guaratinguetá.

A existência de enorme potencialidade de uso de energia no parque industrial paulista (13.336 estabelecimentos industriais no recenseamento de 1920) colocou a Companhia diante da necessidade de aumentar sua capacidade geradora.

Em 1922, Arthur da Silva Bernardes foi empossado, sob estado de sítio, presidente da República, situação que se manteve durante os quatro anos de seu governo. Foi um governo autoritário e violento, e a situação nos estados refletia essa excepcionalidade. Sua posição nacionalista era conhecida.

Em São Paulo, na presidência do estado, sucediam-se os políticos egressos do PRP, mas expressando tendências diversas, uma vez que o partido se apresentava com muitas divergências. As contradições internas do PRP abriram espaço em 1926 para o aparecimento do Partido Democrático, apoiado por setores urbanos da população e por camadas liberais, mantendo, porém, os vínculos com a elite cafeeira e tendo em Antônio da Silva Prado um de seus fundadores.

Em 1924, Carlos de Campos foi eleito presidente do estado. Era a vitória da facção do PRP mais ligada ao desenvolvimento firmemente apoiado no capital estrangeiro, tendência que já ocorria há algum tempo.

Na administração de Pires do Rio na prefeitura (1926-1930), a intervenção do poder público dirigiu-se bastante claramente para o setor dos transportes, entendido como questão fundamental. São Paulo via crescer sua área urbanizada e diminuir a densidade demográfica. O aumento dos automóveis, bondes e ônibus provocou o congestionamento da área central da cidade; os melhoramentos na infra-estrutura urbana nessa região haviam expulsado a população de baixa renda e o preço dos terrenos já não lhe era acessível. As massas caminhavam para a periferia, onde os trilhos não chegavam e de onde só os ônibus podiam transportá-las para o trabalho. Victor da Silva Freire permaneceu na diretoria da Seção de Obras da Prefeitura Municipal de 1899 a 1926, quando se aposentou. Sua diretriz urbanística, explicitada no plano Freire - Guilhem em 1911, previa um conjunto de avenidas que alimentariam um anel de circulação no centro da cidade. Este princípio formou seus discípulos Ulhoa Cintra e Prestes Maia. ▶

Energia Electrica

CIDADE DE S. PAULO

SEGURO ININTERRUPTA ILLIMITADA

4 Usos: Trilhos, Elevadores, Máquinas, etc.
1 Grande Luz para qualquer consumo permanente em 24 horas, em qualquer dia, sem restrição.

Disponível para consumo permanente em 24 horas, em qualquer dia, sem restrição.

Cerca de 225.000 H. H. já instalados

PARA FORÇA, LUZ E OUTROS FINS
GERADA E DISTRIBUIDA

— PELA —

THE SÃO PAULO TRAMMAY,
LIGHT AND POWER COMPANY, LIMITED

Tabletas modicas:

Informações a:

Praça Antonio Prado, 13
ou Caixa "a" — São Paulo

O São Paulo Imparcial, 25/12/26

120

113

106

99

92

85

78

71

64

57

50

HISTÓRICO DO DESENVOLVIMENTO DAS INSTALAÇÕES
DO GRUPO SÃO PAULO LIGHT

ANO	CAPACIDADE INSTALADA TOTAL (MÁXIMOS NORMAIS)	kW
1900	A São Paulo Light começou a operar, em Maio de 1900, com uma pequena instalação termoelétrica, constituída por dois geradores, de cerca de 500 kW cada um.	1.000
1901	Pouco depois, em 23 de Setembro de 1901, é inaugurada a Usina Hidroelétrica de Parnaíba — hoje Edgard de Souza —, com 2 geradores de 1.000 kW cada um.	2.000
1902	Em 2 de Fevereiro, na Universidade de Parnaíba, é ligado mais um gerador de 1.000 kW.	3.000
1903	Em 22 de Março, idem, idem.	4.000
1905	Na Usina de Parnaíba, é ligado, em 8 de Dezembro, mais um gerador de 2.000 kW.	6.000
1908	Na mesma Usina, entra em operação mais uma máquina de 2.000 kW, em 16 de Julho.	8.000
1909	A 27 de Julho, mais um gerador de 2.000 kW é pôsto em funcionamento, na Usina de Parnaíba.	10.000
1910	Em 23 de Dezembro, na mesma Usina, entra em operação outro gerador de 2.000 kW.	12.000
1911	Entra em funcionamento, em 23 de Setembro, outro gerador, com 2.000 kW, na Usina de Parnaíba.	14.000

1912
É pôsto em ope
Usina de Parnaí
A 27 de Setemb
vapor, de Paula
cada.

1914
Entra em operaç
geradores de 12
Maio, 10 de Junl

1925
Em 29 de Abril -
Usina a Vapor de
Em 6 de Junho,
Ituparanga.
A Usina do Rasç
em 6 de Setemb

1926
A Usina de Cuba
com a máquina l

1927
Em 19 de Março
dando 28.000 kW

Fonte: EDGARD DE SOUZA
Anos, São Paulo, 19

1912

É pôsto em operação, em 8 de Março, o último gerador na Usina de Parnaíba, com a capacidade de 2.000 kW. 16.000

A 27 de Setembro entra em funcionamento a usina a vapor, de Paula Souza, com duas máquinas de 2.000 kW cada. 20.000

1914

Entra em operação a Usina de Ituparanga, com 3 geradores de 12.500 kW cada, nas seguintes datas, 26 de Maio, 10 de Junho e 22 de Agosto. 57.500

1925

Em 29 de Abril — Junho, ligam-se mais 4.000 kW na Usina a Vapor de Paula Souza. 61.000

Em 6 de Junho, ligam-se mais 19.000 kW na Usina Ituparanga. 80.500

A Usina do Rasgão entra em operação, com 2 geradores, em 6 de Setembro e 6 de Novembro, dando 22.000 kW. 102.500

1926

A Usina de Cubatão começa a operar, em 10 de Outubro, com a máquina n.º 1, dando 28.000 kW. 130.500

1927

Em 19 de Março é ligada, em Cubatão, a máquina n.º 2, dando 28.000 kW. 158.500

Fonte: EDGARD DE SOUZA, *História da Light — Primeiros 50 Anos*, São Paulo, 1982, págs. 160-161.

"As brisas colorem-me os lábios com as rosas do Anhangabaú.
Sol pálido chauffeur japonês atarracado como um boxista.
Luz e Força!

Light & Power

Eu sou o poeta das viagens de bonde."

Mário de Andrade⁽⁹⁾

A cidade crescia rapidamente. Em 1927, o comendador Martinelli levantou o primeiro arranha-céu. Os anos da Primeira Guerra (1914-1918) tinham sido fundamentais para o desenvolvimento do setor industrial, num processo de substituição de importações. No comércio de importação e exportação abriu-se também um novo espaço para o capital nacional. Esse crescimento levou a um acréscimo considerável no consumo de energia, principalmente no consumo industrial, o mais rentável. Em 1927, a população já alcançava 800.000 habitantes, e a cidade contava com 458 bondes de passageiros, atendendo a um trajeto total que se estendia por 230 quilômetros. O serviço não mais atendia as necessidades da população. Os bondes eram insuficientes e estavam em mau estado de conservação.

As lembranças de moradores mais antigos registram uma época em que as viagens de bondes eram mais confortáveis e contrastavam com as imagens dos anos 20.

"Os condutores de bonde eram muito amáveis; logo conheciam as professoras e davam um jeito de acomodar as moças no primeiro banco. Às vezes sentavam, quando o bonde parava, para guardar lugar para as professoras. Mas quem não queria gastar os duzentos réis da passagem, pagava só um tostão no 'caradura', e ia bem sentadinho lá junto com as frutas e as verduras."

Ecléa Bosj⁽¹⁰⁾

Escola de galantaria



Processo commodo e facil da "Light and Power" ensi galantaria aos seus conductores.

Folha da Noite, 26/5/1927



Os bondes fechados e vistos.

Belmonte, Folha da Manhã, 28/6/1927

Ainda em 1927, em razão da estratégia de reformulação dos transportes urbanos, a Light põe em circulação os bondes fechados, imediatamente conhecidos como "camarões". A demanda estava tão reprimida que o sucesso foi imediato:

"Pintados de escarlate brilhante, embora pareçam à primeira vista extravagantes, darão à cidade um aspecto bizarro e original."

Correio Paulistano de 6/5/27

"Viva a Light! Viva... Viva o bonde fechado! Viva... Viva o Juca Pato! Viva."

Folha da Manhã de 6/5/27

"São Paulo é o maior centro industrial da América do Sul: O pessoal da tecelagem soeitra o cocuruto imperialista do "camarão" que passa. A italianinha matinal dá uma banana pro bonde. Defende a pátria. — Mais custa! O maior é o Braz."

Patrícia Galvão⁽¹¹⁾

"A Light põe em circulação os camarões na linha Avenida — a preferida."

Jornal do Comércio de 6/5/27

Eventualmente, o ritmo no crescimento da cidade e da Companhia não caminharam *pari passu*. A Light estava atenta ao problema, mas algumas vezes o seu potencial de energia não era suficiente para o atendimento das necessidades.

Em agosto de 1924, a Light entrou em entendimentos com a Companhia Campineira de Tracção, Luz e Força e com a Companhia Docas de Santos (Itatinga), para comprar seus excedentes de energia. O déficit previsto para o ano era de 70.000.000 kw-h. A linha de transmissão de Itatinga começou a operar em junho de 1925 e a de Campinas em fevereiro do mesmo ano.

"Em agosto e setembro o suprimento de energia de Campinas e Itatinga decresceu consideravelmente, sendo a produção total das duas usinas aproximadamente 3.000.000 kw-h menor. Tornou-se necessário reduzir de novo a carga dos bondes e restringir ainda mais o consumo de energia, cortou-se 12% da carga dos bondes e 67% dos consumidores de energia, sendo o fornecimento restrito a dois dias por semana."⁽¹²⁾

O Estado de S. Paulo, 22/5/1927

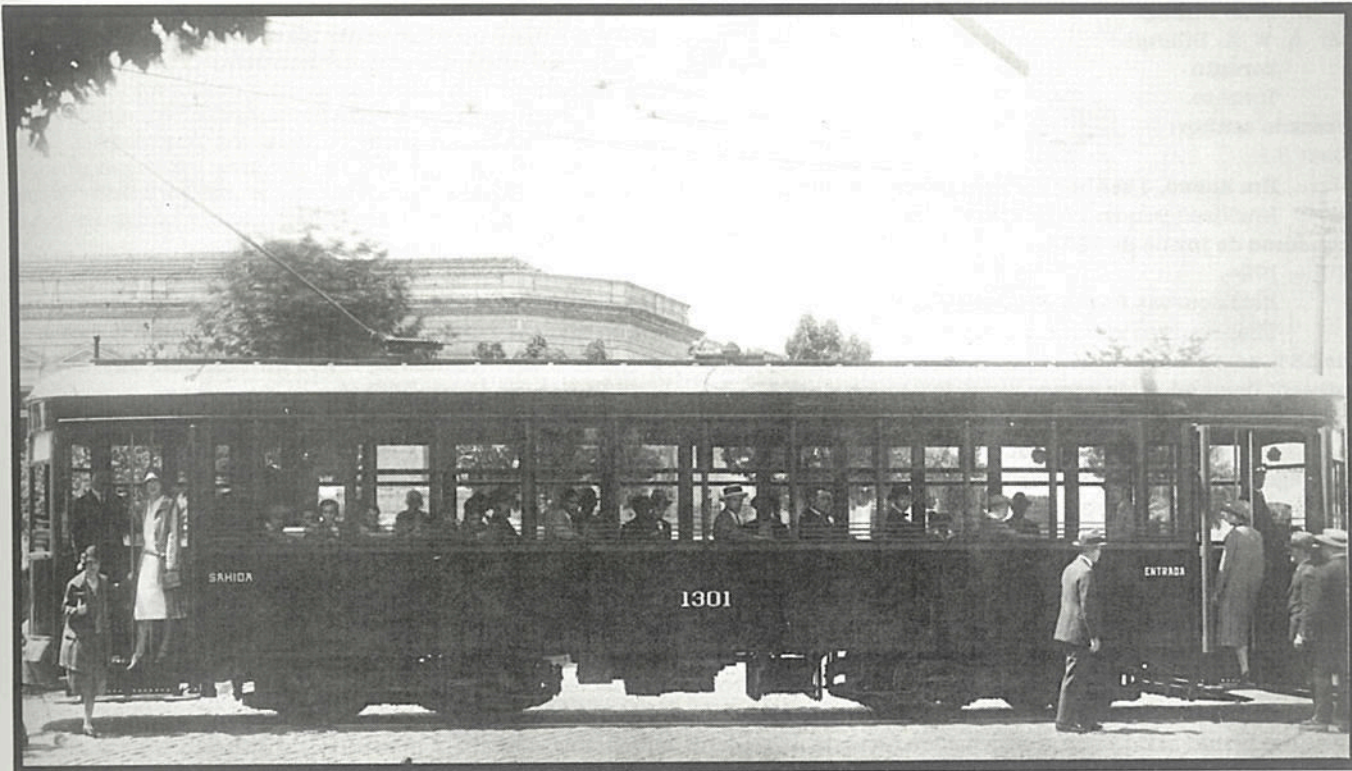
Os "camarões"

Quem quiser ir à Avenida,
Das linhas a preferida
Daquelles que os corações
Trazem cheios de saudade,
Tem que ir contra a vontade,
Num daquelles camarões!

A gursada mais gasta
Dos outros, porque de costa
Para a gente que mal diz,
Vae com a pequena a Avenida
Gosar um pouco da vida
Que corre amena e feliz

Eu por mim, sou muito franco,
Vinho num qualquer banco,
Seja de costa ou não,
Seja de lado ou de frente,
O principal é somente
Que eu pague meu duzentão.

E tenha junto u'a mulata
Da cor dos tablettes "LACTA"
Me adiantando o coração
Com GUARANA' ESPUMANTE!
O mais... que importa o restante?
Toca o bonde... camarão!



Os bondes fechados e vistosamente coloridos de vermelho que o povo apelidou de "camarões", 10/2/1927

O Estado de S. Paulo, 22/5/1927

Os "camarões" e o "GUARANA' ESPUMANTE"

Quem quiser ir à Avenida,
Das linhas a preterida
Daquelles que os corações
Trazem cheios de saudade,
Tem que ir contra a vontade,
Num daquelles camarões!

A gursada mais gasta
Dos outros, porque de costa
Para a gente que mal diz,
Vae com a pequena a Avenida
Gosar um pouco da vida
Que corre amena e feliz

Eu por mim, sou muito franco,
Viajo num qualquer banco,
Seja de costa ou não,
Seja de lado ou de frente,
O principal é somente
Que eu pague meu duzentão.

E tenha junto a mulata
Da cor dos tablettes "LACTA"
Me adojando o coração
Com GUARANA' ESPUMANTE!
O mais... que importa o restante?
Toca o Nôde... camarão!



15 de junho, 1923
June 15th, 1923.

Sr. A. W. K. Billings
Mr. A. W. K. Billings.
Toronto
Toronto.

Prezado senhor:

Dear Sir:

Em anexo, o senhor encontrará dois esquemas mostrando o consumo existente em maio de 1923 e o provável consumo de junho de 1924.
Enclosed you will find two blueprints, showing the existing lead in May, 1923, and the probable load during June, 1924.

Estas curvas foram obtidas pelo dr. Souza, e o senhor certamente notará que elas mostram um aumento de cerca de 15% sobre a demanda atual. Isto está bem de acordo com o que vem acontecendo aqui nos últimos dois ou três anos.
These curves were gotten up by Dr. Souza, and you will note that they show an increase of about 15% over the present demand. This agrees very closely with what has been going on here for the last two or three years.

Nas suas estimativas, o dr. Souza deu margem para um aumento da Paulista até Tatuí de cerca do dobro do que se tem agora, mas nenhuma decisão definitiva foi tomada até este momento pela Paulista, e eles ainda não começaram o trabalho; portanto, é mais que duvidoso que eles vão precisar deste aumento até meados de 1925.
In his estimates, Dr. Souza has allowed for an increase of the Paulista to Tatuí of about double what they have now, but no definite decision has yet been arrived at by the Paulista, and they have not started work, so it is more than doubtful if they will need this increase until some time in 1925.

O senhor notará que esta demanda excede consideravelmente a atual capacidade do nosso equipamento, e, para manter a mesma ou um aumento muito pequeno da nossa carga atual, precisamos manter os piques do nosso Equipamento a Vapor. Sendo este o caso, nós pediríamos que o senhor encaminhasse, tão rapidamente quanto possível, todo o material ainda não embarcado pelo Terceiro Circuito e visse se algo não pode ser feito a respeito da entrega da Quarta Unidade, das Comportas etc. Este equipamento deve começar a ser usado o quanto antes, mas certamente não depois de junho de 1924.
You will notice that this demand considerably exceeds the present capacity of our equipment, and to carry same, or a very small increase over our present load, means that we must carry the peaks by our Steam Plant. This being the case, we would ask that you hurry along as fast as possible all material not yet shipped for the Third Circuit, and see if something cannot be done towards the delivery of the Fourth Unit, Penstocks, etc. This equipment should go into service at the earliest possible moment, but certainly not later than June of 1924.

Atenciosamente,
Your very truly,
Gerente Geral
GENERAL MANAGER

(Série Correspondência Expedida Pela Diretoria. Sub-Série n.º 7 — Pearson. Vol. 1. p. 279.)



"Jacarés", ônibus verdes operados pela Light entre 1926 e 1932

A grande seca de 1922 racionamento obrigat bondes. Tal fato criou que levou a prefeitura funcionamento de ôni leva", solução precári mesmo depois do res ônibus, mais flexíveis, situação dos transpor modificação de todo capaz de contemplar estabelecendo-se um transportes urbanos.

"Assim é que a Leite não bondinhos, fundou-se a

Juca Pato (Folha da Ma

"A Light abre os buraco

Folha da Noite, de 21/11

O prefeito Pires do Ri

"Se a Prefeitura é assin dos frequentadores dos que frequentam os tran

Jornal do Comércio, de

"E o onibus que se arri pesada... Já com os bo lotação dobrada, com ç

O Combate, de 3/6/27

De qualquer forma, o tentou operar também luxo, pintados de amá Conselheiro Brotero e serviço se estendeu a gasolina provocado p



... ISTO ADEUS NÃO PODE CONTINUAR PRÉCIO DE UM CONTRATO ADVO, DO CONTRÁRIO, EU NÃO PODERIA O S PAULO!



604 BEE MONOPOLIO IN ELPIA

Belmonte, Diário Popular, :

A grande seca de 1924-25 acentuou a situação de carência de energia e levou ao racionamento obrigatório no consumo e também à diminuição da frequência de bondes. Tal fato criou imediatamente um sério problema de transportes coletivos, que levou a prefeitura a conceder licença a alguns particulares para o funcionamento de ônibus movidos a gasolina. Eram os famosos "mamãe me leva", solução precária e de emergência, que se estabeleceu definitivamente, mesmo depois do restabelecimento da frequência normal dos bondes. Os ônibus, mais flexíveis, passaram a fazer séria concorrência aos bondes. A situação dos transportes tornou-se tão caótica que se tornou necessária a modificação de todo o sistema. Abriu-se a brecha para uma alteração qualitativa capaz de contemplar diferentes opções. Imediatamente a Light protestou, estabelecendo-se uma polêmica nos jornais e uma luta feroz pelo domínio dos transportes urbanos.

"Assim é que a Light não dando vazão ao movimento de passageiros dos seus bondinhos, fundou-se a primeira empresa de ônibus, os salvadores 'mamãe me leva!'"

Juca Pato (Folha da Manhã, de 19/11/26)

"A Light abre os buracos, deixa os buracos abertos e os ônibus vão para o buraco."

Folha da Noite, de 21/11/26

O prefeito Pires do Rio era freqüentemente acusado de beneficiar a Light.

"Se a Prefeitura é assim tão conservadoramente cuidadosa com a integridade física dos frequentadores dos omnibus particulares deve ser igualmente cuidadosa com os que frequentam os tramways da The São Paulo Light and Power Company Ltd."

Jornal do Comércio, de 21/11/26

"E o ônibus que se arriscar com um passageiro a mais, terá que pagar uma multa pesada... Já com os bondes da Light não sucede a mesma coisa. Esses andam com a lotação dobrada, com gente nos estribos, nas plataformas."

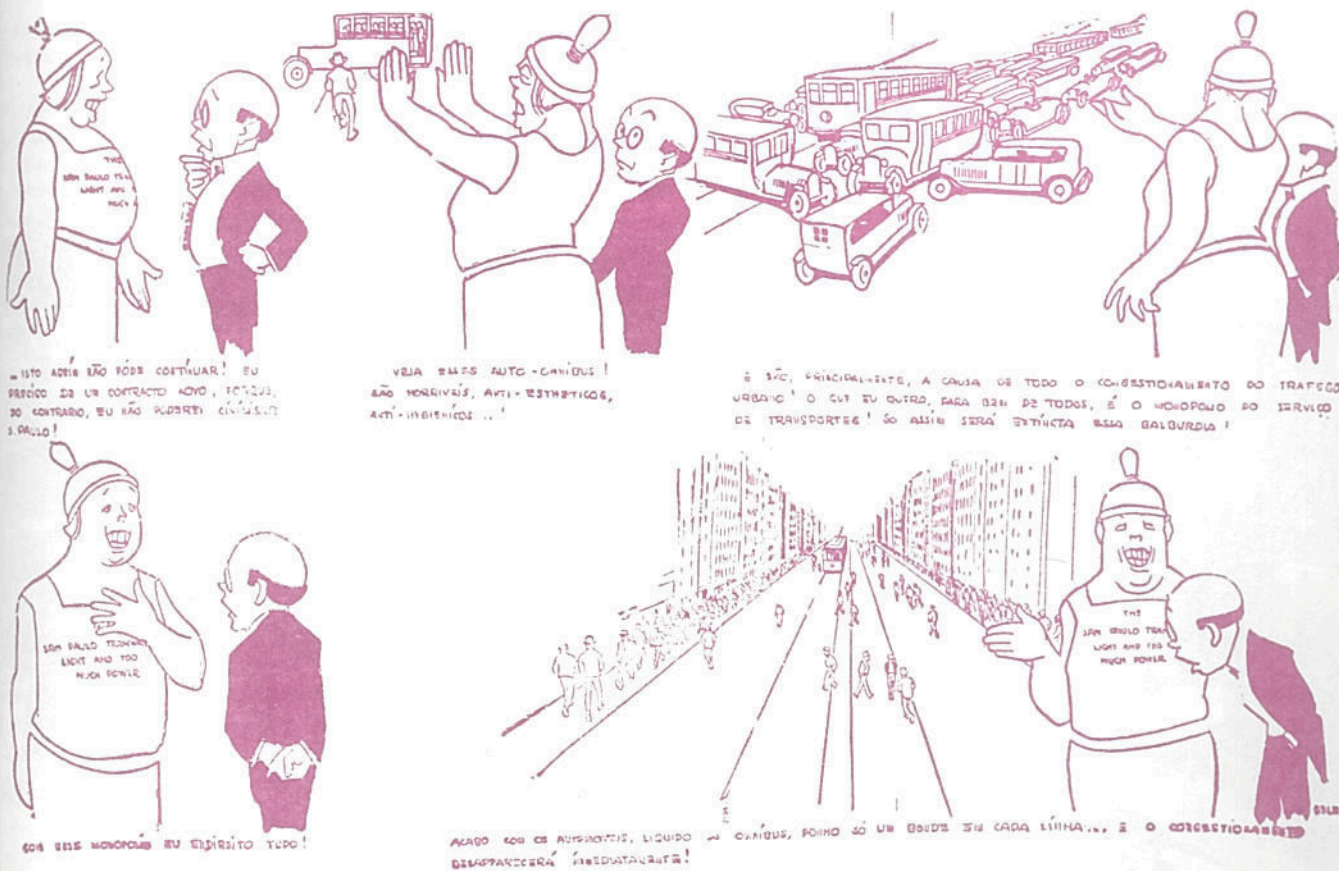
O Combate, de 3/6/27

De qualquer forma, o caminho para o serviço de ônibus estava aberto. A Light tentou operar também seus próprios auto-ônibus a partir de 1926: veículos de luxo, pintados de amarelo e verde, chamados "jacarés", serviam nas linhas Conselheiro Brotero e Perdizes. Mas as passagens eram muito caras, e esse serviço se estendeu apenas até 1932, quando cessou devido ao racionamento de gasolina provocado pela Revolução Constitucionalista e não foi mais reativado.▶



O milênio (1927-1928) - época em que o mundo estava pela Divina Providência

Belmonte, Folha da Manhã, 16/11/1927



Belmonte, Diário Popular, São Paulo, 13/6/1927



Largo Riachuelo, 1926



Serra do Mar, casa de força e

Até então, o crescimento de ferro, seja dos bondes e automóveis reforçaram a abertura de avenidas que

Em seu 12º relatório a Traction Light and Pow

“A demanda de energia incluindo a de Rasgão suplementadas, e, esta que terá capacidade su São Paulo e sua vizinh

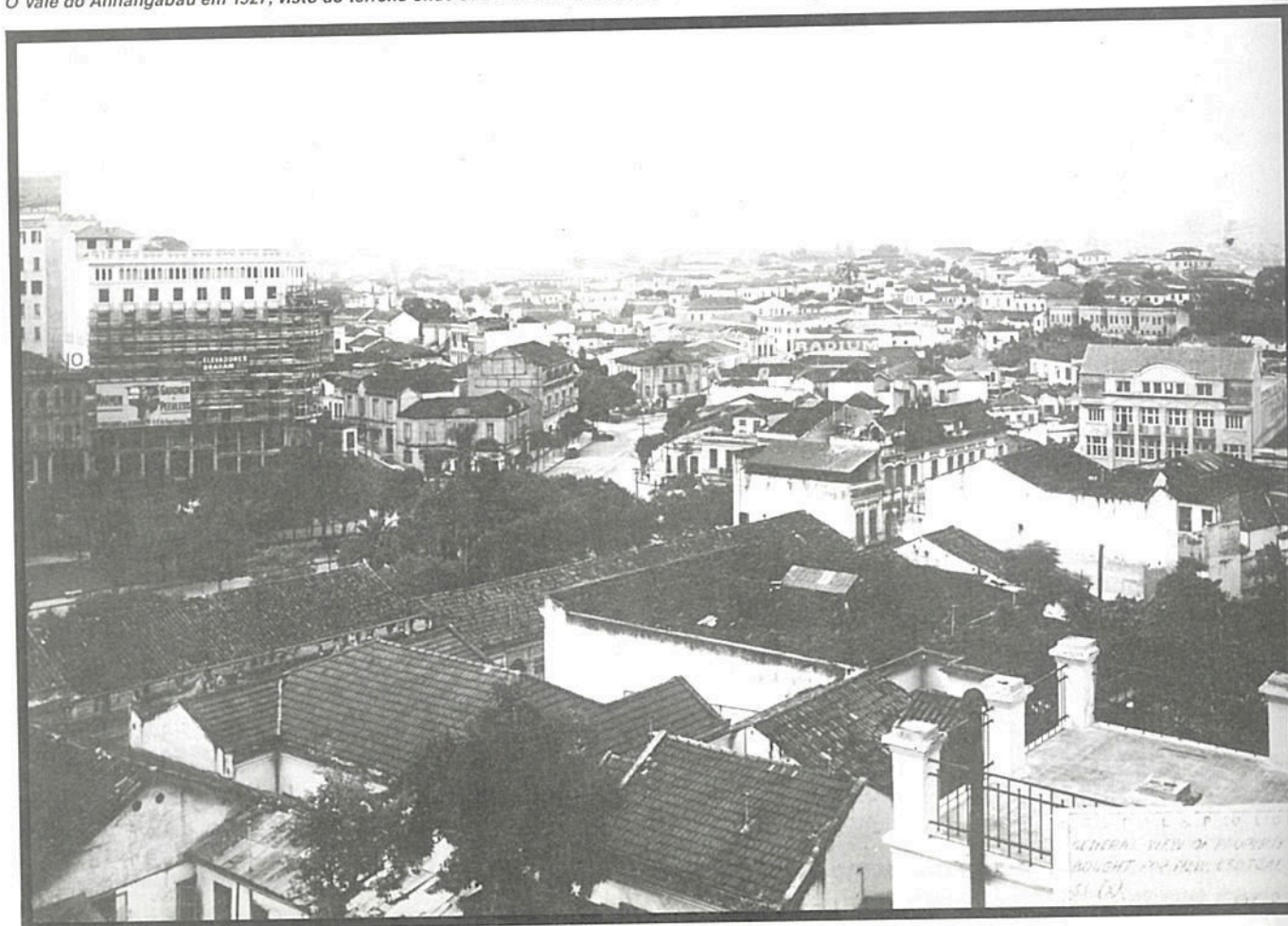
Paralelamente, a fixação em 1909, diminuía cada Companhia, situação a

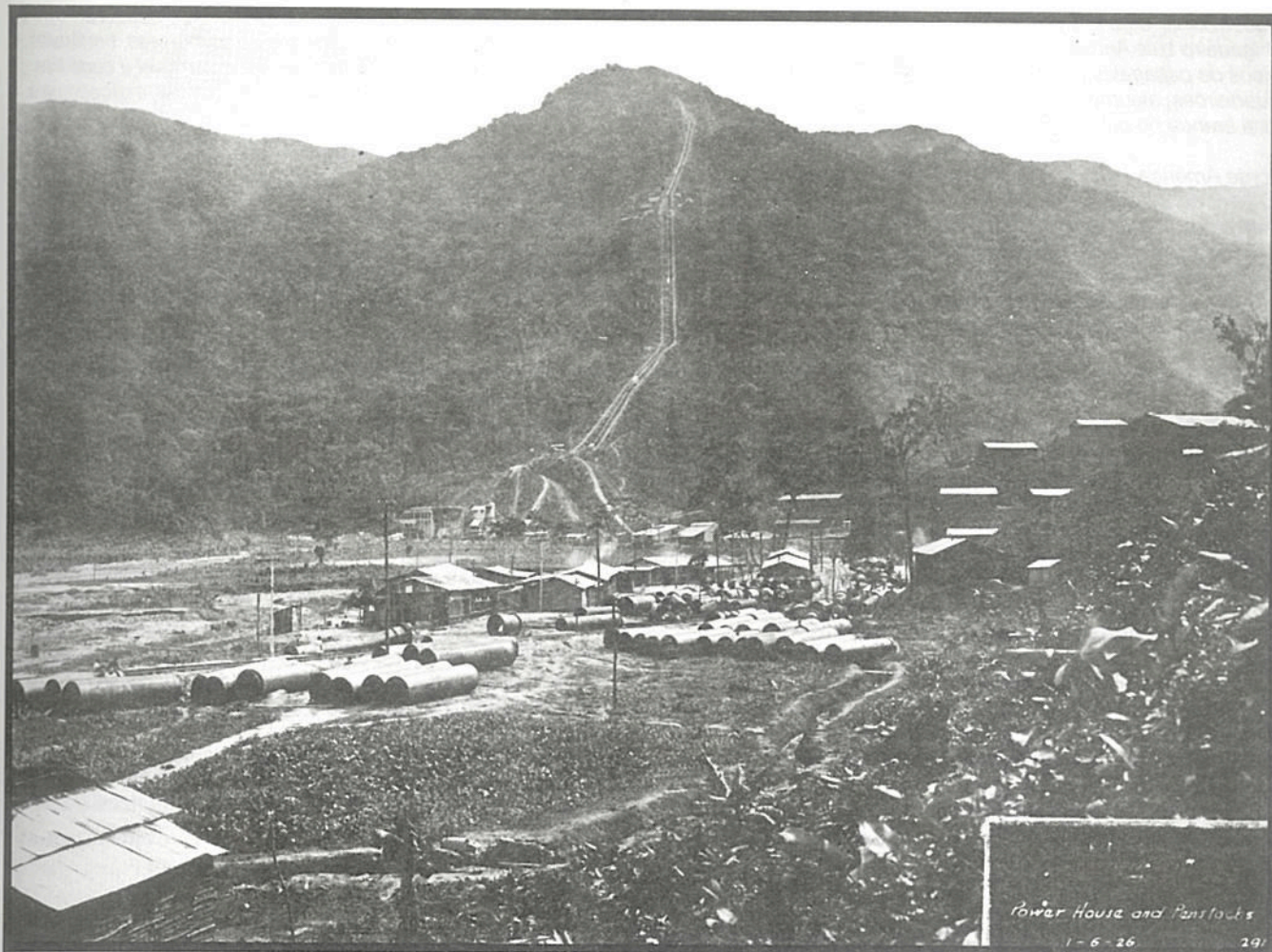
“A Diretoria deseja mais posição anômala das c serviços públicos no B assinados bem antes d custos de operação.”

É importante enfatizar também operava nessa e a Companhia de Gás, garantidoras dos dívidas Pressionada por sua di lhe permitisse o aumen no setor de transportes transportes, uma renova capitais externos com a

“Não se pode induzir no não forem aumentados negócio legítimo conside não é inferior a 12% do de bondes.”(13) ▶

O Vale do Anhangabaú em 1927, visto do terreno onde estava sendo construída a nova sede da Light na rua Xavier de Toledo





Serra do Mar, casa de força e tubos adutores da Usina de Cubatão (hoje Usina Henry Borden), 1/6/1926

Até então, o crescimento da cidade se orientara pelos trilhos, seja das estradas de ferro, seja dos bondes. A entrada dos ônibus e o crescimento do número de automóveis reforçaram a nova concepção urbanística com privilégio para a abertura de avenidas que se estabelecerá após 1930, com o prefeito Prestes Maia.

Em seu 12º relatório anual, referente ao ano de 1924, a diretoria da Brazilian Traction Light and Power Company expunha a seus acionistas:

"A demanda de energia está crescendo de tal maneira que as usinas existentes, incluindo a de Rasgão em fase final de instalação, logo terão de ser suplementadas, e, estamos encaminhando o desenvolvimento de uma nova usina que terá capacidade suficiente para assegurar o fornecimento de energia para São Paulo e sua vizinhança por muitos anos."

Paralelamente, a fixação de tarifas, decorrente da novação do contrato da Light em 1909, diminuía cada vez mais a rentabilidade direta do setor de transportes da Companhia, situação assim descrita no mesmo relatório de 1924:

"A Diretoria deseja mais uma vez chamar a atenção dos acionistas para a posição anômala das companhias em operação em comparação a outros serviços públicos no Brasil. As tarifas dos bondes foram fixadas por contratos assinados bem antes de 1914 e portanto não estão relacionados com os atuais custos de operação."

É importante enfatizar que a Brazilian Traction Light and Power Company também operava nessa época os serviços de iluminação e energia, os telefones e a Companhia de Gás, que não sofriam as mesmas restrições de tarifas garantidoras dos dividendos dos acionistas.

Pressionada por sua diretoria, a Light começou a desenvolver uma estratégia que lhe permitisse o aumento de tarifas, além de consolidar sua posição monopolista no setor de transportes coletivos. Pretendia, através de um projeto integrado de transportes, uma renovação global do contrato que possibilitasse a atração de capitais externos com a garantia de melhor remuneração.

"Não se pode induzir novo capital a entrar nessa indústria enquanto os preços não forem aumentados para renderem quantia que constitua renda que o negócio legítimo considera ser o verdadeiro custo do capital e que neste caso não é inferior a 12% do valor que se acha empregado na exploração do serviço de bondes."⁽¹³⁾ ▶

"Quem olhar uma vista panorâmica de 1922 tirada de algum prédio mais alto da Rua Direita para os lados da Liberdade, ou Brigadeiro Luís Antonio verá uma cidade extensa, de casas térreas ou de sobrados, com jardins floridos de primaveras, hortênsias, bicos de papagaios e tibuxinas, e alamêdas guarnecidas de plátanos. Bondes de distância a distância, um automóvel a cada três quarteirões, algumas carroças com burros debruçados num bebedouro, três ou quatro pessoas no ponto de bondes marcado pela lista branca no poste."

Jorge Americano⁽¹⁴⁾

"Até o advento da Usina de Cubatão a Serra do Mar foi, durante quatro séculos, um entrave ao desenvolvimento de São Paulo, pois que toda a mercadoria que exportávamos ou importávamos deveria ser guindada em 720 metros para vencer a escarpa atlântica. Com a entrada em funcionamento da Usina de Cubatão em 12 de outubro de 1926 esse desnível foi aproveitado para a geração de energia elétrica, tornando-se um co-fator de desenvolvimento da região, pois que, em perspectivas históricas, Cubatão foi a matriz energética da região de São Paulo."

Mário Savelli⁽¹⁵⁾

A atuação de Carlos de Campos foi definitiva para possibilitar essa obra. Era necessário conduzir águas para o abastecimento da usina, e o Governo Federal permitiu o desvio de rios de outras bacias através do Decreto Federal nº 16.844, de 27 de março de 1925. Enquanto presidente do estado, ele promulgou a Lei nº 2.109 em 29 de dezembro de 1925, e foi assinado um primeiro contrato com a Light, modificado em 27 de dezembro de 1927, o qual aumentava a área de concessão e permitia a inversão do curso do rio Pinheiros e o desvio de águas da bacia do Tietê, passando a Light a contar com as águas aproveitáveis da bacia tanto a montante como a jusante da capital.

Campos se empenhou em conseguir todas as facilidades para a Light, que entendia ser a propulsora do progresso de São Paulo. Iniciou-se então a obra, monumento à técnica, que supriu as necessidades de vários municípios paulistas durante muitos anos e inspirou o poeta:

"... Todos os riachos da serra que (vistos de aeroplano) parecem as pernas enormes de um polvo de prata foram reunidos à força e enfiados dentro de uma turbina."

Cassiano Ricardo⁽¹⁶⁾

A importância de Carlos de Campos na viabilização das obras da Serra do Mar foi exaltada pelo senador Rodolpho Miranda em homenagem póstuma prestada pelas duas casas do Congresso Legislativo, em julho de 1927:

"Outro serviço extraordinário que tive ocasião de visitar, como presidente da Comissão de Obras é esse feito na Serra do Mar, que me surpreendeu pela sua grandesa e pela sua eficiência, obras essas que estão sendo executadas pela Light and Power. Foi sob os conselhos de Carlos de Campos que aquela empresa pode conseguir do Estado todas as garantias que necessitava para a realização de tão notável empreendimento."

Correio Paulistano, de 23/7/27

Foi também nesse período que a Brazilian Traction conseguiu o aumento das tarifas de gás e telefones.

O PLANO INTEGRADO DE TRANSPORTES

O aumento das tarifas dos bondes, fixas desde 1909, era uma meta importante para a Companhia. Em 1924, a Light enviou um primeiro memorial à Prefeitura Municipal, afirmando que:

"... procurará esta Companhia salientar as principais causas de sua situação, e, como consequência, lembrará as medidas urgentes que poderiam, não remediar completamente este estado de cousas, pelo menos afastar por algum tempo ainda o perigo de se chegar a condições de todo irremediáveis, até um programa mais amplo e seguro ser traçado."

Neste relatório (anexo 1), foram levantadas todas as vantagens do transporte de tração elétrica sobre a tração animada e as do custo necessariamente maior das passagens dos bondes elétricos; foram também acentuadas as razões para a cobrança proporcional dos serviços prestados, sendo estendida a argumentação aos serviços de fornecimento de água e de telefones. No final do memorial, a Light solicitou, sem nenhuma especificação, "a adoção de medidas de caráter urgentíssimo, que possam aliviar, sem grande ônus para o público nem para a municipalidade, a sua posição de todo insustentável."

A elaboração de um plano integrado que reformasse completamente o sistema de transportes coletivos, combinando o uso dos bondes com um serviço de alta velocidade, com o uso também da viação subterrânea e um serviço de auto-ônibus, foi entregue a Norman D. Wilson, engenheiro de tráfego e urbanista, membro da firma Wilson, Bunnell and Borgstrom, de Toronto, Canadá. ▶

A LIGHT CO

Amparada, durante o prestígio político, o falecido presidente, agora, pela influência política da capital e, res, a Light & Power para a reforma dos bondes.

O requerimento das comissões de Justiça e Hygiene e de Trabalho, obedientes às ordens do governador, esses vereadores e as pretensões da população.

Toremos, portanto, as passagens, velha praça

O Combate, 11/5/1927

Mr. Wilson esteve em condições, levantando os colhidos. Sua posição era clara, como divulgada

"O Combate: A eliminação da Light?"

"Wilson: Infelizmente o

O Combate, de 11/11/27

"A Light só tratará da reforma da população de São Paulo, se ela não piora-lo."

Diário Nacional, de 25/11/27

"É com grande cópia de dinheiro que lhe deve ser entregue o onibus, como que esse onibus é inconvenientes para o público."

O Estado de S. Paulo, de 25/11/27



- Aguenta, Juc

Belmonte, Folha da Noite, 3/11/27

ALERTAI

A LIGHT QUER A REFORMA DO SEU CONTRACTO DE BONDES

Amparada, durante 25 annos, pelo prestigio politico do seu advogado, o fallecido presidente do Estado, e, agora, pela influencia do chefe politico da capital e de varios vereadores, a Light & Power requereu á Camara a reforma do seu contracto de bondes.

O requerimento foi despachado ás commissões de Justiça, Obras, Finanças e Hygiene e, dentro em pouco, obedientes ás ordens do seu eietor, esses vereadores concordarão com as pretensões da empresa canadense.

Teremos, portanto, o augmento das passagens, velha pretensão da Light.

e o monopólio dos auto-omnibus, para que os paulistanos fiquem definitivamente sob o guante dos socios dos srs. Sylvio de Campos, Alexandre Marcondes, Orlando Prado e outros politicos do P. R. P.

Urge, pois, que a imprensa estude as pretensões da Light.

A população precisa conhecer o que ella quer e a presidencia da Camara tem o dever indeclinavel de mandar publicar na integra o requerimento da Companhia, antes dos pareceres das commissões.

Paulistanos, alerta! Defeidei os vossos bolsos!

O Combate, 11/5/1927

Mr. Wilson esteve quatro vezes na cidade entre 1925 e 1927 para estudar as suas condições, levantando dados necessários e explicitando como eles deveriam ser colhidos. Sua posição quanto ao monopólio no setor dos transportes coletivos era clara, como divulgou em entrevista à imprensa:

"O Combate: A eliminação da concorrência é então ponto fundamental da proposta da Light?"

"Wilson: Infelizmente os fatos provados não admitem outra alternativa."

O Combate, de 11/11/27

"A Light só tratará da remodelação quando tiver em mãos o monopólio desejado; até lá a população de São Paulo vá suportando o systema actual, mesmo porque não é fácil peora-lo."

Diário Nacional, de 25/8/27

"É com grande cópia de argumentos e exemplos que procura a Light demonstrar não só que lhe deve ser entregue a sua discreção o inteiro monopólio dos transportes em onibus, como que esses transportes efetuados pelas empresas independentes são inconvenientes para o público."

O Estado de S. Paulo, de 3/9/27



-Aguenta, Juca! Ahi vem Madame Ben-Hur!

Belmonte, Folha da Noite, 3/7/1927

53



Belmonte, Folha da Noite, 19/6/1927

Em 1926, Wilson enviou à Light uma carta, em que apresentou de modo conciso as suas conclusões sobre o tráfego presente e futuro de São Paulo. Nesta carta (anexo 2), afirmou que o tráfego da cidade ainda não justificava “um sistema de trânsito rápido e não justificará senão depois que a cidade tiver mais do que duplicado a sua população.”

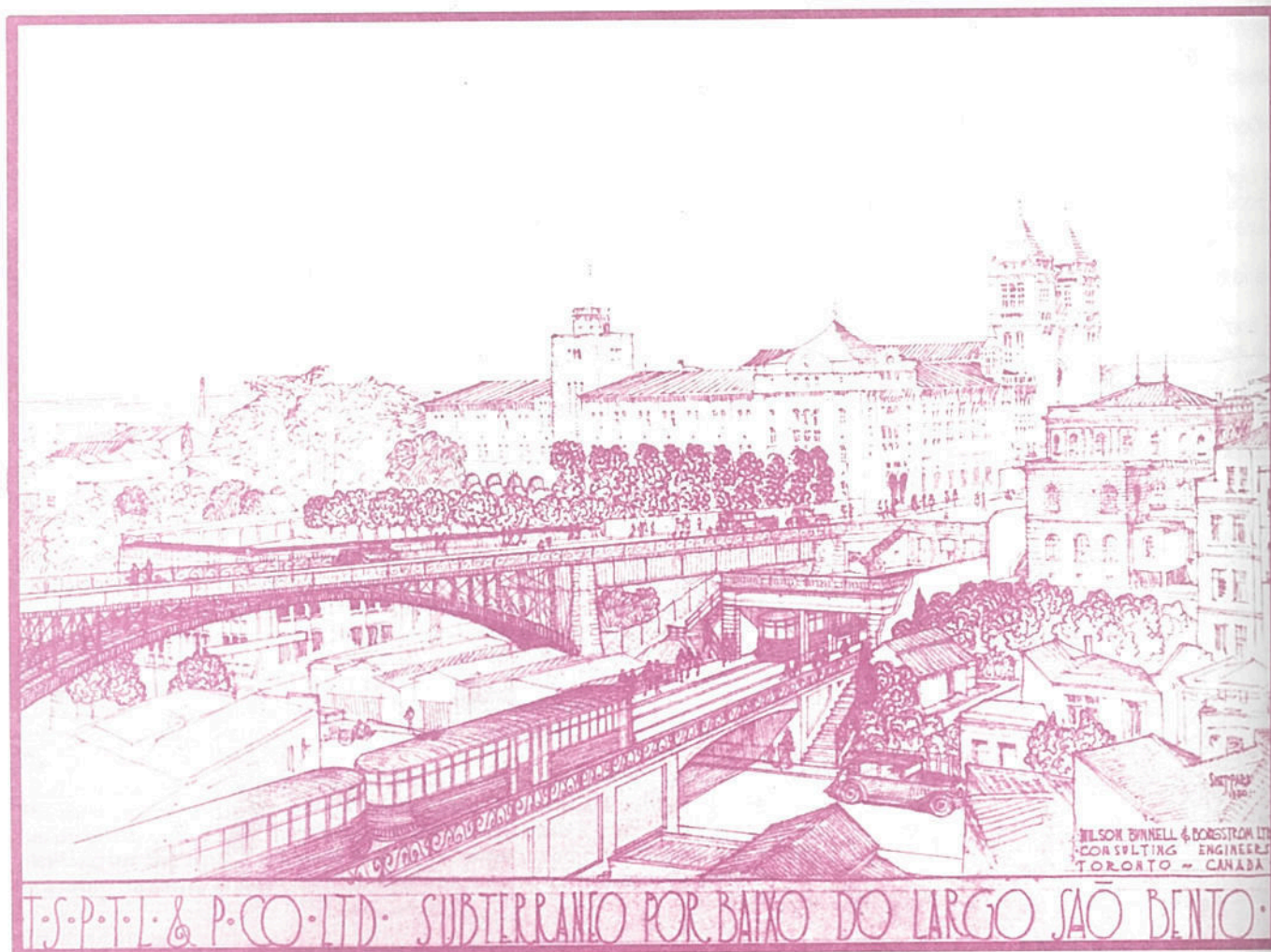
Também estão aí explicitados todos os pontos do plano de Wilson, que muitas vezes diferem do memorial apresentado pela Light ao prefeito, em maio de 1927 (anexo 3), que pretendia resolver definitivamente o problema do tráfego em São Paulo, ao mesmo tempo que possibilitava o aumento do capital externo da Light pela geração de maior retorno do investimento. Este documento foi o primeiro projeto abrangente sobre os transportes dentro do quadro da evolução urbana de São Paulo.

“Somente pela execução de um plano geral assim concebido, poderá o problema do tráfego em São Paulo ter uma solução definitiva, satisfatória e duradoura. Qualquer outro programa de menor vulto do que este constituirá apenas um paliativo, remediando apenas por alguns anos o estado atual das coisas. No fim de um breve período de tempo, estaríamos de novo diante da mesma situação embaraçosa de hoje, com a circunstância agravante de que, para resolvê-la, os esforços e o capital dispendido teriam de ser então muito maiores do que atualmente, como é fácil de compreender, à vista do aumento contínuo do custo dos terrenos, materiais, operação, mão de obra, etc.”⁽¹⁷⁾

O plano da Light, resumido por Mário Lopes Leão, consistia em:

“três linhas duplas de alta velocidade, atravessando a zona intermediária, mas em nível inteiramente separado e independente das ruas. Sobre essas linhas os passageiros da zona exterior seriam trazidos até o centro e aí distribuídos por intermédio do subterrâneo central.

Essas linhas se estenderiam para o Leste e Sudeste, para Sudoeste e para o Norte. ►



A linha para o Sudeste, com um subterrâneo por baixo do Canal Tamanduateí, atravessando o Ferro Central, a Leste do Bel Seria feita uma ligação na si

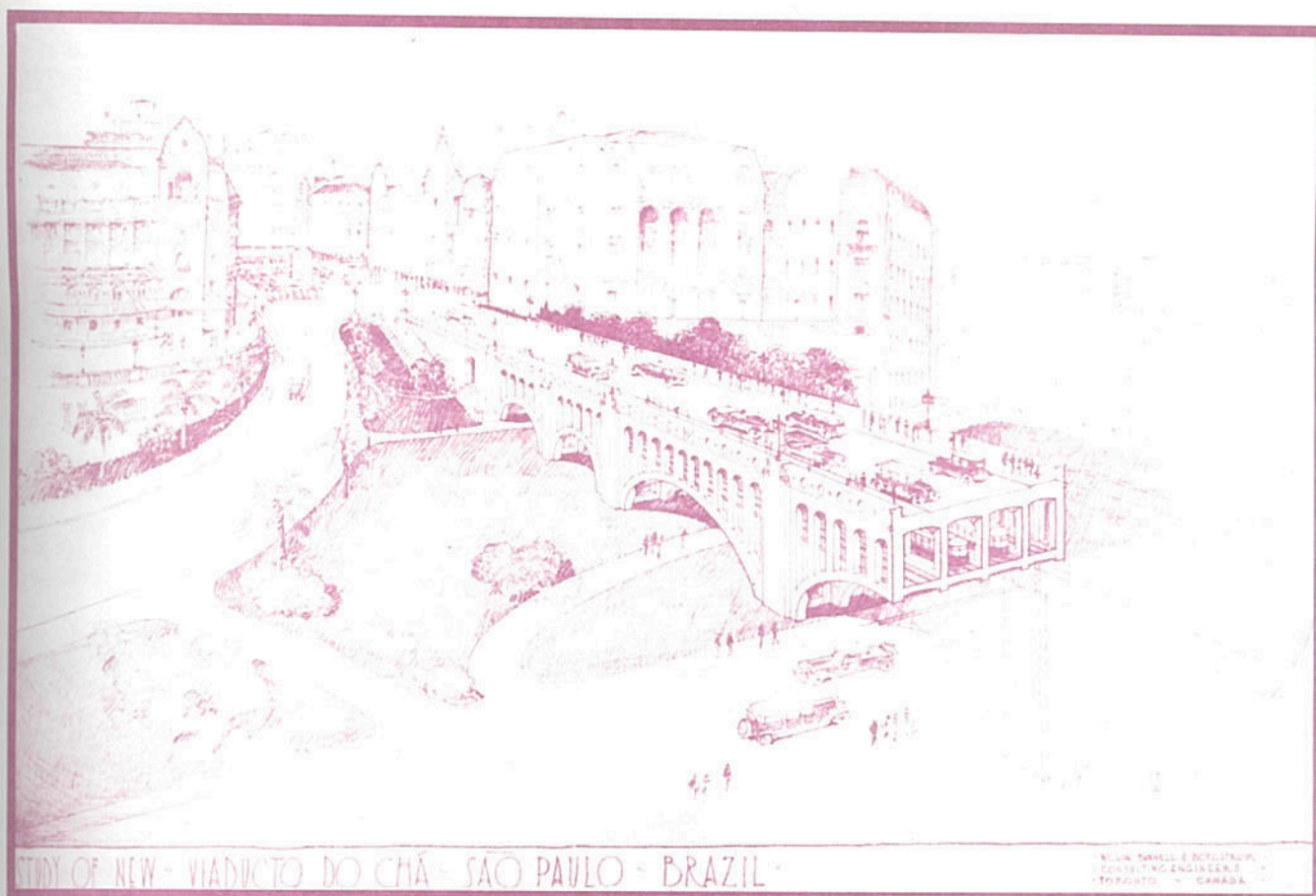
Esta linha, com as suas linhas assegurar serviço positivo e território que se desenvolve o Ferro Central. O tempo das viagens reduzido à metade.

A linha para o Sudoeste parte um subterrâneo por baixo da e por um tunel por baixo da e rio Pinheiros; outro ramal em (Ibirapuera), com uma ligação para a avenida Domingos de

Esta linha, com as suas ligações avenida Paulista e no Vale do

O tempo das viagens da cidade ficaria reduzido à metade.

A linha para o Norte não deveria ser servida pelo Tramway da C concorrência. Se, entretanto, o Canal Tamanduateí e ligando. Esta linha daria escoamento para leste e oeste ao longo do vale deveria ser reservado leito par



A linha para o Sudeste, conforme a proposta, partiria do subterrâneo central, por um subterrâneo por baixo da rua do Carmo, daí por um elevado cortando o Canal do Tamanduateí, atravessando a S. Paulo Railway, na Moóca, e a Estrada de Ferro Central, a Leste do Belenzinho e cortando a rua Celso Garcia no Tatuapé. Seria feita uma ligação na superfície, com o Ipiranga, via Avenida Independência.

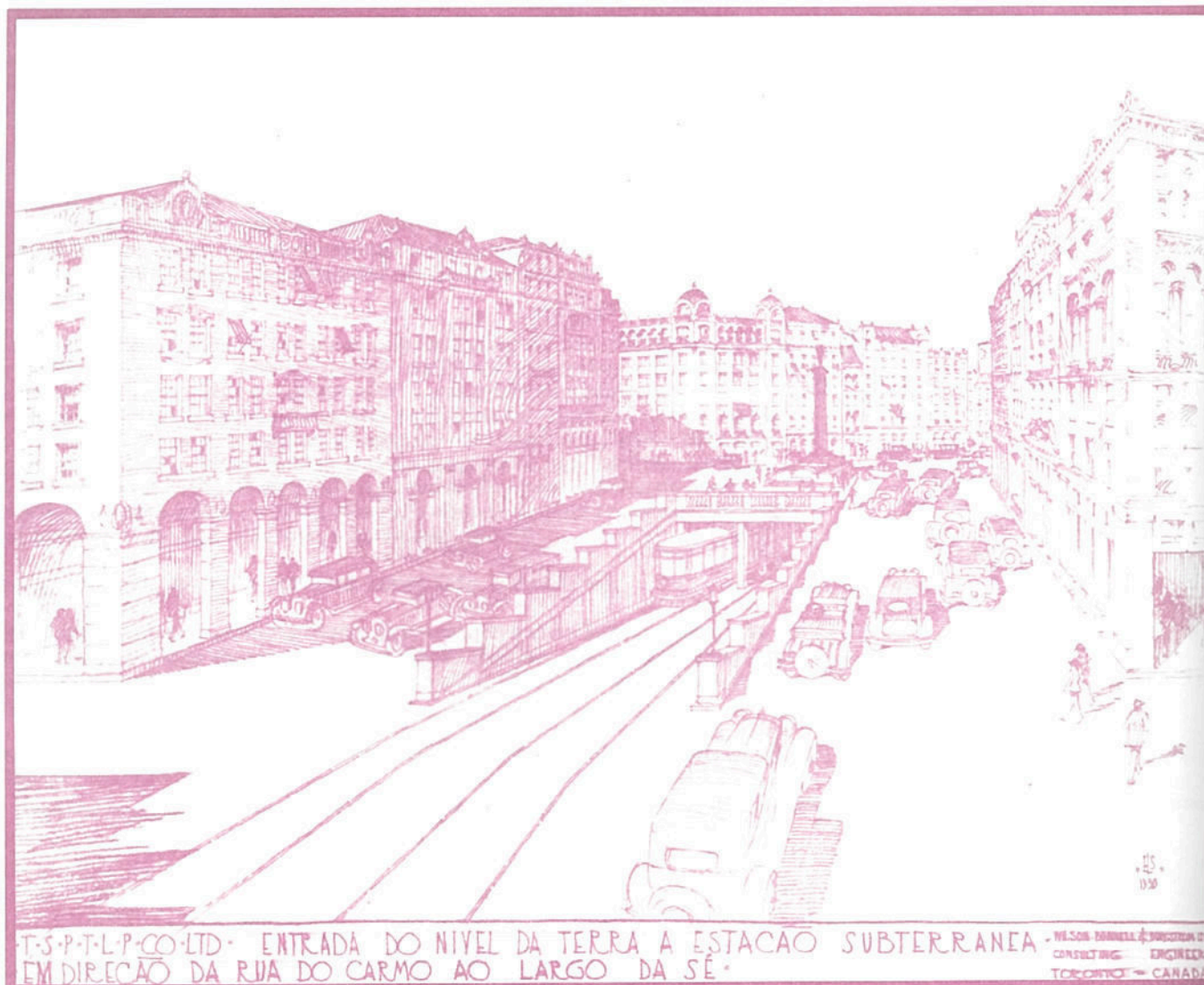
Esta linha, com as suas linhas alimentadoras na superfície, tinha em vista assegurar serviço positivo e rápido para o Ipiranga, Moóca, Penha e todo o território que se desenvolve a leste da São Paulo Railway e sul da Estrada de Ferro Central. O tempo das viagens à Moóca e pontos situados além ficaria reduzido à metade.

A linha para o Sudoeste partiria do subterrâneo central, do lado do Tesouro, por um subterrâneo por baixo da rua Xavier de Toledo e daí pelo Vale do Anhangabaú e por um tunel por baixo da avenida Paulista. Um ramal iria ao Jardim America e rio Pinheiros; outro ramal em direção sudeste até o novo Parque Municipal (Ibirapuera), com uma ligação para a linha de Santo Amaro e um prolongamento para a avenida Domingos de Moraes.

Esta linha, com as suas ligações na superfície, serviria todo o território além da avenida Paulista e no Vale do Pinheiros, desde Santo Amaro até o Alto da Lapa.

O tempo das viagens da cidade para Indianópolis, Jardim América ou Pinheiros ficaria reduzido à metade.

A linha para o Norte não deveria ser construída, desde logo, pois que essa área já era servida pelo Tramway da Cantareira, e não se justificaria uma linha em concorrência. Se, entretanto, ela fôsse construída, seria uma linha cavalgando o Canal Tamanduateí e ligando-se com o subterrâneo central do Mercado Novo. Esta linha daria escoamento para linhas futuras de alta velocidade em direção leste e oeste ao longo do vale do Tietê. Nas obras de retificação do Tietê deveria ser reservado leito para taes linhas." (18) ►



Esta foi a origem da incerteza do prof. Vic... São Paulo, o encarregado do problema do tráfego da...

Já em dezembro de 1926, relatório de sua missão, engenheiro inglês, que a municipalidade. O cand...

"... é um dos peritos mais conhecidos em transportes; conhece pessoalmente o francês, p...

Correio Paulistano, de 23/12/26

Não temos informações sobre os quatro meses de sua estadia na época, com um currículo de trabalho aprovado, e o trabalho in...

O sr. e a sra. Dalrymple e a sra. Dalrymple foram acolhidos pela Light com a maior atenção.

Victor da Silva Freire preparou o relatório sobre a chegada do perito estrangeiro.

O relatório de Dalrymple provocou debates na imprensa. O fato de o relatório se ater-se aos números experimentais, em vez de com os lucros da Light, não foi o fato que demonstrava de fato que o projeto foi comparado ao projeto de Cintra e assessorado por Victor da Silva Freire. São Paulo necessitava muito de um plano para a Light.

"As necessidades do tráfego de São Paulo não estivesse bem ao par das de São Paulo, por aqui durante dois ou três meses, interessada fumando charu...

Diário Nacional, de 26/11/27

"A passagem de hoje é mais rápida, o quilometro aumentou para a velocidade e outros 100% a se...

Folha da Manhã, de 31/12/27

Edgard de Souza assim resumiu os pontos capitais da reforma proposta pela Light:

"... construção do subterraneo central, remodelação do largo do Tesouro, por meio de curvas de retorno ao subterraneo; linhas de alta velocidade; supressão de linhas singelas; multiplicação de linhas duplas; novas extensões de trilhos em ruas não ainda dotadas de serviço de viação; reajuste dos pontos terminaes, para serem adaptados aos carros fechados e economizar tempo; regularização dos pontos de parada, em benefício da velocidade e conveniência do público e adaptação do typo moderno de bondes fechados, com a consequente modificação no serviço de cobrança de passagem." (19)

Em 1926, o prefeito criou uma comissão composta por Antônio Carlos de Assumpção, José Maria Whitaker, Spencer Vampré, Alexandre de Albuquerque e Victor da Silva Freire, para dar parecer sobre o problema da viação urbana do município, que levasse em consideração o estudo feito por mr. Wilson. O relatório da Comissão (anexo 4) apoiou ostensivamente a posição da Light, chegando a repetir páginas inteiras do primeiro memorial enviado pela Light em 1924. Realmente, a preocupação primeira da Comissão parece ter sido a justificação do aumento das passagens dos bondes.

"No presente relatório, tratámos em primeiro lugar, da necessidade do aumento das passagens, antes mesmo de fazermos uma apreciação minuciosa das condições que determinam a crise da viação urbana actual sob o ponto de vista, não mais de insuficiencia de renda, mas de insuficiencia de rede. E adoptamos esta disposição pensadamente, porque, resolvida a questão das passagens, tudo mais decorre como facil consequencia."

A discussão sobre o problema continuou na Câmara, e, em agosto de 1926, Alexandre de Albuquerque afirmou que, como membro da Comissão, tivera boa impressão do trabalho, mas que possivelmente o sr. Wilson havia silenciado em pontos que não representavam o interesse de seu cliente, mas que eram de interesse da cidade. ►

Os grandes film



Belmonte, Folha da Manhã, 6/2/1928

Esta foi a origem da indicação do prefeito para que, aproveitando a estada no estrangeiro do prof. Victor da Silva Freire, antigo diretor de obras da cidade de São Paulo, o encarregasse de procurar um especialista capaz de opinar sobre o problema do tráfego da cidade.

Já em dezembro de 1926, o dr. Victor da Silva Freire entregou ao dr. Pires do Rio o relatório de sua missão, em que falava de seu contato com James Dalrymple, um engenheiro inglês, que era diretor dos *tramways* de Glasgow, pertencentes à municipalidade. O candidato tinha um currículo respeitável:

"... é um dos peritos mais consultados pelas comissões do Parlamento em matéria de transportes; conhece pessoalmente muitos casos europeus e americanos, desempenhou com êxito idênticas comissões em Chicago e Calcutá, conhece soavelmente o francês, possuindo reputação moral de primeira ordem."

Correio Paulistano, de 23/12/26

Não temos informações sobre os honorários pagos ao sr. Dalrymple durante os quatro meses de sua estadia, mas o belga Ernest D'Hoop, também contratado na época, com um currículo menos importante, propunha um estipêndio de £: 2.500, correndo as despesas por sua própria conta. A escolha de Dalrymple foi aprovada, e o trabalho iniciado em fevereiro de 1927.

O sr. e a sra. Dalrymple estiveram no Rio de Janeiro em abril de 1927, sendo acolhidos pela Light com o maior cuidado, recebendo também, na viagem de volta, a maior atenção.

Victor da Silva Freire preocupou-se também em avisar a Light sobre sua missão. A chegada do perito despertou o maior interesse de Edgard de Souza.

O relatório de Dalrymple apoiou plenamente o projeto da Light, e sua publicação provocou debates na imprensa. Houve críticas devidas ao fato de Dalrymple ater-se aos números expostos no memorial da Companhia, não se preocupando com os lucros da Light nem com a adequação de seus serviços aos usuários, fato que demonstrava desconhecimento dos problemas específicos da cidade. O projeto foi comparado ao Plano de Avenidas desenvolvido pelo eng. dr. Ulhoa Cintra e assessorado por Prestes Maia, tendo Dalrymple concluído que São Paulo necessitava muito mais de um plano de trânsito rápido, como o proposto pela Light.

"As necessidades do tráfego deveriam ser estudadas por um profissional do país, que estivesse bem ao par das exigências do momento e, não por um estrangeiro que andou por aqui durante dois ou três meses, mancomunado com os interesses da empresa interessada fumando charutos caros às custas dos cofres públicos."

Diário Nacional, de 26/11/27

"A passagem de hoje é mais cara do que em 1915, ou antes o lucro de cada carro-quilometro aumentou para a Light, mesmo dando-se lhe 100% de acréscimo nos salários e outros 100% a seu favor no cambio."

Folha da Manhã, de 31/12/27

Os grandes films



Belmonte, Folha da Manhã, 6/2/1927

Houve também pronunciamentos favoráveis:

"O descortínio da Light é ilimitado. Na sua sinceridade compreendeu a conveniência de renovar o seu contrato e não vacilou em apresentar sua proposta francamente luminosa... Ainda não entramos nas apreciações do memorial sobre os serviços de transportes apresentado à Camara Municipal pela integérrima Companhia Light."

O Dia, de 26/11/27

O assunto dominava as preocupações da população e permanecia nas manchetes dos jornais, refletindo não apenas a sua importância, como também a maior liberdade da imprensa em todo o país, decorrente do levantamento do estado de sítio, no governo de Washington Luis, e do surgimento da oposição ao PRP explicitada pelo Partido Democrático.

"A Light & Power é, hoje, assumpto obrigatorio, tanto para as conversas de saião como para as conversas displicentes dos cafés."

O Estado de S. Paulo, de 1/12/27

Apresentado à Câmara em maio de 1927, o memorial da Light não foi inicialmente publicado na íntegra pelos jornais, causando reclamações imediatas do Juca Pato, que mostrava preocupação com o custo das passagens:

"A senhora Light não publicou o memorial na íntegra, mas somente a parte das rissonhas promessas, dos embaladores projetos ..."

Folha da Manhã, de 17/5/27

A responsável pela não publicação do texto integral era a própria Câmara Municipal, na figura de seu presidente Luis Fonseca. Dado um afastamento momentâneo do presidente, Luis Seráfico assume e resolve mandar publicar o memorial; certamente, este era um tema que envolvia importantes interesses:

"Não compreenderão os senhores vereadores que este caso da reforma do contrato da Light será bem diferente do caso da Telephonica, porque não estamos mais no regimem asphixiante do estado de sítio e porque outra é a situação do País e do Estado, com oposições arregimentadas e um partido em lucta, apoiado por elementos valiosos do comercio, das indústrias, da lavoura, das profissões liberais e até do proletariado?"

Diário Popular, de 6/6/27

O debate sobre o problema da renovação do contrato da Light e de sua consequência imediata, o aumento do preço da passagem, inflamou a população. Toda a imprensa se manifesta. O Diário Nacional passou a publicar uma série de artigos assinados por F. Telles, que analisou ao longo de meses todos os aspectos do contrato:

"O que não nos parece justo é que a companhia, em vez de pedir a rescisão do seu contrato, queira conservar todas as vantagens do mesmo e alliviar-se do ônus."

Diário Nacional, de 9/8/28

Carlos de Maia, articulista do Correio da Manhã, reconhece a importante participação da Light no progresso paulista, mas afirma que os investimentos da Companhia não têm acompanhado seus lucros:

"Se é escasso o número de carros de primeira classe, os de segunda, para operários, são de tal forma reduzidos, que o público só os toma de assalto como praça de guerra."

e ainda,

"É necessário que a Light estenda seus trilhos aos novos bairros, sem recorrer a auxílios de particulares; aumente o número de seus carros, melhore o serviço de tráfego; concorra para o descongestionamento da cidade e beneficie as classes operárias, com a concessão de carros adequados."

Correio da Manhã, de 24/6/27

A argumentação da baixa rentabilidade da Companhia era questionada:

"Os lucros líquidos da Brazilian Traction passaram de US\$ 3.237.681 em 1921 para US\$ 11.745.397 em 1926."

O País, de 24/8/27

Victor da Silva Freire
a posição da Light, in
a Companhia:

*"Os títulos de uma emp.
obrigações dos emprés
o uso de suas ruas sirva*

Diário Nacional, de 9/8/27

Também Juó Bananêri
criado por Alexandre I
arrevesada, que a razão

*"Pra desingogestioná u
pedestres etc, etc, na a
automobile i otros inveig*

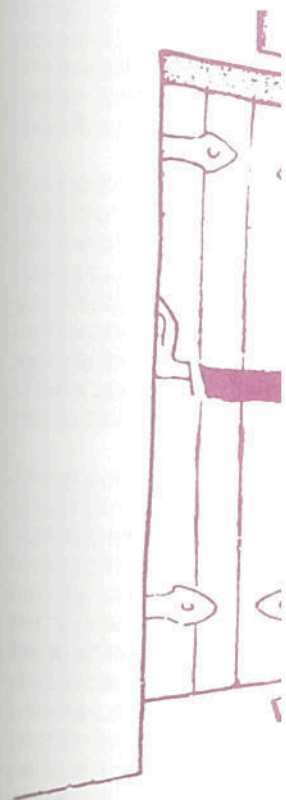
Diário Nacional, de 25/1/27

O debate em torno de
segundo semestre de
linguagem singela", pa
Souza, publicados diar
reformulação e moderr
rapidez e eficiência tra

*"Ficará assim inteirada
pretende levar a efeito
das limitações de seu
radical remodelação, te
Paulo e dotar a capital
velocidade, com um tra
serviço de transportes
mundo."(20)*

Para a Light, a solução
veículos sobre trilhos. E

*"Enquanto, porém, não
Companhia não poderá
que o tráfego de uma c
como São Paulo, só por
feito sobre trilhos."(21) ▶*



Tenha paciência, dr.!

Belmonte, Folha da Noite, 28/12/27

Victor da Silva Freire foi ao Rotary Club fazer uma conferência na qual reforçava a posição da Light, indicando um envolvimento oficioso da municipalidade com a Companhia:

"Os títulos de uma empresa de viação urbana devem oferecer garantia igual à das obrigações dos empréstimos municipais. É um perigo para uma cidade o consentir que o uso de suas ruas sirva para explorar a credulidade de acionistas ingênuos."

Diário Nacional, de 9/8/27

Também Juó Bananère, o italiano imigrante e crítico da cidade, personagem criado por Alexandre Marcondes Machado, deixa claro em sua linguagem arrevesada, que a razão da Light ultrapassava a lógica:

"Pra desingogestioná u transimo di atomoves, gaminhós, garroças, garrinho di mó, pedestres etc, etc, na a rua. Só podi passar us bondi da laite. Non té incabimento os automobile i otros inveigolo andá trapagliando o transimo da Laite! É un disafore!..."

Diário Nacional, de 25/11/27

O debate em torno de um novo contrato permaneceu nos jornais durante todo o segundo semestre de 1927, levando a Light a se colocar através de 16 artigos "em linguagem singela", para melhor compreensão popular, assinados por Edgard de Souza, publicados diariamente em vários jornais. Ficava clara a completa reformulação e modernização do sistema de transportes e a introdução da rapidez e eficiência trazidas pelo transporte subterrâneo.

"Ficará assim inteirado (o público) do vasto programma que a Companhia pretende levar a efeito e que, evidentemente não pode ser empreendido dentro das limitações de seu contracto actual. É um programma, como se vae ver, de radical remodelação, tendente a modernizar o serviço de transportes em São Paulo e dotar a capital de um systema de subterrâneos e linhas elevadas de alta velocidade, com um trafego mixto de bondes e de auto-omnibus, ou seja um serviço de transportes modelado pelos mais modernos e aperfeiçoados do mundo."(20)

Para a Light, a solução para o transporte urbano em São Paulo centrava-se nos veículos sobre trilhos. Edgard de Souza deixa este aspecto bem claro:

"Enquanto, porém, não houver outros meios para transporte sobre trilhos, a Companhia não poderá abandonar nenhuma linha actualmente em tráfego, visto que o tráfego de uma cidade commercial e industrial em franco desenvolvimento, como São Paulo, só poderá ser planejado de um modo expedito e barato, quando feito sobre trilhos."(21) ▶



Tenha paciência, dr.! Mas com essa maleta é proibida a entrada...

Belmonte, Folha da Noite, 28/12/1927



Figura criada por Alexandre Marcondes Machado para o jornal "Diário Nacional".

O personagem criado por Alexandre Marcondes Machado

Apesar de todo o seu empenho e influência, a Light não conseguiu aprovar o seu projeto integrado de transportes. Certamente, este era um desfecho que não estava previsto, existindo até a minuta da renovação do contrato.

"A Light, dada a excelência do projeto, a oportunidade de sua execução, chegara mesmo, a adquirir algumas áreas, na colina central da cidade, para nelas serem construídas as estações subterrâneas."

Ruy de Azevedo Sodré⁽²²⁾

A Câmara não chegou sequer a discutir o assunto, a matéria foi sendo protelada, a Companhia percebeu que as circunstâncias não eram favoráveis e o projeto terminou sendo arquivado.

Vários fatores contribuíram para que esse assunto do maior interesse para a população e a cidade, não fosse debatido. Pode-se, porém, atribuir às circunstâncias políticas uma grande parcela da responsabilidade pelo engavetamento e abandono desse projeto.

A morte de Carlos de Campos, em meados de 1927, e a eleição de Julio Prestes marcaram uma definitiva mudança nas relações entre a Light e o governo, já explicitada no discurso de posse do novo presidente do estado:

"Sempre procurei ver minha pátria e trabalhar pelos seus interesses com olhos brasileiros, sem o auxílio de lentes estrangeiras e sem necessidade de julgamentos de importação."

Folha da Manhã, de 31/12/27

A imprensa imediatamente se posicionou, colocando o problema da reforma do contrato da Light:

"Cabe ao Sr. Julio Prestes, como a mais alta autoridade do Estado, impedir que a Câmara Municipal delibere sobre assunto de tanta relevância em duas ou três sessões apressadas, concedendo ainda este ano, a revisão e reforma pleiteadas. Acabemos de uma vez por todas com a vergonha da advocacia administrativa."

Folha da Manhã, de 1/12/27

A seqüência dos fatos veio demonstrar que o projeto da Light não mais encontrava lugar dentro da política da província.

"Esta empresa que é a única a não perceber que houve mudança no governo de São Paulo, e que os tempos agora são outros."

E ainda:

"(...) estamos convencidos de que o senhor Julio Prestes saberá honrar as tradições de seu nome, opondo-se aos esbulhos que a Light and Power prepara de comum acordo com a municipalidade."

Folha da Manhã, de 4/1/28

Em 1928, Julio Prestes, em mensagem ao Congresso Estadual, pediu uma reforma constitucional, para que o prefeito passasse a ser nomeado pelo presidente da província.

O encaminhamento do pedido é feito em outubro, não permitindo os trâmites necessários dentro daquela legislatura que se encerrava em março de 1929. A fundamentação do pedido de reforma constitucional apoiava-se nos gastos com serviços de água, bombeiros e instrução, feitos pelo estado na capital, que seriam superiores à arrecadação. Parecia ao governo do estado, que a dependência econômica explícita da municipalidade deveria vir acompanhada de uma dependência política. Ficava assim também clara a existência de uma divisão dentro do Partido Republicano Paulista, responsável pela indicação dos candidatos à prefeitura.

Julio Prestes pretendia ter uma influência direta na escolha do prefeito, mas, devido aos impedimentos de prazo, acolheu a indicação do PRP e apoiou a reeleição de Pires do Rio à prefeitura em 1928. Desde o início da República, não se via uma disputa eleitoral importante na cidade. O Partido Democrático lançou Marrey Junior como seu candidato, e a disputa foi feroz. O PRP venceu mais uma vez, mas as acusações de fraude ocuparam as manchetes dos jornais. A hegemonia da situação estava ameaçada, era o começo do fim de uma época.

Ainda em 1928, o Partido Democrático formou uma comissão para estudar a proposta da Light, avaliando separadamente o problema do aumento das passagens e o do monopólio dos ônibus. ►

Muito mais do que u
PRP (Partido Republi
da vida política e ad
Paulo ao longo das c
Velha". Como única f
coesa e organizada r
Império em novembr
na consolidação da p
conturbado período c
marcou os primeiros
estabilização instituc
períodos presidencia.
(1894-1898) e Campos
dirigentes do republic
ascensão à presidênc
Alves (1902-1906), anti
Império, sela-se a alia
partidos monárquicos
discretamente à nova
históricos" dos temp

Dentro das regras ins
descentralização fede
republicanos e viga-m
era difícil a formaç
nacionais, e as tentat
êxito; o jogo político c
estados, com nítida p
principais em populaç
Paulo e Minas Gerais)
respectivos partidos: c
Republicano Mineiro).

Fala-se por vezes em c
públicos e da vida pol.
apropriado falarmos e
governadores (ou pres.
título então), todos os
quase totalidade dos p
estaduais era oriunda

Esta estrutura de poder
rede municipal de dire
transmissão entre as c
ou seja, o coronelato r
do partido, seu órgão s
os grandes caciques p
representantes. A Com
última palavra sobre os
vezes, do país.

Sob a égide do PRP, o
tarefa de construção d
administrativa adequac
Imigração, transporte, e
isto fez parte da agend
primeiros presidentes o
Bernardino de Campos
poderosa máquina adm
uso dos recursos financ
descentralização federa
país, dotado de uma for
de ser um exército, capa
econômica própria, corr
valorização do café.

EDUARDO KUGELMAS

Muito mais do que uma agremiação partidária, o PRP (Partido Republicano Paulista) foi o eixo central da vida política e administrativa do Estado de São Paulo ao longo das quatro décadas da "República Velha". Como única força política civil razoavelmente coesa e organizada no momento da queda do Império em novembro de 1889, o PRP foi peça chave na consolidação da própria República. Após o conturbado período de revoltas militares que marcou os primeiros anos do novo regime, a estabilização institucional foi alcançada nos períodos presidenciais de Prudente de Moraes (1894-1898) e Campos Salles (1898-1902), veteranos dirigentes do republicanismo paulista. Com a ascensão à presidência da República de Rodrigues Alves (1902-1906), antigo conselheiro de Estado no Império, sela-se a aliança entre os políticos dos partidos monárquicos que aderiram rápida e discretamente à nova ordem e os "republicanos históricos" dos tempos da propaganda.

Dentro das regras institucionais traçadas pela descentralização federativa, principal objetivo dos republicanos e viga-mestra da Constituição de 1891, era difícil a formação de partidos políticos nacionais, e as tentativas de criá-los não tiveram êxito; o jogo político desenrola-se a partir dos estados, com nítida preponderância dos dois principais em população e peso econômico (São Paulo e Minas Gerais) e a hegemonia dos respectivos partidos: o PRP e o PRM (Partido Republicano Mineiro).

Fala-se por vezes em controle pelo PRP dos cargos públicos e da vida política paulista; talvez seja mais apropriado falarmos em simbiose. Todos os governadores (ou presidentes do estado, como era o título então), todos os secretários de estado e a quase totalidade dos parlamentares federais e estaduais era oriunda do PRP.

Esta estrutura de poder repousava em uma sólida rede municipal de diretórios que servia de correia de transmissão entre as célebres "influências locais", ou seja, o coronelato rural e a comissão executiva do partido, seu órgão supremo, onde tinham assento os grandes caciques políticos ou seus representantes. A Comissão Executiva cabia a última palavra sobre os rumos do estado e, por vezes, do país.

Sob a égide do PRP, o governo estadual lançou-se à tarefa de construção de uma infra-estrutura administrativa adequada à veloz expansão cafeeira. Imigração, transporte, educação, saúde pública, tudo isto fez parte da agenda de modernização dos primeiros presidentes do estado. No período de Bernardino de Campos (1892-1896), consolida-se uma poderosa máquina administrativa. Fazendo pleno uso dos recursos financeiros e políticos da descentralização federativa, São Paulo é quase um país, dotado de uma força pública que chega perto de ser um exército, capaz de ensaiar uma política econômica própria, como se vê nos episódios da valorização do café.

No plano nacional, após a fieira de três presidentes paulistas, há uma relativa retração; o PRP apóia a candidatura de Rui Barbosa em 1910, em uma das raras eleições sem candidatura única do período, e amarga um afastamento parcial do poder durante o governo de Hermes da Fonseca (1910-1914). Na sucessão deste, recomposta a aliança São Paulo-Minas, é eleito o mineiro Wenceslau Brás e, em 1918, é reeleito Rodrigues Alves, que morre sem ser empossado. Só em 1926 São Paulo voltaria à presidência com Washington Luís Pereira de Souza.

Nos primeiros anos da década de 1920, quando Washington Luís ocupa a presidência do estado, o poderio do PRP parece estar em seu auge. É cada vez mais nítida a preponderância econômica de São Paulo, onde o café atinge o auge de sua expansão ao mesmo tempo que a economia se diversifica e a indústria cresce. Mas os observadores mais argutos percebem sinais de crise; há insatisfação na emergente classe média urbana e entre os intelectuais e juristas liberais que gravitam em torno do jornal O Estado de S. Paulo, descontentes com as eleições a bico de pena. Por outro lado, a prosperidade cafeeira é cada vez mais ameaçada pelo espectro da superprodução. Criam-se mecanismos de defesa permanente dos preços, mas parece impossível satisfazer a todos os interesses ligados ao complexo cafeeiro, surgindo conflitos entre grandes e pequenos produtores, entre fazendeiros e comissários, entre plantadores das zonas velhas e das zonas novas.

Em 1926 surge o Partido Democrático, que tem como fundador e presidente de honra a figura emblemática das elites paulistanas, o octogenário Antônio Prado. Desagradado de diferentes tipos de descontentamento com o status quo, o Partido Democrático rompe o monopólio perrequista e elege alguns parlamentares federais e estaduais, demonstrando força eleitoral na capital ao lançar Marrey Júnior para prefeito contra Pires do Rio.

Apesar de tudo, Washington Luís e o PRP sentem-se suficientemente fortes para a fatídica decisão de forçar o nome de Júlio Prestes para a sucessão federal, o que dá origem à formação da Aliança Liberal e, por fim, à Revolução de 30 e à queda da República Velha. Como sombra do que fora, o PRP ainda sobreviverá alguns anos ao fim do regime com que tanto se identificara e em 1932 forma a Frente Única Paulista com os antigos adversários do PD e participa da Revolução Constitucionalista, assim como das eleições para a Constituinte de 34. Mas, dentro do novo quadro político, pouco restaria de quem fora um dia apelidado de "frondoso jequitibá", por seu vigor e seu enraizamento na paisagem paulista.

1 INTEGRA DO MI
COLOCAÇÃO DO
DO CONTRATO2 CORRESPONDÊ
PROPOSTAS EFI3 MEMORIAL ENV
TRANSPORTES.
DADOS SOBRE A4 RELATÓRIO DA C
LIGHT. ESTÃO AC
COMPANHIA SOI

"Agora que a Light se empenha pela modificação a seu benefício, do cadastro de viação elétrica ao qual está presa até 1941, surge outra oportunidade para o Poder Público limitar a liberdade de ação com que essa Companhia vem operando nos seus fornecimentos de luz e força. O que de tudo não é possível é continuar a população de São Paulo sujeita ao exclusivo arbítrio da empresa. Nem se diga que ela se acha presentemente em regime de livre concorrência, pois é notório que a Light desfruta, em matéria de força e luz, um monopólio de fato, que a recente concessão da Serra veio ainda consolidar. Dada essa situação se não houver uma convenção que se lhe oponha ao arbítrio, a Light, além de continuar no regime abusivo dos depósitos sem juros e das extensões cobradas integralmente dos consumidores, poderá ainda elevar discrecionariamente os preços da energia em suma o *sic volo sic júbio* dos ditadores."⁽²³⁾

A comissão concluiu que a reforma do contrato de viação urbana devia ser analisado conjuntamente com o fornecimento de força e luz, que a Light não deveria ser privilegiada na operação dos ônibus urbanos e que o aumento do preço das passagens necessitaria estar atrelado a um processo de tomada de contas da Companhia.

O abandono do Plano Integrado de Transportes foi o marco do fim de um estilo de relacionamento da Light com o estado e também do futuro do transporte sobre trilhos em São Paulo. Abriram-se assim os espaços para as avenidas, os automóveis e ônibus e a ênfase na utilização dos derivados de petróleo. Entre as muitas realizações do governo de Julio Prestes, podemos destacar o seu interesse pelas possibilidades trazidas pelo petróleo e a adoção de providências para a sua pesquisa em São Paulo. Pouco depois de assumir o governo, ainda em 1927, de posse da competente autorização legislativa (Lei n.º 2.219, de 9 de dezembro), foram ampliados os serviços da Comissão Geográfica e Geológica do Estado, para o estudo do solo paulista, visando o início de prospecções petrolíferas.

De qualquer maneira, impunha-se uma reformulação urbana, cuja inclinação influenciaria definitivamente o traçado da cidade. O custo público dos planos da Light e da prefeitura era comparável, mas Francisco Prestes Maia, empenhado na implantação do Plano de Avenidas, opôs-se ao projeto da Light pelos seus efeitos centralizadores, afirmando que, embora fosse uma opção correta do ponto de vista dos transportes, estava errada enquanto postura urbanística. A malha radial perimetral proposta em seu plano facilitaria o trânsito rápido e possibilitaria uma alternativa para o crescimento da cidade.⁽²⁴⁾ Assim foi feita a opção e decidido o desenho da metrópole paulista.

A situação política, aliada a uma efetiva atuação dos engenheiros que passaram a definir os destinos da municipalidade a partir dos anos 30, levou ao privilegiamento do transporte individual sobre o coletivo e ao desinteresse da Light pelo serviço de viação urbana; entretanto a Companhia estava presa por contrato à operação dos bondes até 1941. A partir de 1937, ela manifestou sua intenção de abandonar a concessão e foi impedida de fazê-lo devido à excepcionalidade do estado de guerra. Em 1947 (Decreto-Lei n.º 15.958, de 14/8/46), o serviço de viação urbana da Light foi assumido pela Companhia Municipal de Transportes Coletivos.

O valor da compra era de 60 milhões de cruzeiros, integralizado em ações da CMTCC, permanecendo a Light como grande acionista da nova companhia. Um mês depois, as passagens que custavam 200 réis desde 1909 foram aumentadas para 500 réis.

No quebra-quebra e na violência popular que então ocorreram foram queimados vários ônibus e bondes e quase foi destruída a sede da Prefeitura Municipal na rua Libero Badaró.

Pela primeira vez em muitos anos, a Light não foi responsabilizada pelo tumulto; a população foi à municipalidade reclamar a mudança de uma situação à qual julgava ter direitos adquiridos.

Abria-se uma nova era, em que os movimentos sociais desencadeados por reivindicações populares relativas aos serviços públicos passaram a ter como interlocutor o próprio estado.

O caminho dos bondes seria trilhado mais tarde pelos postes, fios, telefones e gasodutos, chegando à situação atual onde o estado é o responsável direto pela imensa malha dos serviços urbanos.

NOTAS

(1) HAGENAH, Wm., Relatório sobre o desempenho das companhias de bondes no mundo, s/d, Depto. de Patrimônio Histórico, VCH, Eletropaulo.

(2) idem

(3) Brazilian Traction Light and Power Company, Twelfth Annual Report for the year ended in 31st december 1924, Depto. de Patrimônio Histórico, VCH, Eletropaulo.

(4) RIBEIRO COUTO, in *Klaxon*, "Mensageiro do modernismo", Empresa Gráfica da Revista dos Tribunais, S. Paulo, 1976.

(5) GALVÃO, Patricia Rehder, *Parque Industrial*, Editora Alternativa, S. Paulo, 1982.

(6) Série de Relatórios anuais da Brazilian Traction Light & Power Company, Depto. de Patrimônio Histórico, VCH, Eletropaulo.

(7) Andrade, Oswald, in *Klaxon*, opus cit.

(8) ALCANTARA MACHADO, Antônio, *Brás, Bexiga e Barra Funda*.

(9) ANDRADE, Mario Raul de Moraes, in *Klaxon*, opus cit.

(10) BOSI, Ecléa, *Memória e Sociedade - Lembranças de Velhos*, T.A. Queiroz Editor, S. Paulo, 1983.

(11) GALVÃO, Patricia - opus cit.

(12) The São Paulo Tramway, Light & Power Co. Ltd., Electrical Dept., Annual Report 1925, Depto. de Patrimônio Histórico, VCH, Eletropaulo.

(13) HAGENAH, Wm., opus cit.

(14) AMERICANO, Jorge, *São Paulo nesse tempo 1915-1935*, Edições Melhoramentos s/d.

(15) SAVELLI, Mario, *Depoimento, Projeto História Oral*, Depto. de Patrimônio Histórico, VCH, Eletropaulo, 1985.

(16) LEITE, Cassiano Ricardo, *Martim Cererê: O Brasil dos meninos, dos poetas e dos heróis*, 3ª edição, Empresa Gráfica da Revista dos Tribunaes, São Paulo, 1932.

(17) SOUSA, Edgard, *The São Paulo Tramway, Light & Power Co. Ltd. e a reforma de seu contrato de viação*, 1927, Depto. de Patrimônio Histórico, VCH, Eletropaulo.

(18) LOPES LEÃO, Mario, *O metropolitano em São Paulo*, monografia apresentada ao Instituto de Engenharia, São Paulo, 1945.

(19) SOUSA, Edgard, opus cit.

(20) SOUZA, Edgard, opus cit.

(21) idem

(22) SODRÉ, Ruy de Azevedo, *A vida e a obra de Edgard Egidio de Souza*, São Paulo, 1976.

(23) Comissão do Partido Democrático, *Parecer sobre o contrato da LIGHT*, in OSELLO, Marco Antonio, Planejamento urbano em São Paulo (1899/1961), dissertação de mestrado, EAESP/FGV, São Paulo, 1983

(24) OSELLO, Marco Antonio, opus cit.

ANEXOS

DOCUMENTOS

- 1 ÍTEGRA DO MEMORIAL APRESENTADO PELA LIGHT À PREFEITURA MUNICIPAL EM 1924. INICIA-SE AQUI A COLOCAÇÃO DO PROBLEMA DA NECESSIDADE DE AUMENTO DE TARIFAS, ENVOLVENDO UMA MODIFICAÇÃO DO CONTRATO DE 1909.
- 2 CORRESPONDÊNCIA ENTRE MR. WILSON E A LIGHT. MATERIAL INÉDITO, ONDE PODEM SER VERIFICADAS AS PROPOSTAS EFETIVAMENTE FEITAS POR ESTE TÉCNICO.
- 3 MEMORIAL ENVIADO PELA LIGHT À PREFEITURA MUNICIPAL EM 1927, PROPONDO O PLANO INTEGRADO DE TRANSPORTES. PODE-SE VERIFICAR O TRABALHO CUIDADOSO DE MR. WILSON EM COLETAR IMPORTANTES DADOS SOBRE A CIDADE, APRESENTANDO, INCLUSIVE, MUITOS DE SEUS PROBLEMAS GLOBAIS.
- 4 RELATÓRIO DA COMISSÃO INCUNBIDA PELA PREFEITURA, TAMBÉM EM 1927, DA AVALIAÇÃO DO MEMORIAL DA LIGHT. ESTÃO AQUI REPETIDOS VÁRIOS PARÁGRAFOS DO ANEXO 1, DEMONSTRANDO A INFLUÊNCIA DA COMPANHIA SOBRE A MUNICIPALIDADE.

Exmo. Snr. Dr. Prefeito do Município de São Paulo

A THE SÃO PAULO TRAMWAY, LIGHT & POWER CO. LTD., concessionaria dos serviços de bonds neste Município e por maior brevidade denominada "esta Companhia" em tudo que segue, vem respeitosamente solicitar a atenção de V. Ex. para a presente exposição, que se destina a evidenciar o estado critico em que se encontra desde muito a exploração de taes serviços. Neste memorial, procurará esta Companhia salientar as principaes causas de sua situação, e, como consequencia, lembrará as medidas que poderiam, sinão remediar completamente a esse estado de cousas, pelo menos afastar por algum tempo ainda o perigo de se chegar a condições de todo irremediaveis, até que um programma mais amplo e seguro possa ser traçado.

Para sermos methodicos, mostraremos em primeiro logar que as circumstancias ora defrontadas por esta Companhia não são absolutamente peculiares a ella, tendo sido verificadas de um modo geral, em relação a quaesquer outras empresas do estrangeiro, que exploram este e outros serviços de utilidade publica, e cujas necessidades reaes e prementes já têm sido em grande parte devidamente reconhecidas ou constatadas pelo publico e pelos Governos.

Em seguida, especializando o caso desta Companhia, poderemos frizar melhor os pontos em que ella é mais onerada do que as estrangeiras, por funcionar em um paiz novo, onde não se fabrica ainda a maior parte do material empregado na tracção electrica urbana.

E para terminar, orientando-nos pelas soluções adoptadas ou ventiladas nos principaes casos analogos considerados em outros paizes, procuraremos reduzir ao minimo possivel as medidas que nos parecerem indispensaveis para acudir a esta Companhia no difficil momento por ella atravessado.

Por ter occorrido em época relativamente recente, é do conhecimento de todos que o actual systema de viação electrica urbana constitue, de um modo geral, a transição brusca do primitivo systema de bonds de tracção animada, cuja substituição começou a se operar industrialmente em todo o mundo desde 1890.

A simples constatação desse facto, justificaria qualquer revolução fundamental que porventura se tivesse dado na organização das empresas de bonds e nas suas relações com o publico e com as Municipalidades; pois, alem de muito mais caro por sua propria natureza, ainda apresentava o novo systema de tracção o onus de ser "um systema inteiramente novo", sem normas e exigencias conhecidas e sem qualquer applicação pratica anterior, por periodo que pudesse autorizar previsões mais ou menos verificaveis.

Apezar, porém, das muitas razões, que, logo ao se effectuar a substituição do systema primitivo pelo de tracção electrica, poderiam ter sido invocadas com o fim de se tentar uma revisão racional das velhas bases e condições de exploração, nada disso foi feito, tendo sido simplesmente applicado ao novo systema tudo que se afigurava como não peculiar ao original, isto é, tudo aquillo que não se referia em particular á technica ou á pratica da tracção em si.

Foi este o grande erro nessa questão, erro de consequencias duplamente graves, pelo vulto dos prejuizos acarretados (tanto maiores quanto mais se desenvolviam as rédes urbanas de carris) e por ter sido o malentendido basico e generalizado, de difficil descoberta, porquanto a falha resultante foi considerada como que inherente ao proprio systema novo de tracção.

Como se vê, já não falamos aqui no absurdo de se pretender applicar as mesmas obrigações pesadas e as mesmas tarifas por demais exiguas a um systema que tão grandes vantagens offerecia sobre o primitivo, como si, por uma inversão da ordem natural das cousas, todo o novo conforto e todas as novas facilidades e vantagens trazidas não tivessem de acarretar fatalmente despesas de exploração em maiores proporções que as determinadas pelo antiquado e já intoleravel systema de tracção animal. E isto, sem descermos á consideração do inconveniente, que sempre se verificava no antigo regimen, da existencia simultanea de diversas empresas de bonds em uma mesma cidade, cada uma das quaes cobrando um nickel nas suas linhas, e tornando assim as longas viagens, alem de incommodas pela demora das correspondencias e das frequentes baldeações, muito dispendiosas para o passageiro e mesmo inacessiveis a uma grande parte do publico mal servido.

Seria ingenuo pretender que as empresas de bonds electricos pudessem supprir o baixo valor das suas passagens, conservadas as mesmas que eram cobradas nos primitivos vehiculos de tracção animada, com uma compensação vinda do augmento no numero de passageiros e na frequencia das viagens, alliado a uma capacidade maior dos novos carros, pois a base da renda sendo sempre o numero de passageiros, si equiparássemos esse numero, por um augmento de capacidade dos carros, e pelo do numero das viagens, em os dois systemas de tracção, a renda produzida pelas mesmas tarifas seria identica, e no entanto ninguem se atreveria a afirmar que as despesas de exploração com a tracção electrica fossem inferiores ás acarretadas pelos pequenos bonds puxados por animaes.

Mas, si assim é, poder-se-ia objectar:

"Qual então a vantagem economica resultante da substituição de um regimen pelo outro, pondo de parte, bem entendido, commodidade, esthetica, etc.?"

A resposta é simples: é que, para uma grande capacidade de trafego, o primitivo systema de tracção animal não forneceria uma solução pratica a esse problema de transporte, dada a impossibilidade material de se obterem, não só as grandes velocidades offerecidas pelos motores inanimados, como mesmo os seus esforços de tracção.

E taes exigencias seria tão fóra dos regimens normaes de funcionamento dos motores animados, os quaes têm a sua energia limitada pela fadiga, que, admittida a possibilidade de uma solução qualquer, theorica e engenhosa, do caso, isto determinaria uma despesa de exploração, por passageiro transportado, muito e muito maior do que a verificada na exploração normal das antigas companhias de carris.

Pois bem, o systema moderno de tracção urbana, electrica, reúne em si, de uma feita, as duas condições exigidas, de velocidade e esforço de tracção praticamente illimitados; mas é preciso não esquecer que isto só é obtido como um aperfeiçoamento da hypothese que acabamos de formular relativamente á tracção animada, e que portanto o custo de tal systema de transporte só poderá ser comparado ao resultante do super-trabalho exigido dos animaes para se realizarem as mesmas condições, e nunca ao custo do transporte em pequena escala feito com motor (animal) de applicação especial, e portanto economica, a esse caso do transporte em pequena escala.

O que muito concorreu para implantar ainda mais fortemente o erro fundamental apontado atraz relativamente ao regimen adoptado para a exploração do serviço de carris electricos, foi o apparente equilibrio inicial entre a receita das empresas de tracção urbana e as suas despesas de custeio e conservação corrente, mesmo na base das tarifas do primitivo systema, em grande parte mantidas sem alteração para percursos até duas e tres vezes maiores.

Mas bem depressa reconheceram as empresas em funcionamento que toda uma serie de circumstancias imprevistas se combinava para precipital-as a uma situação ruinosa que não poderiam evitar ou da qual não poderiam sahir sem uma reforma radical das condições de exploração.

As pri

a) o espantos

b) as pesadiss

que tantas

A expi

possivel a adopção d

que uma média capa

pouco onerosos, os p

ploração pesada.

Por su

mento que só foi pos

talmente injusta e de

der ás exigencias da

serviços de utilidade

Com el

de todo diverso daqu

de capitaes destinad

sua vez com outro qu

com uma fertilidade

Assim,

transformação radica

ração do serviço.

E é oci

da em bom estado, e

ra melhor correspon

Allie-se

cadadas, até os annos q

em 1913 um valor acc

precarias de funcion

A signi

fas fixas estabelecida

proprias exigencias in

culo ao indispensavel

E isto,

ulteriormente, o serv

tes descontos (as qua

aos cofres publicos, e

tarifa média destinad

çamentos ou partes d

macadam. Hoje, porei

trado muito rapidame

nhia, quando os levar

E neste

quaes caso, uma parte

quer disposição como

E com

uma parte da rua que

los que não os seus, a

tanto damnificados, p

Vê-se, p

das companhias de via

ou de verem sacrificac

uma modificação sens

Com a c

dos os males apontad

ra geral dos serviços (i

casos pela fallencia da

E aquel

annos os seus capitali

terial de o conservar d

assustador, cuja soluç

Por mai

tentes; e, mesmo que c

fabricantes, em grand

suas officinas utilizad

A conse

utilidade publica, com

lações impostas pelo d

que deveriam ter sido

Esta siti

Guerra e depois della,

ampliação que, á mane

tendido numa época er

até mesmo sociaes do r

É isto u

comparativos dos preç

sente, quadros esses q

As principaes dentre estas circumstancias foram:

- a) o espantoso desenvolvimento das rêdes de viação, aliás consequencia da propria superioridade do novo systema;
- b) as pesadissimas exigencias da depreciação do material, esse fantasma das grandes empresas de electricidade, que tantas dellas tem levado e levará ainda até a fallencia.

A expansão brusca e cada vez maior das rêdes de tracção urbana electrificada mostrou que não era mais possivel a adopção de uma tarifa unica, por assim dizer independente da extensão percorrida, a qual constituisse como que uma média capaz de equilibrar, com os pequenos lucros deixados pelas raras viagens curtas ou em trechos de linha pouco onerosos, os prejuizos verificados nos demais casos, os mais frequentes, de percursos longos ou em trechos de exploração pesada.

Por sua vez, um mais completo e perfeito conhecimento das necessidades da industria explorada, conhecimento que só foi possivel ao cabo de alguns annos de pratica, tornou bem patente que tal tarifa média, alem de fundamentalmente injusta e de insufficiente para os encargos normaes da exploração de grandes rêdes, era, ainda, incapaz de attender ás exigencias da depreciação, mais violenta neste caso de empresas de electricidade do que no de qualquer outro de serviços de utilidade publica.

Com effeito, por se tratar de um systema de applicação industrial relativamente muito recente, alem de ser de todo diverso daquelle que se destinava a substituir, viu-se elle na necessidade de, poucos annos apos o enorme empate de capitaes destinados á aquisição e installação do novo material, abandonar a maior parte deste, para substituil-o por sua vez com outro que realizasse todos os multiplos aperfeiçoamentos que iam sendo introduzidos, neste ramo de tracção, com uma fertilidade de imaginação e uma rapidez de execução verdadeiramente assombrosos.

Assim, logo nos primeiros annos de existencia do novo systema, as suas installações passaram por uma transformação radical, o que importou em despezas avultadissimas, que não haviam sido consideradas no inicio da exploração do serviço.

E é ocioso falar aqui nos enormes prejuizos acarretados pelas substituições em larga escala de material ainda em bom estado, e que só se abandona por desuso, isto é, que só se substitue por outro, não por estar elle gasto, mas para melhor corresponder aos progressos da industria considerada e ás exigencias do publico.

Allie-se a tudo isto a consideração de que, desde a exploração das primeiras rêdes de viação urbana electrificadas, até os annos que precederam a Guerra, o valor acquisitivo da moeda foi progressivamente baixando, até apresentar, em 1913 um valor acquisitivo médio de apenas 66% do que tinha em 1895, e ter-se-á facilmente uma idéa das condições precarias de funcionamento de certas empresas de serviços publicos mesmo antes da grande Conflagração.

A significação pratica desta subida lenta mas ininterrupta do custo da vida é que, no caso vertente, as tarifas fixas estabelecidas para a viação urbana logo no inicio da electrificação, alem de não satisfazerem de modo algum ás proprias exigencias intrinsecas do serviço, quando melhor desenvolvido e conhecido, ainda têm na sua fixidez um obstaculo ao indispensavel equilibrio entre o seu valor e a época atravessada.

E isto, sem contar diversos outros onus, de natureza varia, que sobrecarregaram desde o começo, ou mesmo ulteriormente, o serviço que estamos considerando, convindo citar, entre outros, as passagens gratuitas ou com differentes descontos (as quaes têm como effeito fazer baixar a média apparente), e obrigações pesadas, como contribuições fixas aos cofres publicos, exigencias de concertos e substituições de calçamento, etc. (que tendem ainda para reduzir a parte da tarifa média destinada ao serviço propriamente dito). Quanto á obrigação de fazer e conservar esta Companhia certos calçamentos ou partes de calçamentos, foi ella assumida numa época em que era considerado um grande aperfeiçoamento o macadam. Hoje, porem, os calçamentos a asphalto, os de macadam fixado e outros igualmente dispendiosos, têm-se alastrado muito rapidamente em S. Paulo, e a todas as despezas acarretadas pela sua reposição tem de attender esta Companhia, quando os levanta para effectuar as substituições generalizadas que a depreciação exige.

E neste particular, da obrigação, por parte de companhias de viação electrica, de reporem ellas, em taes ou quaes caso, uma parte do calçamento das ruas onde tenham seus trilhos ausentes, não é absolutamente equitativa qualquer disposição como a da clausula IX do contracto de unificação de 1901, em S. Paulo.

E com effeito, por disposições dessa natureza, as companhias de viação têm de chamar a si o calçamento de uma parte da rua que ellas absolutamente não concorrem para desgastar e que serve exclusivamente aos demais vehiculos que não os seus, alem de terem de substituir os seus proprios trilhos, embora estes sejam largamente utilizados, e portanto damnificados, pelo transito de toda sorte de meios de transporte.

Vê-se, pois, do que ficou exposto, que, quando sobreveiu a Guerra, estava longe de ser florescente a situação das companhias de viação electrica. Longe disso, ellas já se achavam a braços com sérias difficuldades, e na imminencia, ou de verem sacrificados os seus serviços e portanto, alem dos seus proprios, os interesses do publico, ou de conseguirem uma modificação sensivel do seu systema de tariffação, alliada a uma redução nas onerosas obrigações a ellas impostas.

Com a declaração da Guerra e o seu colossal e vertiginoso alastramento, embora muitissimo aggravados todos os males apontados, não houve nem tempo nem meios de procurar remedial-os ou attenual-os, e o resultado foi a peora geral dos serviços (em grande parte consequente a uma insufficiente renovação de material), rematado em innumerous casos pela fallencia das companhias que exploravam tal ramo de actividade.

E aquellas que conseguiram continuar em funcionamento até o fim da Guerra, sacrificando desde longos annos os seus capitalistas pela suspensão de quaesquer dividendos ou juros, e o proprio serviço pela impossibilidade material de o conservar de accordo com as exigencias da technica, defrontam hoje um problema complexo e verdadeiramente assustador, cuja solução ellas mesmas difficilmente poderiam assegurar.

Por maiores que tenham sido os esforços das empresas na execução dos serviços a seu cargo, não houve, durante a Guerra, fundos disponiveis para adquirir o material requerido pelas novas installações ou pela renovação das existentes; e, mesmo que os tivesse havido, não teria sido esse material fornecido a contento, em qualidade e quantidade, pelos fabricantes, em grande parte desprovidos do pessoal especializado que seguira para as fileiras, e tambem por terem sido as suas officinas utilizadas quasi todas na produção do material bellico.

A consequencia disto é que ainda hoje, mesmo as mais esforçadas das empresas que exploram serviços de utilidade publica, como a viação urbana por electricidade, têm de custear, alem da depreciação normal e das novas installações impostas pelo desenvolvimento continuo das cidades, uma parte de substituições em atrazo, e todas as installações que deveriam ter sido feitas, á medida que se tornavam necessarias, nos 7 ou 8 annos passados.

Esta situação muito especial, criada pela paralyzação de certos trabalhos tornados enexequiveis durante a Guerra e depois della, ainda se apresenta mais critica porque esse maior volume de despezas annuaes de depreciação e ampliação que, á maneira dos americanos, poderiamos denominar "depreciação e ampliação accumuladas", tem de ser attendido numa época em que ainda como consequencia da Guerra, estão inteiramente mudadas as condições economicas e até mesmo sociaes do mundo.

É isto uma questão de facto, contra a qual não ha objecção possivel, e que se acha evidenciada nos quadros comparativos dos preços de certos materiaes, antes e depois da Guerra, bem como do custo da mão d'obra passada e presente, quadros esses que damos em annexo.

Pode-se afirmar, de um modo geral, que, entre 1914 e 1920, rara é a empresa de viação electrica que tem conseguido distribuir dividendo, e que difficilmente qualquer dellas tem auferido renda sufficiente para attender a todos os demais encargos fixos.

A consequencia fatal de todas estas circumstancias desfavoraveis que nos esforçamos de apontar, de ordem geral algumas dellas, sendo outras peculiares ao serviço de viação urbana electrica, foi, como dissemos o fracasso da exploração deste serviço em muitas cidades do mundo. Por toda parte, foram levadas á liquidación numerosas companhias de bonds, que ficaram por muito tempo sob a direcção de syndicos, como nos casos que, entre muitos outros, referimos em quadro annexo.

E, si o numero de empresas de tracção electrica que falliram ou chegaram a uma situação desesperadora ainda não foi maior, isto em grande parte foi devido ao facto de muitas dellas estarem associadas a outras menos attingidas pela gravidade do momento ou melhor protegidas por uma tabella de preços mais equitativa ou estabelecida por processo mais racional.

Mas esta situação especial, longe de justificar as tarifas e demais condições de funcionamento das companhias de bonds, vem pôr em relevo ainda maior a sua inferioridade, pois as colloca na dependencia de outros ramos de actividade, tornando-as inaptas a subsistirem por si, como organizações independentes que devem ser.

Muitas são as companhias que tiveram de abandonar por completo a exploração dos serviços de viação a que se vinham dedicando, tendo sido arrancados em varios casos até os trilhos das ruas, para serem vendidos juntamente com o resto do material.

Na propria cidade de New York, mais de metade da rede urbana de viação esteve durante alguns annos sob a administração de syndicos, tendo sido igualmente requerida a fallencia da Interborough Rapid Transit Co., que explora, entre outras, as linhas subterraneas da cidade.

Foi attendendo a esta situação alarmante que as autoridades publicas do mundo inteiro chegaram á conclusão de que a industria de carris urbanos precisava de auxilio, e de auxilio immediato. Era manifesto que, para evitar a suspensão do serviço, e para permittir providencias relativas a melhoramentos e prolongamentos, tal auxilio se tornava inadiavel. Com a transformação realizada, os preços das passagens, estabelecidos para o systema antigo de tracção animal, não proporcionavam uma renda sufficiente para occorrer ás despesas com o systema moderno de tracção electrica.

Só nos Estados Unidos, mais de 500 empresas já foram autorizadas a augmentar os seus preços, variando os augmentos concedidos entre 20 e 100%, limite que foi attingido em 59 destes casos. Mesmo na cidade de Seattle, no Estado de Washington onde a exploração do serviço é absolutamente isenta de qualquer imposto ou onus municipal, foi necessario fazer nessa proporção o augmento das passagens.

Nos Estados Unidos, até Janeiro de 1920, o preço minimo já tinha sido augmentado em 185 cidades de 5 para 6 cents, preço esse que, ao cambio do dollar a 8\$000, equivale a 480 reis; em 147 cidades os preços tinham sido augmentados de 5 para 7 cents, que, ao cambio figurado, equivalem a 560 reis; em 21 cidades o augmento dos preços foi de 5 para 8 cents, que equivalem a 640 reis; e em 59 cidades, tal augmento foi de 5 para 10 cents, ou seja, para 800 reis.

Annexa ao presente, vae uma relação parcial destes augmentos de preços em diversas cidades dos Estados Unidos.

Uma recente decisão demonstra que a mais alta autoridade judiciaria dos Estados Unidos concordou com estas licenças de augmento, como se deprehe de do seguinte trecho:

"Tem encontrado approvação geral por parte do publico a recente decisão do Supremo Tribunal dos Estados Unidos, que declara que um governo municipal não pôde obrigar uma empresa de serviços publicos a cingir-se a uma taxa prejudicial á empresa.

"A legislação relativa ás taxas que as empresas de serviços publicos podem cobrar pelos serviços de electricidade, gaz, viação urbana, ou qualquer outro, e que teve a sua primeira interpretação judicial pelo Supremo Tribunal dos Estados Unidos em decisões recentes, nada mais é que a expressão do bom senso, que felizmente sobreleva, ás vezes, ás interpretações estrictamente literaes, na administração judiciaria.

O Tribunal declara que nenhum governo municipal pode exigir a manutenção de taxas contractuales, se tal exigencia tiver por effeito confiscar no todo ou em parte, a propriedade da empresa. (Public Service Management". Julho de 1921, pagina 29.)

Na Inglaterra, o governo tomou providencias, em 1920, no sentido de augmentar os preços de passagens das empresas de viação urbana, e até Dezembro desse anno já tinham sido expedidas, pelo Ministerio da Viação, 44 ordens de augmento. Entre as cidades attingidas citamos algumas, que damos em quadro annexo, com as indicações dos augmentos autorizados.

Na Italia e na França, os augmentos, mesmo nos casos em que os serviços de viação são explorados pelas proprias municipalidades, foram consideraveis e successivos, tendo sido mais uma vez recarimbados ou picotados os novos preços sobre os coupons dos preços anteriores, tal a rapidez com que se operava a sua subida.

Estes augmentos attingiram cerca de 200%, e em muitos casos ultrapassaram esse limite.

Na Argentina, os preços das passagens da Anglo-Argentine Tramway Co., em Buenos Ayres, tambem soffreram mais de um augmento.

Por toda parte as estradas de ferro augmentaram suas tarifas depois da Guerra, não só as que são exploradas por empresas particulares, como as que se acham a cargo dos Governos.

E o que se tem verificado é que, mesmo no caso em que a Administração Publica é que tem a direcção deste serviço, os augmentos foram bem sensiveis.

E, no emtanto, em tal caso, não se tem de offerecer qualquer remuneração ao capital empregado, visando-se apenas equilibrar a despesa corrente com a receita normal arrecadada.

A propria depreciação não é muitas vezes considerada com todo o seu valor ao se fixarem as tarifas em tal caso, pois qualquer difficuldade que surja por occasião das grandes despesas de renovação em larga escala, é quasi sempre resolvida pela abertura de um credito extraordinario no novo orçamento da estrada.

Aliás, ha ainda uma differença, geral, entre qualquer empresa de viação urbana, e qualquer estrada, particular ou do Governo, a qual ainda é uma razão a mais para impôr a necessidade de augmento de passagens para aquella quando tal augmento tenha sido permittido a estas: é que a necessidade de levantar seguidamente novos capitales de primeiro estabelecimento é muito maior e frequente na viação urbana, cuja rede se amplia dia a dia, do que nas estradas de ferro para as quaes os programmas de ampliação só se executam, em geral, em épocas muito afastadas umas das outras.

Á semelhança do que aconteceu com os demais serviços de utilidade publica, taes como transportes em estradas de ferro, fornecimentos de gaz, luz e força, abastecimentos d'agua, telephones, etc., o systema de tarifação adoptado para os primitivos carris foi o de passagens fixas, em geral uma unica para cada empresa, sem uma subordinação directa ás distancias percorridas.

Posteriormente, porém, todos aquelles serviços foram introduzindo o unico processo justo e racional de tarifação ou cobrança, que é o proporcional ao serviço fornecido.

Quer se j cargo dos proprios gov principio sempre adop cional á mercadoria ou

Hoje a li se adquire a peso ou m o gaz, quer elle seja ut

Esse reg mais meios de commu dominante na determi tos casos apparenteme pecialmente considera

Quanto a reconhecida a superior applicação deste syster de agua pagos por pen: confirmar a superiorid inevitavel do systema p pelo registrador de nu

O princí prematura ou inoport

No caso ção immediata do regir ção da distancia a que

E isto, p porcionalidade) já está porque é talvez neste s prehenber a equidade (

Para con meço, sob o seu aspect do o mais vivo interess portancia deste serviço

As somn cionamento, ás primiti em geral de 5 cents, or hoje).

Segundo de trilhos de viação ele wagens de estradas de

Sobre esl tam nas estradas de fer os preços de passagens mundo.

O numer Antes da ções no valor de \$250.0 tas, amortizações etc.

Hoje, cor motivos de força maior, ao desenvolvimento das

A chave (sará a empregar novo c as offerecidas pelas rec de que elle dispõe.

O articul cujos effeitos so vieram ma, se tivesse resolvido sador os encargos das e

O proprie bem pagar o justo valor mente, para attender ás transporte em bonds. O publica, fiquem excluic

Tal razão gotaveis do material de viços pelos salarios e na constancia das suas tar

Não é poi apenas da alta geral, ve justiça que ninguém qu

Todos os bros de simples carrega da rede, nem a remunei de toda especie (caminh

A todos e vegação, elle tem a noçã lars para tal ponto e du de mil-reis, conforme a

Quer sejam os serviços de utilidade pública explorados por empresas particulares, quer se achem elles a cargo dos proprios governos ou das municipalidades, é hoje manifesta a tendencia para generalizar, em relação a elles, o principio sempre adoptado no commercio livre e na prestação de serviços de character individual: — o da cobrança proporcional á mercadoria ou ao serviço fornecido.

Hoje a luz e a força, qualquer que seja a natureza dellas, desde as produzidas por qualquer combustível que se adquira a peso ou medida, até a electrica, são cobradas proporcionalmente ao seu consumo, acontecendo o mesmo com o gaz, quer elle seja utilizado para fins de iluminação, quer de aquecimento.

Esse regimen é igualmente seguido com os transportes em caminho de ferro, sendo que, em relação aos demais meios de comunicação, como os transportes maritimos ou os terrestres sobre vehiculos especiaes, a condição predominante na determinação do preço a cobrar é sempre a do custo ou valor do serviço prestado, embora ella seja em muitos casos aparentemente suplantado por outras de natureza diversa, de maior relevancia no momento e na situação especialmente considerados.

Quanto aos serviços de abastecimento de água e de comunicações telephonicas, está hoje universalmente reconhecida a superioridade, sob todos os pontos de vista, da cobrança proporcional ao serviço prestado. E si, na pratica, a applicação deste systema ainda não se acha de todo generalizada mesmo nestes casos, isto é, si ainda ha abastecimentos de água pagos por pena d'água e serviços telephonicos taxados sem limitação de numero de chamados, isto não faz sinão confirmar a superioridade do regimen que defendemos, por estar bem patente que estes casos visam facilitar a transição inevitavel do systema primitivo de cobrança para o unico racional e justo, regulado pelo hydrometro no primeiro caso, e pelo registrador de numero de telephonemas no outro.

O principio é, pois, geral e inatacavel. A sua applicação pratica é que, conforme o caso, pôde resultar difficil, prematura ou inoportuna.

No caso da viação urbana, porém, nenhuma dessas razões pôde ser invocada para justificar a não applicação immediata do regimen de cobrança proporcional ao serviço prestado, que no caso se resume, em geral, na consideração da distancia a que se transporta o passageiro.

E isto, por dous motivos principaes. Em primeiro logar, porque tal cobrança proporcional (embora sem proporcionalidade) já está implantada em muitos casos, o que, por si só, justificaria a sua generalização; em segundo logar, porque é talvez neste serviço de utilidade pública que, como no de transporte em caminho de ferro, mais facil se torna apprehender a equidade do processo de cobrança ora recommendado.

Para concluir as considerações que vimos fazendo sobre o assumpto, examinado, como dissemos logo no começo, sob o seu aspecto geral, diremos que elle se acha na ordem do dia também nos Estados Unidos, onde vem despertando o mais vivo interesse, quer do publico em geral, quer das municipalidades e dos banqueiros. A razão disto está na importancia deste serviço, hoje essencial á vida das grandes cidades, e no vulto dos capitaes por elle envolvidos.

As sommas empregadas nos Estados Unidos nestas empresas de bonds sujeitas, desde o inicio do seu funcionamento, ás primitivas e portanto anachronicas condições, entre as quaes releva em importancia a da passagem fixa, em geral de 5 cents, orçam por cerca de \$6.000.000.000 (seis bilhões de dollars, ou mais de 50.000.000:000\$ ao cambio de hoje).

Segundo W. H. Burke (V. Public Service Management, Junho 1922), é superior a 47.500 o numero de milhas de trilhos de viação electrica urbana nos Estados Unidos, sobre os quaes trafegam mais de 106.000 carros, contra 55.000 wagons de estradas de ferro a vapor.

Sobre estas rédes de viação são transportados passageiros em numero 10 vezes maior do que os que transitam nas estradas de ferro a vapor, e a receita por elles produzida eleva-se a \$11.000.000.000 annuaes, convindo notar que os preços de passagens são mais baixos por milha de percurso do que em qualquer outro systema de transporte no mundo.

O numero de empregados exigidos normalmente por estas rédes é de cerca de 300.000.

Antes da Guerra, estes systemas de viação electrica determinavam despezas de construção nova (ampliações no valor de \$250.000.000 annuaes, não incluindo nesta somma outros encargos fixos como obrigações de titulos, notas, amortizações etc.

Hoje, considerando-se que o custo da construção se elevou de mais de 50% nos Estados Unidos, e que, por motivos de força maior, as ampliações se acham retardadas de mais de 8 annos, as necessidades financeiras para attender ao desenvolvimento das rédes serão praticamente dobradas.

A chave da situação, nos proprios centros productores, é, pois, o capitalista, o qual, segundo Burke, se recusará a empregar novo capital sem que a elle se possa offerecer uma garantia maior e uma remuneração mais alta do que as offerecidas pelas receitas actuaes. E, si elle insistir nesta legitima recusa, não haverá meio algum de conseguir o capital de que elle dispõe.

O articulista accentua que o salto imposto hoje ao preço das passagens pelas circumstancias desfavoraveis cujos effeitos so vieram accumulando, tem de ser bem maior do que si, por uma intelligente comprehensão deste problema, se tivesse resolvido a difficuldade gradualmente, elevando continuamente as tarifas ou diminuindo de modo compensador os encargos das empresas á medida que o nivel geral dos preços subia em todo o mundo, durante os ultimos annos.

O proprio homem do trabalho, que hoje ganha cerca do dobro do que recebia antes da Guerra, pôde muito bem pagar o justo valor da passagem de bond. E, de outra forma, porque estaria elle ganhando o dobro hoje? Evidentemente, para attender ás suas despezas maiores. E quaes são estas despezas? Todas, de um modo geral, inclusive a do seu transporte em bonds. Ou haverá alguma razão especial para que só o bond, ou elle e alguns outros serviços de utilidade pública, fiquem excluidos desse augmento?

Tal razão existiria sem duvida si, por um milagre, os bonds e taes serviços publicos tivessem depositos inegotaveis do material de que precisam aos preços de antes da Guerra, e offertas continuas de pessoal habilitado para os serviços pelos salarios e nas condições de outros tempos. Garanta-se isto ás companhias de bonds, e será justa a exigencia da constancia das suas tarifas.

Não é possivel refutar em boa fé o que acabamos de referir, pois, excluir somente os bonds electricos, não apenas da alta geral, verificada no nivel de todos os preços, mas da propria alta de todos os preços de transporte, é uma injustiça que ninguem quererá assumir a responsabilidade de sustentar.

Todos os preços de transporte, foram, e muito, augmentados, desde o primitivo, a braços ou sobre os hombros de simples carregadores (e este não tem de attender directamente nem a cambio, nem a depreciação, nem a ampliação da réde, nem a remuneração de capitaes), até o transporte maritimo, passando pelo das estradas de ferro e dos vehiculos de toda especie (caminhões animaes ou mecanicos, carros, automoveis, taxis, etc.).

A todos estes augmentos tem o publico acudido, sendo que, para o caso das companhias estrangeiras de navegação, elle tem a noção exacta de que a passagem é como que uma letra de cambio, de valor real, digamos duzentos dollars para tal ponto e duzentos e sessenta para tal outro, correspondendo portanto hoje a esta, amanhã a aquelle numero de mil-reis, conforme a nossa situação cambial.

Até ao grande augmento no preço das corridas de taxi elle se tem habituado, embora, por não ser de primeira necessidade como o bond, não lhe viesse a causar o mesmo transtorno a interrupção d'aquelle limitado serviço; e, no entanto, em relação ao serviço de tracção electrica, não o interessa da mesma fórma a solução do momentoso problema.

Talvez a confiança do publico na continuidade do serviço de bonds resulte da apparente importancia das installações nelle envolvidas, que lhe pôde dar a idéa da absoluta estabilidade, mas não poderá escapar á mais rudimentar das considerações a constatação de que o capital empregado em taes installações não é sinão aquelle que se gasta inteiramente em adquirir uma enorme, colossal machina, que se mantém prompta para receber o motor que a deva movimentar.

Esse motor, não é o capital de 1º estabelecimento que o deve fornecer, e sim a receita produzida pelo proprio funcionamento da machina.

No caso vertente, o motor capaz de accionar a complicada machina que é a organização de uma empresa de carris electricos, é a passagem paga pelo publico, cujo montante global serve para custear a movimentação de todo o systema.

Não ha outra hypothese que garanta um funcionamento continuo, e facil será concluir a consequencia da arrecadação de uma renda insufficiente. Nos primeiros tempos, sempre na expectativa de que a situação melhore o serviço continuará, em peores condições aliás, custeado insufficientemente em certas verbas, isto é, sacrificando-se a depreciação, a conservação, a remuneração do capital empatado, etc.

Si esse estado de cousas se prolongar alem de um certo prazo, todos os inconvenientes resultantes da insufficientia da receita se accentuarão, prejudicando seriamente capitalistas e diminuindo a segurança da integridade dos seus capitaes; por fim, quando os prejuizos accumulados e as difficuldades encontradas forem insuperaveis, a crise se resolverá por uma paralyzação dos serviços, com todas as suas desastrosas consequencias, tanto para as grandes perdas de um pequeno numero de sacrificados pela fallencia da empresa, como para os pequenos prejuizos relativos a centenas de milhares de pessoas que se vêm privadas dos serviços considerados.

Como conclusão de tudo que precedo, diremos que, á semelhança dos demais serviços de utilidade publica, a viação electrica urbana deve ser inteiramente custeada pelo publico, sendo as condições da sua exploração directamente dependentes da receita arrecadada, pois a empresa que a organizou ou mantém em funcionamento não tem nesta parte outro papel sinão o de agir como corpo administrativo intermediario, que se propõe superintender os serviços, garantida uma justa compensação aos capitaes por ella inicial e successivamente empatados.

Infelizmente, no caso desta Companhia, a situação a que ella chegou é das mais desanimadoras, pois, emquanto, pela expansão da sua rede de viação, ella concorreu para valorizar, em muito curto periodo de tempo, até de mais de 400% os bens e propriedades de terceiros, por sua parte ella tem hoje o seu capital por assim dizer desvalorizado de mais de 50%, pois a tanto equivale vel-o remunerado atravez de uma percentagem de juros verdadeiramente insignificante.

Uma vez conhecidas as condições geraes encontradas por toda parte pelas empresas que exploram serviços de viação electrica, muito simples se torna deduzir dellas as circumstancias especiaes relativas a esta Companhia.

Infelizmente, forçoso é constatar que esta deducção não é favorável ao caso que nos interessa, em primeiro logar por não serem encontrados no Brasil todos nem mesmo grande parte dos materiaes empregados nestes serviços, e em seguida porque esta circumstancia, alem de gravar o custo do material com fretes, seguros, impostos, etc., subordina o preço dos mesmo, nos centros productores, á oscillação cambial do nosso meio circulante, fazendo com que hoje tenhamos de adquirir materiaes aparentemente pelo triplo do custo, somente porque a moeda brasileira está depreciada de cerca de 2/3 do seu valor normal.

E isto mesmo, admittindo, somente para argumentar, pois o exame de qualquer factura desmente essa hypothese, a fixidez do preço do material nos centros productores, supposto o mesmo que antes da Guerra, quando tinhamos materias primas melhores e mais baratas, mão d'obra mais efficiente e mais barata, maior numero de horas de trabalho por dia, e condições mais accessiveis para o levantamento e a remuneração do capital.

Sobre os dois primeiros factores dos que, por hypothese considerámos inalterados, são por si bastante eloquentes os quadros comparativos annexos, relativos a custo de material e a salarios, sendo ocioso tambem lembrar que, de annos apenas a esta parte, passou o dia de trabalho a ser de 8 horas em vez de 10.

Quanto ás condições de levantamento e retribuição dos capitaes indispensaveis ao desenvolvimento de uma rede de viação urbana em um centro industrial e progressista como o de S. Paulo, cuja expansão representa o record nas cidades sul americanas nestes ultimos tempos, são tambem ellas artificialmente postas á margem, porque, na realidade, ellas são hoje de todo diversas das que precederam a grande Guerra.

Antes da convulsão mundial que a tantas mudanças, profundas e até imprevistas, nos tem feito assistir, era grande a offerta de capitaes disponiveis para empreendimentos da natureza do que constitue o objecto desta exposição, e por isso mesmo as garantias para elles exigidas eram relativamente fracas, e baixas eram as taxas de juros para a sua remuneração.

A Inglaterra, a França, a Allemanha e a Hollanda, entre outros paizes mais, porfiavam em offerecer dinheiro em condições que a mutua concurrencia reduzia a um minimo verdadeiramente animador.

Nesse tempo, os Estados Unidos ainda não constituíam, como acontece hoje, o fiel quasi unico da balança financeira mundial, pois, antes que servir de banqueiros, ainda estavam em situação de importar dinheiro para attender ás suas proprias necessidades.

Depois da Guerra, a revolução financeira que se operou no mundo foi espantosa, e nunca assistiu a Historia a qualquer coisa que se parecesse com o que nesse campo se passa hoje. A Allemanha, de forte o aparentemente bem aparelhado e organizado paiz prestamista que era, acha-se ás portas da bancarrota; A França, somente para as reconstrucções da zona de guerra e para a reorganização de muitas das suas industrias do Norte, precisa de levantar no exterior continuas e avultadissimas sommas.

A Inglaterra é actualmente o unico dos paizes da Europa em condições financeiras estaveis, mas, como dissemos atraz, já cedeu o passo aos Estados Unidos no supprimento de fundos a nações pobres, como, alem das duas citadas, a Italia, a Austria, a Russia, etc., na Europa, sem falar em todos os paizes novos de outros continentes, como o Brasil, que ainda terão por muito tempo que recorrer a capitaes estrangeiras para os empreendimentos de maior vulto.

Assim sendo, isto é, tendo ficado reduzidissimo, relativamente, o mercado fornecedor de capitaes, e coincidindo este facto com um colossal augmento na procura dos mesmos, é natural que as garantias e a remuneração exigidas pelos banqueiros mundiaes sejam hoje muito mais altas do que em circumstancia quasi diametralmente oppostas.

Hoje, as garantias que se exigem para o levantamento de grandes sommas destinadas a serviços de utilidade publica se traduzem pela necessidade de mostrarem as empresas que precisam de capital um lucro liquido annual variando entre duas e cinco vezes o montante dos juros ou dividendos a pagar, e isto depois de satisfeitos todos os demais encargos fixos (Custelo, Conservação, Depreciação, Amortização, etc.).

E o minimo de "2" para valor desta relação entre o lucro liquido e a remuneração devida ao capital só é aceite pelos fornecedores de fundos quando se offerece como compensação uma taxa de juros mais elevada.

No caso de ração segura aos capitaes sua receita, forem elevado

E ainda ass de 7% a 9% pelos seus erros ou mesmo em condições

É indispens Paulo reclama cada vez mais ceita capaz de mostrar luc

Procurar co (Depreciação), é hoje inteiramente aggravada, já foram e de toda a propriedade de tambem, em ultima analys

Por outro lado seria trabalho perdido, pois permite fazer.

O unico remanentes a este, é o de eleva vigoram.

Esse augmento annos atraz, não seria tão os primitivos serviços de tr

Por maior que mascarar o seu aspecto ins

1º - Tarifas (tas inalt

2º - Essas ta

a) - porque e

b) - porque e

mo ao de

industri

c) - porque,

este nov

hoje imp

estabele

d) - porque e

ram, nos

dos perc

e) - porque e

der occo

de modo

3º - Essas ta

ções ano

deprecia

a) - porque a

a Guerra

panhia, p

b) - porque a

de se am

mos ann

que, da n

obtidas s

c) - porque, c

serem err

desta ren

d) - porque, d

evidente e

geiro, não

tarifas qu

ços, de m

e) - porque, n

do modo l

decorrent

nhia, com

rosa, dado

publicos.

Alguns dados

Excluida a li

80:000\$000 passou a ser 41

aparelhamento de um carr

1921, o que dá um augment

carris entre 1913 e 1921.

Não obstante

tem procurado continuar a

carros em circulação, etc., a

Janeiro de 1913 e até Dezem

metros, e 129 carros novos f

não permittiu mais a distrib

No caso de uma empresa, como esta Companhia, que não tem tido lucros capazes de garantir uma remuneração segura aos capitaes já empregados nos serviços, só poderão ser levantadas novas sommas si, por um augmento da sua receita, forem elevados os seus lucros líquidos.

E ainda assim, como os riscos dos capitalistas ainda serão grandes, e os proprios Governos estão pagando de 7% a 9% pelos seus emprestimos, não conseguirá esta Companhia de modo algum obter dinheiro em melhores condições ou mesmo em condições identicas, que são ainda relativamente favoraveis.

É indispensável, portanto, para que não seja paralyzada por mais tempo a ampliação que a cidade de São Paulo reclama cada vez mais insistentemente para a sua rede de viação electrica, que so garanta a esta Companhia uma receita capaz de mostrar lucros, e lucros razoaveis.

Procurar conseguir este saldo pela redução das despezas correntes (Custeio e Conservação) ou periodicas (Depreciação), é hoje inteiramente impossivel, porquanto, vindo de longa data a situação que presentemente se nos apresenta aggravada, já foram realizadas de ha muito todas as economias possiveis sem prejuizo sério e irremediavel do serviço e de toda a propriedade desta Companhia. Ir alem, seria sacrificar fatalmente esta ultima e o serviço, e portanto o publico tambem, em ultima analyse.

Por outro lado, tentar de remediar a esta situação com um augmento da eficiencia das installações actuaes, seria trabalho perdido, pois que isto não se consegue sem renovações em larga escala, que só uma renda bem equilibrada permite fazer.

O unico remedio, e aliás o que tem sido geralmente adoptado em outros paizes ao solucionar casos semelhantes a este, é o de elevar o preço das passagens de modo a fazer com que estas sejam condizentes com a época em que vigeram.

Esse augmento de passagens, si tivesse sido devidamente reconhecido como natural e indispensavel já nos annos atraz, não seria tão sensivel no momento presente, pois teria sido gradual a transição entre os preços cobrados com os primitivos serviços de tracção animada e os exigidos hoje pela viação electrica.

Por maior que seja o optimismo com que se pretenda encarar a situação ora atravessada, não ha meios de mascarar o seu aspecto insustentavel e ameaçador, e que se pôde resumir como segue:

- 1º - Tarifas de bonds destinadas a tracção animal não podem applicar-se á tracção electrica, mesmo supostas inalteradas as condições geraes do mundo que se verificavam em épocas melhores.
- 2º - Essas tarifas são insufficientes para attender ao novo serviço, em condições normaes:
 - a) - porque ellas não conseguem garantir a depreciação da rede de viação electrica, mal conhecida no inicio;
 - b) - porque esta depreciação é das mais onerosas, attendendo, não só ao desgaste geral das installações, como ao desuso que muito rapidamente se verifica nos typos de materiaes e aparelhos empregados em industria tão recente;
 - c) - porque, pelas vantagens offerecidas pela tracção electrica as cidades ainda não de todo desenvolvidas, este novo systema de viação fomentou sobremaneira a ampliação das primitivas redes, que apresentam hoje importancia e condições inteiramente diversas das da época em que taes tarifas foram estabelecidas;
 - d) - porque ellas foram conservadas com o valor que tinham no primitivo systema de tracção animal, ou foram, nos trechos novos, fixadas segundo o mesmo criterio, e não baseadas principalmente na extensão dos percursos;
 - e) - porque essas tarifas, fixas e baixas, obrigam esta Companhia a sacrificar os seus capitalistas para poder occorrer ás exigencias sempre crescentes do material e da mão d'obra, pois não são ellas reguladas de modo a se adaptarem em cada época, tanto quanto possivel, aos encargos criados por essa época.
- 3º - Essas tarifas ainda são, por maioria de razões, insufficientes para attender ao novo serviço em condições anormaes, como as do mundo em geral depois da Guerra, e do Brasil em especial por causa da sua depreciação cambial;
 - a) - porque a subida lenta e continua, geral, do custo do material e da mão d'obra, deu um salto brusco com a Guerra, salto este que se nota hoje com efeitos triplicados nas suas relações com a receita desta Companhia, por ser ella produzida no Brasil, cujo cambio está agora em torno de 6d ouro;
 - b) - porque a impossibilidade de se custearem convenientemente as substituições e renovações do material e de se ampliarem as installações e a rede de viação de accordo com as necessidades desta cidade nos ultimos annos torna indispensavel o emprego de avultadas sommas nos annos proximos, sommas estas que, da mesma fórmula que as necessarias á expansão normal e continua dos serviços, não poderão ser obtidas sem a elevação da receita unitaria ora arrecadada;
 - c) - porque, depois da Guerra, foi elevado, e não pouco, o nivel das remunerações exigidas para os capitaes a serem empregados em serviços de utilidade publica, capitaes que, alem disto, pedem garantias solidas desta remuneração, bem como da sua propria integridade;
 - d) - porque, depois da Guerra, e, principalmente depois da forte depreciação cambial do mil-reis, ficou bem evidente que, num paiz como o Brasil, que ainda se abastece em muito larga escala de material estrangeiro, não se pôde evitar, para a regular continuidade do serviço de viação electrica, a consideração de tarifas que, dentro das possibilidades praticas, se adaptem tanto quanto possivel ás variações dos preços, de modo a se estabelecer o necessario equilibrio;
 - e) - porque, mesmo nas despezas feitas no paiz, sem contar o augmento soffrido por material e mão d'obra do modo lento e continuo apontado atraz, houve, nos ultimos annos, augmentos bruscos de salarios, decorrentes da Guerra, e subida violenta de certos encargos assumidos inicialmente por esta Companhia, como, por exemplo, o da reposição dos calçamentos, que hoje se tornou uma obrigação muito onerosa, dado o custo elevado dos materiaes, e o aperfeiçoamento da pavimentação dos logradouros publicos.

Alguns dados numericos tornarão mais evidente a posição critica desta Companhia.

Excluida a linha aerea, o custo da construcção de um kilometro de via em asphalto, que em 1913 era de 80:000\$000 passou a ser 4m 1921 de 237:000\$000 o que representa um augmento de 196%. O custo da construcção e do aparelhamento de um carro motor de 13 bancos, typo padrão, que em 1913 era de 20:000\$000 subiu a 80:000\$000 em 1921, o que dá um augmento de 300%. Em annexo figura um confronto do custo do material empregado no serviço de carris entre 1913 e 1921.

Não obstante os assombrosos augmentos de preços, postos em destaque pelo alludido quadro, a Companhia tem procurado continuar a satisfazer ás exigencias do trafego sempre crescente, prolongando seus trilhos, pondo novos carros em circulação, etc., alem de conservar o melhor que pôde os trilhos e todo o material fixo ou rodante. A partir de Janeiro de 1913 e até Dezembro de 1922 assentaram-se mais 62.612 metros de linha de trilho novo, reformaram-se 87.564 metros, e 129 carros novos foram postos a trafegar máu grado a situação cada anno mais critica desta Companhia, a qual não permittiu mais a distribuição de qualquer dividendo entre 1917 e 1922.

A renda bruta annual do serviço de carris apresentou em 1921 augmento de 91.5% sobre a de 1913, porém só as despesas de custeio augmentaram de mais de 108.9% nesse mesmo periodo de tempo, e é preciso ter presente que, sendo arrecadada em papel, a renda bruta e este ultimo valendo em 1921 apenas 50% do que valia em 1913 (e posteriormente o seu valor baixou muito mais até ser hoje de apenas 30%) a desproporção entre os augmentos das renda bruta e os do custeio ainda é realmente de resultado muito mais desanimadores porque é quasi irrisorio o saldo deixado para depreciação, amortização, juros, etc., a maior parte tendo como base o ouro.

Deve-se lembrar outrossim que o custo da mão de obra tem soffrido um augmento geral de cerca de 43% desde 1913, e que, em especial, esse augmento tem sido de 88.1% para conductores e motorneiros, 75.3% para fiscaes, e 14.5% para inspectores.

A renda do serviço de carris em São Paulo já não offerece qualquer remuneração ao capital nelle empregado. Todas as parcelas da despeza têm augmentado extraordinariamente, mas os preços de passagens, embora aparentemente inalterados, são de facto cerca de tres vezes menores do que os cobrados sob o regimen da tracção animal, porque o seu valor acquisitivo se tornou hoje cerca de tres vezes menor, em consequencia da baixa cambial referida atraz.

Em 1922 foram transportados 118.701.086 passageiros ao preço médio de 196. reis, contra os preços médios de 192. reis em 1921 e de 187.8 reis em 1913.

Segue-se um confronto do preço médio de 196. reis em São Paulo em 1922, com os preços minimos cobrados, em 1921 em 10 grandes cidades dos Estados Unidos, feita a conversão ao cambio de 8\$000 por dollar.

SÃO PAULO		196 reis
Chicago	8 cents. ou seja	640 "
Philadelphia	7 " " " "	560 "
Bolston	10 " " " "	800 "
Baltimore	7 " " " "	560 "
Pittsburgh	10 " " " "	800 "
Washington	8 " " " "	640 "
Cincinnati	9 " " " "	720 "
Seattle	10 " " " "	800 "
New Orleans	8 " " " "	640 "
Kansas City	8 " " " "	640 "

É com a consciencia da situação resumida acima e que absolutamente não pode ser remediada ou mesmo alterada por esforço unico desta Companhia cuja boa vontade e boa fé na execução dos serviços a seu cargo são plenamente demonstradas pelo que ella conseguiu fazer mesmo durante a Guerra e depois della, que esta Companhia vem solicitar de V. Ex. a adopção de medidas de character urgentissimo, que possam alliviar, sem grandes onus para o publico nem para a Municipalidade, a sua posição de todo insustentavel.

Poder-se-á dizer que taes onus serão bastante sensiveis para os que devem supportar, mas convem não esquecer que elles têm como ponto de referencia condições de um mundo economico inteiramente diverso e muitissimo mais facil e barato do que o de hoje, e que, para o Brasil, bem como para todos os paizes de moeda depreciada, e incipientes em certos ramos de industria, o grande encarecimento, actual é traduzido por um augmento de preços, passageiro talvez, mas sem precedente.

E si esta ponderação fôr feita sinceramente, com desassombro, não será difficil concluir pela modicidade da parte distribuida ao publico nas imprevistas obrigações que a época atravessada criou para toda a collectividade.

Feliz da companhia que pudesse assumir a sua nas mesmas proporções.

CRFER

4-4-1924

7 vias

2

Ao Presidente da
São Paulo Tramway, Light and
Power Company, Ltd.,
São Paulo.

De accôrdo com o seu pedido, envio um resumo do meu relatório de Outubro proximo findo, apresentando de um modo conciso as condições que affectam o trafego presente e futuro em São Paulo, condições essas que continuarão a affectar de um modo crescente o trafego das linhas de bondes.

Em poucas palavras, a minha opinião é que as condições physicas são taes e o congestionamento do trafego brevemente será tal, que restringirá a utilidade dos bondes nas vias publicas para por si só offerecer um meio de transporte adequado, veloz e barato para toda a Municipalidade de São Paulo.

De um modo ainda mais accentuado isso se applica tambem aos omnibus.

Por essa razão, embora o trafego por si só não justifique um systema de transito rapido e não justificará se não depois que a Cidade tiver mais que duplicado a sua população, todavia, devido á sua topographia muito accidentada e á estreiteza das ruas, eu recommendo a adopção do seguinte programma:

- A - A construcção de trechos curtos de linhas subterraneas, de transito rapido na parte central da Cidade e o desenvolvimento de uma serie de linhas de alta velocidade em leitos proprios da Companhia em nivel inteiramente separado das ruas dentro da zona central e urbana projectadas e locadas tendo em vista uma separação futura de nivel nas zonas exteriores;
- Que, como complemento disso e para utilisal-o do melhor modo possivel, as linhas de bondes sejam completamente locadas de novo, tirando-as do triangulo e conforme pede a Municipalidade, de certas ruas estreitas onde presentemente ellas trafegam;
- Que sejam construidos muitos kilometros de linhas addicionaes, augmentando de 50% o numero de carros actuaes;
- Que se trafeguem omnibus como alimentadores das linhas de transito rapido dentro da zona central, como auxiliares dos subterraneos e de um modo geral exercendo as funções que a experiencia de outras cidades metropolitanas tem reconhecido aos omnibus como sendo uma unidade eficiente e desejavel quando empregada num systema coordenado de transporte.

O custo dos melhoramentos recommendados não será inferior a 15 milhões de dollars.

O e
todo o serviço de
Cor
cimento, mesmo j
O t
tão extensa que j
nibus na superfic
Só
efficiencia e econ
que por sua vez e
em consideração
O s
elle executado ser
Os
ca para cada indi
garantia do seu u
serviço á parte im
que viaje em um c
Elle pôde viajar e
em momento dete
O n
com dois ou tres a
melhor e mais eco
transporte de todo
Se, e
regulamentação de
contracto, não tem
total e, por consegi
Não
a quantidade e a q
transporte local é c
exigir-se um serviç
Se ur
que ella prolongue
Ha u
exclusiva de qualq
tanto na Sul-Americ
cidades o serviço de
na base de "serviço
Debal
empreza particular,
emprehendimento, i
Por es
de serviço a mais ele
Eu rec
de transporte collect
Pergur
lucro ou esperança d
já mencionada e a co
A resp
a assegurar-lhe a pro
ra a prosperidade da
devido aos beneficios
O prazi
serviço. Mas, diante c
o novo emprehendime
beleça que a concessã
Em tra
1. - Tod
Companhia.
2. - A C
municipio na base de
3. - Pare
na renda proveniente c
essa renda justifique c
Entende
serviço.
4. - Suje
a somma de 15 milhoes
razão de 3 milhões de c
5. - Os m
(1
para os r
chado, de
de um só
rios em li
(2,
rias accor

O emprego de somma tão avultada requer, para ser tomada em consideração, além de outras garantias, que todo o serviço de transporte colectivo de qualquer natureza nesta Capital seja coordenado.

Como já ficou dito, a exploração por si só não requer ainda, nem mesmo nos 15 annos vindouros, o estabelecimento, mesmo parcellado, de um systema de transitio rapido.

O trafego em São Paulo não é sufficientemente denso, nem a distancia media percorrida pelos passageiros tão extensa que justifique a existencia de linhas de transitio rapido, simultaneamente com linhas de tramways ou de omnibus na superficie.

Só no caso de serem esses tres systemas de transporte convenientemente coordenados de modo a com mais eficiencia e economia utilizar as vantagens do transitio rapido, trazendo assim o maior beneficio ao publico que viaja e que por sua vez esse publico participe das despezas de um tal melhoramento geral, é que deverá esta Companhia tomar em consideração a recommendação que ora faço.

O serviço de transporte publico differe fundamentalmente de todo outro serviço de utilidade publica, pois é elle executado sem nenhuma obrigação por parte do publico de se utilizar do serviço offerecido.

Os serviços de aguas, esgotos, gaz, telephone, luz electrica e força, todos têm uma definida installação physica para cada individuo, ou grupos de consumidores, e debaixo de um contracto moderno asseguram pelo menos alguma garantia do seu uso, ou pagamento que cubra as despezas fixas da installação e outras despezas necessarias para dar o serviço á parte interessada. Entretanto no caso do serviço de transporte não existe tal contracto ou garantia. Uma pessoa que viaja em um dia póde no dia seguinte andar a pé ou fazer uso do seu automovel particular, de um amigo ou alugado. Elle póde viajar em linhas suburbanas das estradas de ferro a vapor, ou utilizar-se de outra fôrma de transporte local que em momento determinado lhe seja mais conveniente.

O numero de passageiros que pede transporte em conducção collectiva, póde ser avaliado com certa precisão com dois ou tres annos de antecedencia e os meios adequados para esse transporte podem ser fornecidos e um serviço, o melhor e mais economico, póde ser dado, se os encarregados dessa operação tiverem a certeza de que lhes incumbirá o transporte de todos esses passageiros.

Se, entretanto, houver systema de transporte em concorrência na mesma zona, especialmente o serviço sem regulamentação dos omnibus, sem restricção de numero, itinerario ou horario, o systema de transporte, que obedece a um contracto, não tem certeza se lhe caberá o transporte de 98%, 90%, 75% ou mesmo uma menor porcentagem do trafego total e, por conseguinte, não póde munir-se de todo o material necessario ao transporte.

Não ha outra fonte de rendimento para uma companhia de transporte do que as passagens que ella cobra e a quantidade e a qualidade do serviço só pode estar em proporção ao numero de passagens recebidas. Se todo o serviço de transporte local é coordenado e as passagens cobradas vão a uma bolsa commum, sómente então pode della esperar-se ou exigir-se um serviço adquado e conveniente.

Se uma tal coordenação do serviço de transporte não fôr confiado á Companhia, então não se póde esperar que ella prolongue e melhore o serviço actual.

Ha um sentimento publico que prevalece em quasi todas as comunidades contra o dar-se uma concessão exclusiva de qualquer utilidade publica a uma empreza particular. Esse sentimento prevalece com a mesma intensidade, tanto na Sul-America como se dá na Norte-America, ou em partes da Europa, com o resultado que em numero crescente de cidades o serviço de transporte, reconhecido como um monopolio necessario, está sendo feito ou pela Municipalidade ou na base de "serviço pelo custo".

Debaixo desse ultimo systema, os meios de transporte, ao passo que são custeados e são do dominio de uma empreza particular, são por ella utilizados como agentes da Municipalidade, recebendo os juros do capital empregado no empreendimento, uma comissão pelos seus serviços como operadores, mas nenhum lucro.

Por esse modo fica assegurado ao publico uma direcção competente e idonea e uma quantidade e qualidade de serviço a mais elevada que as passagens recebidas permitem dar.

Eu recommendo que a Companhia, em troca da Municipalidade entregar-lhe o trafego de todos os serviços de transporte colectivo dentro do Municipio, faça taes serviços para a Municipalidade pelo custo.

Perguntar-se-á, porque a Companhia é tão philantropica, a ponto de offerecer-se para custear e trafegar, sem lucro ou esperança de lucro, o serviço de transporte em São Paulo, acarretando isso o gasto immediato da enorme quantia já mencionada e a continuação de despezas ainda mais avultadas para manter o serviço á altura do crescimento da Cidade.

A resposta é que a Companhia é vitalmente interessada no crescimento continuado de São Paulo, de maneira a assegurar-lhe a prosperidade de suas outras actividades. Um systema da transporte adequado é de importancia vital para a prosperidade da Cidade. A Companhia deve orgulhar-se do crescimento continuado de São Paulo e é, em grande parte, devido aos beneficios trazidos pela Companhia, que se deve o desenvolvimento durante os ultimos 20 annos.

O prazo do actual privilegio terminará em 1941, só quando poderá ser estabelecida nova regulamentação do serviço. Mas, diante do que fica exposto e para a amortisação do capital já empregado e do immenso capital novo que exige o novo empreendimento é imperativo tratar-se desde já da novação do contracto. Recommendase-se que essa novação esteja de modo que a concessão renovar-se-á automaticamente, por periodos e mediante condições preestabelecidas.

Em traços geraes indico as bases de uma concessão de "serviço pelo custo", que se adapta a São Paulo:

1. - Tdo o serviço de transporte de passageiros dentro do Municipio deve ser coordenado e confiado á

Companhia.

2. - A Companhia deverá construir, custear e trafegar todos os meios de transporte que adoptar dentro do municipio na base de "serviço pelo custo".

3. - Para se determinar o emprego de novos capitaes a todo tempo e em qualquer circumstancia, louvar-se-á na renda proveniente do trafego existente, executado com a applicação de uma tarifa razoavel, sendo imprescindivel que essa renda justifique o dispendio de novos capitaes.

Entende-se por tarifa razoavel aquella que, fomentando o habito de viajar, permite fornecer o melhor serviço.

4. - Sujeito ao que acima fica dito e ás clausulas seguintes, a Companhia começará immediatamente a gastar a somma de 15 milhões de dollars em melhoramentos no serviço de transporte em São Paulo, e dispenderá essa somma a razão de 3 milhões de dollars em cada doze meses subsequentes.

5. - Os melhoramentos no serviço de transportes, entre outras cousas incluye:

(1) - A construcção de 200 bondes novos de typo moderno e a necessaria accomodação em guarida para os mesmos. A conversão de todos os carros ultimamente construidos, a um typo moderno de carro fechado, de accôrdo com o carro já construido como amostra, e a substituição da maioria dos actuaes carros de um só truck por outros de typo moderno, conservando em serviço sómente aquelles que forem necessarios em linhas de pouco transitio.

(2) - A aquisição de 100 omnibus de typo adequado aos serviços que se tem em vista e as necessarias accomodações de garage.

(3) - A construção de cerca de 100 kilometros de via permanente, dos quaes 25 kilometros serão locados em subterraneos ou em nivel differente do das ruas, com mudanças e melhoramentos nas vias permanentes existentes.

(4) - Equipamento adicional necessario nas estações transformadoras.

(5) - A construção de subterraneo exclusivamente para bondes desde o Parque D. Pedro até o Largo do Theatro Municipal com estações no largo da Sé e na Praça do Patriarcha.

(6) - A construção de uma linha inteiramente independente do nivel das ruas, por meio de tunnel e caminho particular proprio, desde a visinhança do Theatro Municipal até os bairros do sul da Avenida Paulista, dando serviço adequado de alta velocidade para essa zona crescente, assim como tambem para as zonas contiguas e agora servidas pela linha de Santo Amaro.

(7) - Estender da linha subterranea que atravessa a parte central da cidade uma outra linha de alta velocidade, tomando a direcção sudoeste, servindo Ypiranga e suburbios adjacentes, assim como Moóca, e a grande zona a Leste da São Paulo Railway e sul da Estrada de Ferro Central.

(8) - Uma linha dupla através da baixada do rio para servir Sant'Anna.

(9) - A suppressão dos bondes no Largo do Thesouro, rua Direita e 15 de Novembro, Ladeira do Carmo e ruas de ligação e do viaducto do Chá no nivel actual de rolamento.

(10) - A suppressão do trafego por linhas singelas, com excepção de linhas de importancia secundaria nos suburbios.

(11) - A suppressão, onde fôr possivel de trafego nos dois sentidos em todas as ruas que comportem menos de 4 filas de vehiculos.

(12) - A revisão de todos os itinerarios e horarios de accôrdo com as exigencias do trafego, com o novo plano de viação e a pratica moderna, o ajustamento de todos os pontos de parada para melhorar as condições do trafego e de accôrdo com a conveniencia da maioria dos passageiros.

(13) - A introdução de um systema moderno de cobranças.

(14) - O trafego de omnibus em devida coordenação com o systema de bondes, de maneira a tirar o maior partido das suas possibilidades em São Paulo, e se esse trafego se mostrar satisfactorio e fôr desejavel, retirar das vias publicas as linhas de bondes da zona central, a medida que estas se estragarem, substituindo-as por omnibus e pelo serviço de transito rapido.

6. - Essencial á cooperação entre a Municipalidade e a Companhia como operadores do serviço de transporte, dever-se-á formar uma Comissão de Transportes de 6 membros, á qual incumbirá a discussão de todos os assumptos que possam affectar o trafego e o transito em São Paulo. A Municipalidade será representada por trez chefes de secção da Prefeitura e a Companhia por trez funcionarios superiores.

7. - A Companhia terá plena acção sobre o serviço de trafego, mas cada 6 mezes apresentará ao Prefeito especificações basicas sobre o serviço que se propõe fazer nos 6 mezes seguintes.

8. - A Companhia, em epocas determinadas, apresentará relatorio do serviço feito, dos passageiros transportados, etc., de maneira que a Prefeitura terá conhecimento de como se fez o serviço e poderá comparal-o com as especificações aprovadas.

A escripturação relativa ao trafego ficará sujeita ao exame de pessoa perita na materia, escolhida de commum accôrdo pelas partes.

9. - As tarifas ficam sujeitas a uma revisão cada 6 mezes, de accôrdo com a fluctuação do custo do serviço, mas manter-se-á uma reserva para evitar frequentes mudanças num sentido ou noutro. O preço basico de passagem nos bondes, que se julga necessario, é de \$ 300 por secção.

O custo do serviço deverá incluir:

(1) - Todas as despesas inherentes ao serviço de transporte ou que sobre elle incidam, incluindo a manutenção e conservação de todas as installações, equipamentos e systemas de qualquer modo utilizados naquelle serviço.

(2) - Uma quota para fazer facé á depreciação de todo o acervo referente ao serviço de transporte, quota essa sufficiente para renovar todas as partes componentes no fim de sua vida util.

(3) - Uma quota para juro do capital empregado, a taxa usual de 10%.

(4) - Pagamento á Companhia de uma comissão de 5% sobre a renda bruta, em compensação dos seus serviços de administração e de sua qualidade de fornecedora de capitaes.

(5) - Pagamento a Companhia, a titulo de bonificação de mais 2% da renda bruta, como compensação aos seus esforços pelos resultados positivos obtidos. Se o custo verificado do serviço exceder de mais de 10% ao orçado e apresentado á Prefeitura, não será feito a Companhia o pagamento dessa bonificação.

(6) - Se a receita bruta exceder o necessario para fazer face ao custo do serviço, o excesso deverá passar para um fundo de reserva onde servirá para preencher deficits que se possam dar, exercendo assim uma função equilibradora para evitar frequentes mudanças nos preços das passagens.

10. - A somma do capital empregado na réde de viação deverá ser demonstrada ao Prefeito pelo menos cada semestre. O valór do que existe actualmente será determinado e incluído no contracto.

Capital novo e accrescimos posteriores serão as quantias realmente gastas no Brasil ou no estrangeiro com material e serviços technicos, inclusive as despesas de levantamento de Capital.

11. - É de vantagem mutua, para a Municipalidade e a Companhia, que se mantenha o menor preço possivel nas passagens, compativel com um bom serviço; não obstante esse interesse mutuo e a utilidade da Comissão de Transportes em resolver amigavelmente todas as difficuldades que possam suscitar-se relativamente ao serviço, deve-se provêr uma clausula de arbitramento para os assumptos em que as partes interessadas não possam chegar a accôrdo.

12. - O contracto deve ser interpretado como uma obrigação para fornecer de uma maneira efficiente e efectiva (mas por qualquer meio que agora ou mais tarde se desenvolva) o transporte de passageiros em São Paulo. O prazo deve ser de 30 annos e dahi em diante renovado indefinidamente por periodos de 20 annos. A municipalidade ficará com o direito, no fim de qualquer desses periodos, precedendo aviso de 2 annos, de dar por findo o contracto, pagando á Companhia em ouro o capital empregado até a data respectiva, accrescido de 10%, a titulo de compensação pela cessação do emprego de seu capital.

13. - A Municipalidade manterá completa jurisdicção sobre as ruas. Todas as construcções feitas pela Companhia, debaixo ou sobre as ruas, ficam sujeitas á approvação da Prefeitura que, entretanto, deverá dar sua decisão dentro de um prazo razoavel.

14. - Os actuaes omnibus e gitneys independentes continuarão a trafegar até que a Companhia tenha introduzido, pelo menos em parte, os melhoramentos contemplados no seu serviço de viação; não se dando nenhuma licença nova, excepto á Companhia, a outros pretendentes, nem mesmo aos já existentes para augmento no numero ou substituição de vehiculos. E, á medida que a Companhia dispender nessa reforma do serviço de viação sommas additionaes de 500000 dollars, a Municipalidade deixará de renovar 10% das licenças já concedidas na data immediata da sua renovação, até que todas as licenças tenham sido cassadas.

Considera
o, toma o compromisso
de transporte podem ex
tar a pergunta: porque é
mais que dar-lhe juro m
administração?

Em prime
bem que nos annos pass
longamento de suas linh
as áreas edificadas.

Emquanto
prolongamentos, em face
o progresso dos different
actualmente muito alem
de de permitir que se fa

Tambem a
pregados em outros serv
ço de transporte insuffic
desenvolvimento.

É inutil re
ção de todos os meios de
ciente interesse em São P
annos de agonia em mate

É porque t
tisfactorio de viação fora
coordenar esses serviços
serviço pelo custo, digo, é
vantagem e continua pro

/ZLB.12-4-1926.
6c.

3

Exmos. Snrs.
Presidente e demais Mem

THE SÃO I
des neste municipio, serv
guiram e a elle estão sub
nexo MEMORIAL, pedin
população, como para a c
a réforma das bases segu
mais em harmonia com é

As disposi
epoca, muitas dellas vier

De 1900 pa
que acabava de se comple
esta cidade foi espantosa,
apparecimento, se passou

Como resu
das por vias de communi
rar e a solução para este

A formaçã
cial, deslocou por tal fórn
vido, mesmo em condiçõe

Tornando-s
analogos, os auto-omnibu

A Prefeitur
deu licenças para a circula
lucros, automoveis para t
da, os typos e material po
um novo factor de congés
solução do grande proble

A requerem
propria e longa experienc
culos, pretende ter encont
tivo que satisfaça, em cap

Para que se
plorar convenientemente
mento para o serviço de v
nos e que são reconhecido

Já em conf
pio, a Companhia teve opp

Considerando esse contracto de serviço pelo custo, deve-se não perder de vista que a Companhia, ao acceitalo, toma o compromisso de gastos durante muitos annos, cujo total será colossal. Se a Cidade continuar a crescer, os meios de transporte podem exigir o emprego de 50 ou mesmo 100 milhões de dollars nos annos vindouros, e pode-se bem levantar a pergunta: porque é que a Companhia se incommoda com semelhante proposição, que em qualquer tempo não faz mais que dar-lhe juro modico do seu capital, além de uma compensação insignificante pelos seus serviços de administração?

Em primeiro lugar, a Companhia é dona de serviços de bondes, em que tem empatado grande capital. Se bem que nos annos passados o serviço não tenha dado resultado e não haja no contracto da Companhia obrigação de prolongamento de suas linhas em zonas novas, comtudo o publico espera que a Companhia preste os seus serviços em todas as áreas edificadas.

Emquanto o cambio desfavoravel nos annos passados não tornou impossivel attrahir mais capitaes para os prolongamentos, em face das tarifas baixas que a Companhia podia cobrar, esta acompanhou e mesmo adiantou-se sobre o progresso dos differentes bairros. Se então espera-se da Companhia que ella dê um serviço adequado de transporte (aliás actualmente muito alem das suas obrigações contractuaes), parece que ha obrigação reciproca por parte da Municipalidade de permittir que se faça em condições equitativas.

Tambem a Companhia tem interesse no desenvolvimento de São Paulo, pois que tem grandes capitaes empregados em outros serviços. Nada restringe tanto o crescimento e o progresso industrial de uma Cidade do que um serviço de transporte insufficiente. Se a Cidade tem de desenvolver-se, o serviço de transporte precisa acompanhar o seu desenvolvimento.

É inutil repetir outra vez a absoluta futilidade de provêr serviço adequado geral, sem a absoluta coordenação de todos os meios de transporte locais. Esse ponto não pôde soffrer nenhuma contestação. A Companhia tem sufficiente interesse em São Paulo, tanto pelo lado sentimental como pelo financeiro, para desejar poupar á Cidade os 7 ou 10 annos de agonia em materia de viação, que acarretaria a prova do que ella affirma por meio da experiencia propria.

É porque todas as cidades que no Continente têm completado a sua experiencia e conseguido um serviço satisfactorio de viação foram compellidos a encampar os serviços de transporte e trafegal-os por conta propria, ou então coordenar esses serviços e entregal-os em mãos de uma Empresa para fazer o serviço sob alguma fórmula de contracto de serviço pelo custo, digo, é por isso que eu recommendo que se procure entrar em um tal accôrdo desde já, para a mutua vantagem e continua prosperidade da Cidade e da Companhia.

/ZLB.12-4-1926.

6c.

3

25 de Maio de 1927.

Exmos. Snrs.

Presidente e demais Membros da Camara Municipal de São Paulo

THE SÃO PAULO TRAMWAY, LIGHT AND POWER COMPANY, LIMITED, concessionaria dos serviços de bondes neste municipio, serviços que são regulados pelo contracto de 17 de Julho de 1901 e por alguns outros que a este se seguiram e a elle estão subordinados, vem respeitosa e solícita solicitar a attenção de V. Excia. para a exposição feita no anexo MEMORIAL, pedindo a V. Excia. que, convencidos da premencia da situação nelle definida, a qual, para o bem da população, como para a defeza dos legítimos interesses da requerente, exige solução prompta e radical, se dignem estudar a refôrma das bases segundo as quaes estão sendo ainda hoje explorados taes serviços, de fórmula a ser feita nova concessão mais em harmonia com as condições do trafego actual e futuro da cidade.

As disposições contractuaes em vigôr foram estabelecidas ha mais de vinte e cinco annos e, mesmo naquella epoca, muitas dellas vieram, sem alteração, de accôrds anteriores, do tempo da tracção animada.

De 1900 para cá, São Paulo progrediu mais, sob todos os pontos de vista, do que em todo o decurso do seculo que acabava de se completar. E, no que diz respeito, em especial, ao seu trafego urbano, a transformação por que passou esta cidade foi espantosa, como consequencia, principalmente, da sua expansão territorial e do largo uso que, desde o seu apparecimento, se passou a fazer do automovel.

Como resultado da localização do seu centro commercial sobre uma collina de dimensões limitadas, cortadas por vias de comunicação curtas, sinuosas e estreitas, o congestionamento do trafego no TRIANGULO não se fez esperar e a solução para este problema já está sendo estudada desde um numero não pequeno de annos.

A formação rapida, depois da conclusão da Guerra, de bairros novos, bastante afastados do centro commercial, deslocou por tal fórmula a população de São Paulo para essas zonas periphericas, que não houve meios — nem teria havido, mesmo em condições normaes — de se attender promptamente ás suas necessidades de transporte e outras.

Tornando-se cada vez mais premente essa situação, surgiram, como aconteceu em outros paizes em casos analogos, os auto-omnibus, que se destinavam a remediar esse estado de cousas.

A Prefeitura Municipal, no louvavel intuito de cooperar na solução do problema, vital para a cidade, concedeu licenças para a circulação desses vehiculos, em geral a titulo precario. Tentados por uma falsa apparencia de grandes lucros, automoveis para transporte colectivo em breve se generalizaram por tal modo que, dada a sua capacidade reduzida, os typos e material pouco adequados para um serviço violento como o de viação urbana, passaram a constituir antes um novo factor de congestionamento e desorganização do trafego do que, como se acreditava, um elemento para facilitar a solução do grande problema.

A requerente, que vem acompanhando com observações e estudos, facilitados pelos ensinamentos da sua propria e longa experiencia, a evolução vertiginosa de São Paulo, especialmente no que se relaciona com o transito de vehiculos, pretende ter encontrado esta solução com o estabelecimento de um systema completo e perfeito de transporte colectivo que satisfaça, em capacidade, conforto e rapidez, ao que tem direito de exigir uma cidade como São Paulo.

Para que se consigam, porém, as sommas avultadissimas que requer esse programma, e depois se possa explorar convenientemente a rede assim estabelecida, indispensavel se torna que a Camara Municipal expeça novo regulamento para o serviço de viação urbana, de modo a permittir a adopção de principios que se têm firmado nos ultimos annos e que são reconhecidos por toda parte.

Já em conferencia havida com S. Excia. o Snr. Dr. Prefeito Municipal sobre a questão do trafego no municipio, a Companhia teve oportunidade de apontar diversos aspectos da questão, os quaes foram amplamente discutidos.

O que a requerente acha, data venia, que se deve fazer nesta cidade é a reforma completa do seu systema de transporte colectivo, modificando-se a rede actual e completando-a, de modo a se utilizar, conjunctamente com o maximo de eficiencia, a tracção electrica ao nivel das ruas, a viação subterranea, ou mesmo a céu aberto, por meio de metropolitanos ou linhas de grande velocidade, e o serviço de auto-omnibus. Esse systema mixto, a preponderancia, como está universalmente demonstrado, caberá sempre aos bondes, ficando reservado aos auto-omnibus ou de vehiculos auxiliares, alimentadores das linhas de bondes, podendo servir tambem ao trafego provisorio de novas zonas que, por desenvolvimen- to incipiente, ainda não compensa o assentamento daquellas linhas.

Sómente pela execução de um plano geral assim concebido, poderá o problema do trafego em São Paulo ter uma solução definitiva, satisfactoria e duradoura. Qualquer outro programma de menor vulto do que este constituirá ape- nas um palliatio, remediando sómente por alguns annos o estado actual de cousas. No fim de um breve periodo de tempo, estariamos de novo diante da mesma situação embaraçosa de hoje, com a circumstancia aggravante de que, para resolver- a, os esforços e o capital despendido teriam de ser então muito maiores do que actualmente, como é facil de comprehender, á vista do augmento continuo do custo dos terrenos, materiaes, operação, mão de obra, etc.

Para facilitar a effectuação desse plano geral, a supplicante estudou o estabelecimento de algumas linhas metropolitanas ou de alta velocidade, cuja construcção seria feita, em parte, pela Municipalidade, comprehendendo aber- tura de tunneis, execução de viaductos, pontes, etc., e em parte pela supplicante, em tudo o que se referisse a aparelha- mento dessas estruturas, com preparação do leito da via permanente, assentamento dos trilhos e da rede aérea, circula- ção dos carros electricos, edificação de estações, etc.

E' indispensavel, porém, que taes linhas sejam trafegadas sómente pela requerente, com exclusividade ga- rantida em nova concessão, sem o que seriam ephemerassas vantagens, para o trafego, da exploração do systema mixto ora proposto.

Com esse proposito, a requerente propõe:

a) - Despender para mais de Rs. 80.000:000\$000 em melhoramentos do systema de viação no periodo de cinco an- nos, conforme se especifica no memorial annexo, ficando os detalhes para apresentação dentro de seis meses, contados da data da assignatura da nova concessão;

b) - Fazer o serviço, em toda a sua rede, de conformidade com a melhor pratica moderna, tomando como base a densidade de oito passageiros por carro-kilometro; manter horarios em todas as linhas, com bondes de meia em meia ho- ra, onde isso se justifique, durante dezoito horas, sendo que nas horas de grande movimento os intervallos serão de quin- ze minutos; estabelecer serviço nocturno, se se verificar a sua necessidade;

c) - Fornecer e assentar linhas, fios conductores e tudo mais que fôr necessario ao trafego das linhas de alta veloci- dade e subterraneas delineadas no memorial.

A Municipalidade, por sua vez, concordará:

a) - Em dar começo á construcção de um systema de pontos terminaes subterraneos na parte central da cidade, com prolongamentos na direcção sudoeste e sueste, obedecendo essa construcção a um programma regulado pela impor- tancia de uma taxa a ser cobrada sobre as passagens pagas pelos passageiros que viajarem dentro da primeira zona, con- forme adiante se menciona. A propriedade sobre as construcções e servidões assim creadas será da Municipalidade. O equipamento para o serviço de transporte a cargo da requerente e para seu uso exclusivo será por ella feito, á sua custa exclusiva, e permanecerá de sua propriedade. As rampas, alinhamentos e outros detalhes deverão ser mutuamente combinados.

b) - Em completar o trecho inicial do subterraneo, desde o Parque D. Pedro até o Largo do Theatro, dentro de tres annos, contados da data de assignatura da nova concessão, e construir o mais cedo possivel a curva de retorno subterra- neos do Largo do Theatro. Quando esse trecho inicial, desde o Parque D. Pedro até o Largo do Theatro, estiver prompto para funcionar, a Municipalidade poderá cessar o trafego de bondes pela rua Direita, Ladeira do Carmo, rua do Carmo, rua Wenceslau Bras, etc. Se os bondes forem, em qualquer tempo, substituidos por um serviço de omnibus, então o direito exclusivo de trafegar os omnibus nas ruas será dado á requerente.

c) - Para o fim de cobrir o custo das obras mencionadas em a e b, a requerente, além de passagem commum, cobrará de toda a pessoa (exceptuando os collegiaes), viajando em bondes ou auto-omnibus dentro da primeira zona, uma taxa que não excederá de 33.1/3 réis por passagem. A taxa assim cobrada, depois de deduzir-se o custo de manutenção dos tunneis, etc., será empregada na amortização do capital empregado em taes obras.

Os limites das zonas actuaes, para os effeitos da cobrança do preço de passagem, serão conservados, excepto o da linha da Penha, onde, logo que essa linha tenha sido prolongada pelo menos um kilometro, o limite da primeira zona ficará reduzido de 1.1/2 kilometros, ficando a primeira zona com uma extensão de linha de oito kilometros (em vez dos 6,5 kilometros estabelecidos para as demais linhas), sendo essa tambem a extensão da primeira zona nas linhas da Lapa e Fa- brica. A segunda zona e as demais que lhe succederem serão todas de tres kilometros de extensão, medidas em conformi- dade com o que prescreve a Clausula 4.a do Contracto de 17 de Julho de 1901.

Nos bondes, dentro da primeira zona, a passagem custará 400 réis, se fôr cobrada em dinheiro, ou 333.1/3 réis, se fôr paga em bilhetes. Em um e outro caso, o preço incluye a nova taxa. Os bilhetes serão vendidos nos bondes tres por um mil réis. A passagem para os collegiaes será de 200 réis. Na segunda zona e em cada uma que lhe succeder a pas- sagem custará 200 réis, como actualmente.

O serviço de fretes e bagagens continuará como presentemente.

As linhas serão assentadas segundo alinhamentos e nivelamentos fornecidos pela Prefeitura e esses alinha- mentos e nivelamentos não poderão ser alterados dentro de dez annos, sem que a requerente seja indemnizada das despe- zas que possam occorrer. A requerente não poderá entretanto se oppôr a qualquer obra de interesse e utilidade publica que a Municipalidade queira executar nem lhe caberá indemnização alguma pela interrupção de trafego dos bondes ou pe- las despesas a que fôr levada pela execução de taes obras; mas essas despesas serão levadas á conta de capital da requiren- te, para o effeito de futuras revisões de preços de passagem.

Será da alçada da requerente o fixar itinerarios e pontos de parada, bem assim o regular o trafego dos bon- des, de modo a reduzir ao minimo o congestionamento das ruas.

O prazo da nova concessão será de trinta annos para os serviços de transportes aqui mencionados, renova- vel por mais trinta annos no fim daquelle periodo, se a Municipalidade não quizer encampar o serviço. No caso de encam- pação, o preço será determinado tomando-se por base o custo de substituição de todo o material fixo e rodante, como se fosse necessario fazer-se tudo de novo, menos a depreciação havida, acrescentando-se 15%.

A requerente terá o direito exclusivo de fazer trafegar auto-omnibus a partir de 1.º de Janeiro de 1928 em diante, ficando entendido que a requerente exercerá esse direito onde ella achar que esse serviço constitua a melhor solu- ção para o transitio.

A Municipalidade ficará, porém, com o direito de exigir da requerente o serviço de auto-omnibus onde não haja meios de transporte adequado, desde que seja economicamente praticavel.

A requerente terá o direito, mediante prévia approvação da Municipalidade, de substituir o serviço de bon- des por auto-omnibus ou outros meios de transporte adequados, ou vice-versa.

O serviço
todo tempo á fiscalizaçã

O custo in

1. Juros sobre ca

2. Depreciação.

3. Despezas de tra

clusivamente n

4. Despezas gerae

5. Remuneração p

A requirent

reza ou especie, existente

A' vista do

contram no annexo MEM

querente submete o assi

caso e o acerto e justiça c

signatura de um novo coi

Nestes termos,

P. E. D.,

São Paulo, 25 de Maio de

por The S. Paulo Tramway

a: D. Mulqueen

Superintendente Interino

I. Historico e razão c

II. Extensão do empr

III. Estudo das necess

IV. Avaliação do cresci

V. Programmas de m

VI. Os subterraneos e

Paulo

VII. Beneficios que adv

VIII. Condições essencia

IX. Concessão de auto-

X. Augmento nas desq

XI. Augmento dos preq

XII. Resultados finance

XIII. Observações geraes

I — HISTORICO E RAZÃO D

Em virtude d
Power Company, Limited" fo

tricos na cidade de São Paul
Tinha a Comp

pal n.º 304, de 15 de Junho
da Companhia Viação Pauli

tude de compra do acervo en
Pela nova con

dos nos de Gualco e Souza.
Esse contracto

contar daquelle data, para o
suburbios, servidos então ou

suburbios, servidos então ou
tros concorrentes para o asse

No fim de 40 a
rial e outras propriedades e p

Municipal.
A Companhia

Em Março 15 c
tença judicial, levado em hast

Este acervo coi
Joaquim até Santo Amaro, e c

Lei Provincial n.º 121, de 25 d
1883, e de varias alterações s

Pelo contracto
bem pelo contracto de 29 de A

zembro de 1910, que autoriso
Santo Amaro nas ruas Liberd

e transferidos e tornados part

O serviço de auto-omnibus será executado na base de "serviço pelo custo", com escripta separada sujeita a todo tempo á fiscalização municipal.

O custo incluirá:

1. Juros sobre capital empregado.
2. Depreciação.
3. Despezas de trafego e manutenção, incluindo salarios do Superintendente e pessoal de escriptorio empregado exclusivamente no serviço dos auto-omnibus.
4. Despezas geraes — licenças, impostos, seguros, damnos, prejuizos, etc.
5. Remuneração para os serviços geraes de administração, engenharia, levantamento de dinheiro, etc.

A requerente ficará isenta de impostos, taxas, emolumentos e contribuições municipaes de qualquer natureza ou especie, existentes ou que venham a ser creados.

A' vista do que acaba de expôr, muito resumidamente, pois os detalhes da situação acima delineada se encontram no annexo MEMORIAL do perito snr. Norman D. Wilson, que, pela requerente, tem estudado essa questão, a requerente submete o assumpto á esclarecida deliberação de Vas. Excias. e ousa esperar que, reconhecendo a premencia do caso e o acerto e justiça da solução que se propõe, se dignem de autorizar a refôrma da concessão vigente, mediante a assignatura de um novo contracto.

Nestes termos,

P. E. D.,

São Paulo, 25 de Maio de 1927

por The S. Paulo Tramway Light & Power Co. Ltd.

a: D. Mulqueen

Superintendente Interino

MEMORIAL SOBRE A CONCESSÃO DE BONDES

INDICE

- I. Historico e razão de ser da concessão
- II. Extensão do empreendimento de bondes
- III. Estudo das necessidades do transporte em São Paulo
- IV. Avaliação do crescimento da cidade em tamanho e intensidade de trafego
- V. Programmas de melhoramentos que se recommendam
- VI. Os subterraneos e as linhas de alta velocidade constituem a solução do principal problema do trafego de São Paulo
- VII. Beneficios que advirão para as diversas partes da cidade com a proposta da Companhia
- VIII. Condições essenciaes para um bom serviço de transporte
- IX. Concessão de auto-omnibus
- X. Augmento nas despesas pelo serviço a prestar-se
- XI. Augmento dos preços das passagens é necessario
- XII. Resultados financeiros presentes e futuros
- XIII. Observações geraes

I — HISTORICO E RAZÃO DE SER DA CONCESSÃO.

Em virtude da Lei Municipal n.º 528, de 6 de Julho de 1901, é outorgada "The São Paulo Tramway, Light and Power Company, Limited" foi, em 17 de Julho de 1901, garantida uma concessão para a construcção e trafego de bondes electricos na cidade de São Paulo.

Tinha a Companhia naquella data uma concessão anterior de 8 de Julho de 1897, em virtude da Lei Municipal n.º 304, de 15 de Junho de 1897, concessão feita aos snrs. Gualco e Souza, e era ella tambem possuidora de todo o acervo da Companhia Viação Paulista, bondes trafegados á tracção animada que serviam parcialmente á cidade, posse essa em virtude de compra do acervo em hasta publica, feita em 27 de Abril de 1901.

Pela nova concessão outorgada todas as concessões e os privilegios desta ultima Companhia foram incorporados nos de Gualco e Souza.

Esse contracto de 17 de Julho de 1901 concedia á Companhia privilegio exclusivo pelo praso de 40 annos, a contar daquella data, para o transporte de passageiros e cargas por meio de bondes de tracção electrica, nas ruas da cidade e suburbios, servidos então ou futuramente por suas linhas, com o direito de preferencia em igualdade de condições sobre outros concorrentes para o assentamento de linhas novas.

No fim de 40 annos a Companhia tem direito pleno ao goso, uso e disposição das suas linhas de bondes, material e outras propriedades e poderá continuar o trafego de suas linhas debaixo de novo regulamento por parte da Camara Municipal.

A Companhia tem o direito de preferencia para prolongar a sua rede em toda a cidade.

Em Março 15 de 1900, todo o acervo da Estrada de Ferro de São Paulo a Santo Amaro foi, em virtude de sentença judicial, levado em hasta publica e foi adquirido pela "The São Paulo Tramway, Light and Power Company, Limited".

Este acervo compunha-se de uma concessão para uma linha de bondes a vapor, desde a rua Liberdade e São Joaquim até Santo Amaro, e das propriedades, linhas e equipamentos respectivos. Esta linha de bondes foi autorisada pela Lei Provincial n.º 121, de 25 de Abril de 1880, e foi construida e trafegada debaixo do contracto datado de 14 de Junho de 1883, e de varias alterações subsequentes.

Pelo contracto de 25 de Dezembro de 1902, feito de accôrdo com a Lei n.º 781, de 10 de Julho de 1901, e tambem pelo contracto de 29 de Abril de 1912 e de 3 de Setembro de 1912, de accôrdo com a Lei Estadual n.º 1245, de 30 de Dezembro de 1910, que autorisou a tracção electrica em uma nova linha para Santo Amaro, a porção da Estrada de Ferro de Santo Amaro nas ruas Liberdade e Domingos de Moraes e o ramal para o Matadouro foram retirados da Concessão Estadual e transferidos e tornados parte integrante do systema urbano.

Com o consentimento da Prefeitura expresso na Lei n.º 995, de 10 de Maio de 1907, e de 27 de Maio de 1907, a Companhia adquiriu os direitos dos proprietários de então para o tráfego de uma linha de bondes desde a ponte Grande até Sant'Anna, sendo essa linha incorporada á concessão da Companhia de Julho de 1901.

Era manifestamente a intenção quando estes varios contractos foram unificados, que um só agente ficasse responsável pelo serviço de transportes em toda a cidade e, dando a esse agente privilegio exclusivo, lhe ficasse assegurado de um modo razoavel poder auferir lucros taes que lhe permittissem dar conta do onus crescente acarretado pelas suas obrigações contractuaes.

Em virtude da Lei Municipal n.º 1210, de 29 de Abril de 1909, fez-se uma novação de contracto em 10 de Maio de 1909, estabelecendo os preços de passagem ora em vigor e definindo os limites de zonas de preço. Por este novo contracto ficou combinado um serviço de carros operarios e estabeleceu-se accôrdo para certos prolongamentos de linhas. Depois dessa data, decorridos 18 annos, não tem havido revisão de preços para fazer face ás condições actuaes bastante alteradas.

II — EXTENSÃO DO EMPREHENDIMENTO DE BONDES.

Os bondes urbanos representam até o presente um gasto de capital de mais de \$13.750.000.00 (Rs.116.875:000\$), não incluindo o aparelhamento electrico para geração e distribuição de energia.

As linhas de bondes abrangem actualmente um systema de 247,1 kilometros de linha, sem incluir 16,5 kilometros de Estrada de Ferro para Santo Amaro.

As linhas trafegadas com serviço de passageiros na cidade montam a um total de 229,4 kilometros, o que representa um aumento de mais de 15% desde a terminação da Guerra Mundial. Os bondes de passageiros são actualmente em numero de 458, sendo que mais 20 brevemente ficarão promptos, um augmento total de 36% durante o mesmo periodo.

Estes augmentos de linhas de bondes têm sido feitos apesar do facto de que, durante a Guerra, os materiaes ferro-viarios eram quasi impossiveis de se obter e, depois da Guerra, o grande augmento no custo de mão de obra e o valor cambial baixissimo de mil réis têm de tal modo augmentado o custo do tráfego, que a receita liquida não tem sido suficiente para permittir á Companhia pôr de lado reservas adequadas, para fazer face á depreciação ou pagar aos seus accionistas remuneração razoavel de seu capital, para não fallar em permittir-lhe levantar novos capitaes para um legitimo ampliamento do systema.

III — ESTUDO DAS NECESSIDADES DO TRANSPORTE EM SÃO PAULO.

O anno de 1925, com a sua secca jamais igualada, constituiu uma crise na historia de São Paulo. A falta de chuva durante duas estações successivas deixou os reservatorios da Companhia quasi vazios e reduziu a energia disponivel para São Paulo a uma fracção minima daquella que é normalmente fornecida. Mediante medidas de emergencia de toda sorte que foram adoptadas, mediante esforços herculeos de construcções novas, e por um gasto colossal de capital, foram feitas ligações com novas fontes de suprimento e novas installações foram levadas a effeito.

A crise de força absorveu todos os recursos da Companhia durante 1925, assim como todo o seu esforço e atenção. Não obstante isso, a Companhia não descuidou da importante questão de transportes em São Paulo, mas promoveu um estudo especial e muito detalhado das necessidades de transporte para a cidade, presentes e futuras. Este memorial é o resultado desse estudo.

Desde a concessão outorgada em 1901 a população da cidade augmentou de 230.000 para 800.000 almas. Nesse periodo deu-se o desenvolvimento e a tremenda expansão no uso do automovel, dando lugar, nesses poucos annos, a uma mudança nas condições de tráfego urbano maior do que occorreu em seculos passados. A Companhia nunca desconheceu as possibilidades, assim como as limitações do vehiculo-motor, o congestionamento das ruas que o seu uso crescente acarreta, e as modificações no tráfego e na pratica, necessarios para que o bonde se adapte ás novas condições.

A topographia de São Paulo, as rampas íngremes, as ruas estreitas e o systema de arruamento descontinuo, a configuração especial e a posição da parte central, os cruzamentos em nivel das Estradas de Ferro, tudo dá lugar a um problema muito difficil, que se tem de enfrentar nas necessidades actuaes de transporte. Se se leva em conta as necessidades do futuro, quando São Paulo terá mais que duplicado em tamanho, o problema se apresenta enormemente intensificado. Entretanto, a consideração pelo futuro é necessaria, se se quer attender á prosperidade e conforto da cidade e não se quer desperdiçar dinheiro por falta de devida previsão.

O problema do Triangulo Central, embora premente, no momento, é apenas uma ante-visão do que continuamente occorrerá na parte central da cidade, á medida que ella crescer em tamanho. Além dos direitos contractuaes da Companhia nessa área, é preciso tambem não se perder de vista que a prosperidade commercial do Triangulo gira em torno de e está dependendo do serviço de bondes.

O modo de traçar os itinerarios, o typo de carro e de methodo geral de tráfego adoptados na concessão e nos regulamentos da Prefeitura, conquanto fossem boa pratica no tempo em que a concessão foi outorgada, para uma cidade do tamanho que tinha São Paulo, hoje não dão bons resultados em uma cidade metropolitana abarrotada com o tráfego de automoveis.

Depois de dez annos de duvidas, na Norte America e na Europa, relativamente ao futuro do serviço de transportes nas grandes cidades, as autoridades têm chegado a um accôrdo em que o systema de viação sobre trilhos precisa continuar a ser a base do serviço de transportes. O omnibus tem uma função util em coordenação com o systema ferroviario, mas não para substituil-o ou fazer concorrência com elle.

Foi reconhecendo os diversos factores acima mencionados, assim como tambem por causa de difficuldades financeiras, que a Companhia foi levada a abster-se de gastar maiores capitaes com as suas linhas de bondes além do estrictamente necessario, até que se pudesse fazer um estudo abrangente do futuro de São Paulo, e das necessidades respectivas de transporte, para que ella pudesse offerecer á cidade de São Paulo um serviço de viação não inferior ao de qualquer cidade do mundo, e na altura de seu justo orgulho de grande futuro.

IV — AVALIAÇÃO DO CRESCIMENTO DA CIDADE EM TAMANHO E INTENSIDADE DE TRAFEGO.

A população do municipio tem crescido de modo seguinte:

1890 —	65.000
1900 —	240.000
1910 —	375.000
1915 —	470.000
1920 —	580.000
1925 —	720.000
1926 —	760.000
1927 —	800.000

com todos os indicios de

A' medida

Em 1915 a

Em 1920 a

Em 1925 a

Acredita-se

forem mantidas.

O numero

Avalia-se, r

futuramente será:

Conquanto

elles indicam o crescimento da metropolitana.

Vehiculos Motores

O crescime

que a experiencia de outr

No fim de

fim de 1926, o numero tir

hiculo para cada 40 pessô

para cada 18 pessôas. A n

geles tem apenas quatro p

Antes de se

que provavelmente haverá

as horas de commercio; r

V — PROGRAMA DE MEI

Para dar co

topographia da cidade, o p

entre outros semelhantes,

to o tráfego o justifique ou

1. Augme

por car

gos de

será co

ros de

2. A acqu

tensão

3. A acqu

ta, con

4. O accre

das exi

5. Com a

Direita,

6. A elimi

7. A elimi

ciente p

niente

8. A revis

transit

accôrdo

9. A intro

tores d

10. Cooper

linhas-t

para fu

nar em

do essa

proprie

de sign

panhia.

de prov

com todos os indícios de que os algarismos futuros não serão menos de:

1930 — 900.000
1940 — 1.400.000

A' medida que a cidade cresce, o numero de viagens annuaes por cabeça augmenta progressivamente:

Em 1915 as viagens por cabeça eram 106;

Em 1920 as viagens por cabeça eram 157;

Em 1925 as viagens por cabeça eram 203;

Acredita-se que em 1930 o algarismo será 250 e em 1960 pelo menos 330, se as actuaes zonas de pagamento forem mantidas.

O numero total de passageiros pagantes transportados nos bondes urbanos foram como se segue:

1915 — 50.512.580
1920 — 90.931.206
1925 — 146.041.067
1926 — 158.695.647

Avalia-se, na base da população e das viagens por cabeça acima, que o numero de passageiros a transportar futuramente será:

1930 — 225.000.000
1940 — 460.000.000

Conquanto esses algarismos talvez não sejam attingidos dentro de um ou dois annos das datas mencionadas, elles indicam o crescimento tremendo do trafego, que se dá em uma cidade que já attingiu tamanho de uma cidade metropolitana.

Vehiculos Motores

O crescimento annual no numero de vehiculos motores em São Paulo, até o presente, está de accôrdo com o que a experiencia de outros logares indica.

No fim de 1925, São Paulo tinha 12.774 vehiculos motores ou uma média de um vehiculo para 57 pessoas. No fim de 1926, o numero tinha crescido de 17.346, um vehiculo para cada 44 pessoas, e agora approxima-se de 20.000, um vehiculo para cada 40 pessoas. Se este crescimento continuar, é possivel que seja de 50.000 em 1930, ou por ahi, um vehiculo para cada 18 pessoas. A maior parte das cidades na Norte America tem apenas 10 pessoas para cada vehiculo motor; Los Angeles tem apenas quatro pessoas por vehiculo motor.

Antes de se chegar a 1930, as ruas estreitas da parte central da cidade estarão de tal modo congestionadas, que provavelmente haverá necessidade de prohibir por completo a entrada de vehiculo particular na collina central durante as horas de commercio; mas será sempre necessario manter o serviço de bondes nessa área.

V — PROGRAMA DE MELHORAMENTOS QUE SE RECOMMENDAM NO SYSTEMA DE VIAÇÃO.

Para dar conta do transporte actual e do crescimento que se prevê, e para vencer as difficuldades naturaes da topographia da cidade, o programma da Companhia propõe que se dê inicio immediatamente aos seguintes melhoramentos entre outros semelhantes, no serviço de viação, acarretando o dispendio de mais de 80.000 contos de réis, tão depressa quanto o trafego o justifique ou, conforme se pensa, dentro de cinco annos.

1. Augmentando de 50% o numero de bondes de passageiros de 1.^a classe; substituindo os carros abertos por carros modernos do typo fechado. Isto acarreta a aquisição de 330 novos carros fechados de dois jogos de rodas. Metade dos actuaes carros de jogo singelo será abandonada e o resto do actual equipamento será convertido em carros fechados. Haverá então 600 carros modernos em serviço, no lugar dos 478 carros de passageiros de diversos typos actualmente em uso ou em fabricação.
2. A aquisição desse material rodante adicional exige a construção de uma nova Casa de Carros e a extensão e modificação dos depositos actuaes.
3. A aquisição de mais 50 omnibus, ou os que forem achados necessarios para os diversos serviços em vista, conjuntamente com accomodação de garage precisa.
4. O accrescimo da actual rede de mais 65 kilometros de linha nova, com certas mudanças e reconstrução das existentes, no total de quinze kilometros, para melhorar as condições de trafego nas ruas.
5. Com a cooperação da Prefeitura, fazer a eliminação dos bondes na superficie do Largo do Thezouro, rua Direita, Ladeira do Carmo e ruas adjacentes e do taboleiro actual do Viaducto do Chá.
6. A eliminação de linha singela no serviço urbano, excepto de linhas de muito pequena importancia.
7. A eliminação do trafego nos dois sentidos naquellas ruas onde é impossivel alargar os taboleiros o sufficiente para comportar quatro linhas de trafego, onde então o trafego poderá ser feito sem maior inconveniente para o publico viajante.
8. A revisão dos itinerarios e dos horarios, de accôrdo com as novas exigencias de trafego, ou novo plano de transito e a pratica moderna. O reajuste dos pontos de parada para melhorar as condições do trafego, de accôrdo com a conveniencia da maioria dos viajantes.
9. A introdução do systema de cobrança de "pagar ao passar", incluindo a venda de bilhetes pelos conductores dos carros e o pagamento das passagens ao passar o passageiro pelo conductor do carro.
10. Cooperação com a Prefeitura no desenvolvimento de um systema de pontos terminaes subterraneos e de linhas-tronco de grande velocidade em nivel separado das ruas.

Estas serão essenciaes para o trafego da cidade ao tempo em que poderão ficar promptas para funcionamento. Uma linha subterranea atravessando a collina central é essencial, se se quér tornar em realidade o desejo expresso da Prefeitura da suppressão das linhas de bondes na rua Direita. Sendo essas estruturas em essencia ruas subterraneas para uso do trafego feito em bondes, serão ellas de propriedade da Prefeitura. A Companhia proverá as linhas, o systema de distribuição electrica, systema de signaes e aparelhos de cobrança, etc., nas varias estações e esse equipamento todo pertencerá á Companhia. Se a Prefeitura concordar, a Companhia construirá esses tunneis por conta da Prefeitura. O modo de provêr o capital necessario para esses subterraneos, etc., é explicado mais adiante.

11. O tráfego de todos os omnibus será feito pela Companhia em coordenação, mas não em concorrência com os bondes. Se o tráfego de omnibus se mostrar satisfatório e mais tarde fôr preferido, poder-se-á, gradualmente, supprimir linhas na zona central, á medida que se gastarem, substituindo-se transito rapido auxiliado por linhas de omnibus em prolongamento ao systema subterraneo proposto para já e nas mesmas bases.
12. O melhoramento no horario estabelecido, reduzindo-se para todos os passageiros o tempo gasto nas viagens. Conseguir-se-á isto reduzindo o numero excessivo de pontos de parada, acabando-se com as linhas singelas que obrigam a paradas nos desvios, usando-se curvas de retorno nos pontos terminaes para evitar o desperdicio de tempo em revirar bancos, etc.; pelo uso de carros fechados, evitar a necessidade da pequena velocidade ao passar por vehiculos, devida essa pequena velocidade ao perigo para os "pingentes" e para o conductor que percorre os estribos; e pela redução do tempo perdido nos pontos de parada por causa da maior presteza com que os passageiros poderão entrar e sair nos carros fechados.

Na execução do programma de melhoramentos do tráfego acima indicado é essencial a cooperação da Prefeitura em um programma de melhoramentos de rua de menor importancia.

Taes melhoramentos pódem agrupar-se em quatro cathogorias:

1. Alargamento da parte carroçavel das ruas, como foi feito na rua da Gloria, para permittir quatro linhas de tráfego nas ruas por onde passam bondes. A largura da parte carroçavel deve ser, no minimo, de 11 metros.
2. O arredondamento do calçamento nas intersecções de ruas e em algumas o arredondamento das esquinas, precedendo desapropriação de predios. Isto não sómente melhorará as condições geraes do tráfego, como permittirá que a Companhia assente as suas linhas em curva do lado proprio da linha central da rua.
3. Promovendo novas aberturas de ruas e completando o alargamento de ruas já parcialmente alargadas em certos pontos importantes; por exemplo, a conveniencia de prolongar a rua Libero Badaró em linha recta até o Largo de São Francisco é patente a todos. A terminação de outros alargamentos já emprehendidos, mas não tão conhecidos pelo publico, como, por exemplo, a rua Magalhães, seria de grande vantagem para o tráfego.
4. Reconsideração por parte das autoridades que regulam o tráfego, quanto áquellas ruas que comportam quatro linhas de movimento, permittindo nellas tráfego nos dois sentidos. Os resultados conseguidos pelos agentes do tráfego nos seus dois annos de experiencia têm sido assombrosos; entretanto, a Companhia é de opinião que a experiencia mostrará que se conseguirá tráfego mais flexivel, permittindo movimento nos dois sentidos em todas as ruas que comportam quatro linhas de movimento. A Companhia, cujos interesses são identicos com os da maioria do publico, está certa de que os regulamentos do tráfego de quando em quando continuarão a dar toda importancia ao que puder influir para apressar todo transporte collectivo.

PROGRAMMA PARA AS LINHAS DE TRILHOS.

Os prolongamentos e melhoramentos no systema das linhas em geral constarão do seguinte:

1. Duplicação de linhas para evitar demoras e congestionamento do tráfego devido á parada nos desvios.
2. Mudanças nas curvas e outras linhas especiaes consequentes á duplicação das linhas e para permittir reorganização de itinerarios.
3. Curvas de retorno nos extremos das linhas, para evitar demoras com a reversão de bancos, etc.
4. Centralisação das linhas nas ruas, para permittir que outros vehiculos possam passar ou estacionar entre as linhas e os meios-fios, isto já ou quando forem estreitados os passeios para tal permittir.
5. Prolongamentos onde isto fôr justificado.

O programma de linhas em detalhe será approximadamente como segue:

I — DUPLICAÇÃO DE LINHAS.

Propõe-se construir linhas duplas nas seguintes ruas e outras, numa extensão total de 25 kilometros de

linha:

1. Avenida Agua Branca e Rua Trindade.
2. Rua Tagipurús, Alameda Olga, Brigadeiro Galvão e Rua Barra Funda.
3. Avenida Angelica, da rua Maceió até Barra Funda.
4. Rua Jaguaribe, Martim Francisco, Alameda Glette e Alameda Nothmann, da Avenida Angelica á rua dos Italianos.
5. Ruas Hygienopolis, Major Sertorio e Marquez de Itú, da Avenida Angelica á Praça da Republica.
6. Rua Maria Antonia, de Hygienopolis á rua Consolação.
7. Rua Magalhães, da Avenida Conceição á rua Duque de Caxias.
8. Rua São Caetano, da Av. Tiradentes á rua Mons. Andrade.
9. Rua Oriente, da rua Mons. Andrade á Av. Celso Garcia (linha para Leste via Ponte Preta).
10. Rua Marcelina.
11. Rua Bresser.
12. Rua Piratininga, da Avenida Celso Garcia á rua da Moóca.
13. Rua Belém (ou rua Catumbý), da Av. Celso Garcia á rua Herval, e rua Alvaro Ramos, da rua Herval á rua Tobias Barreto.
14. Rua Tamandaré, da rua Castro Alves á rua da Moóca.
15. Segunda linha do Paraizo, via São Domingos, Conselheiro Ramalho, Manoel Dutra, Ruy Barboza, Arthur Prado, Sant'Anna do Paraizo, Martiniano de Carvalho, 13 de Maio.
16. Rua Augusta (ou Haddock Lobo), da Av. Paulista á Av. Brasil.
17. Rua Theodoro Sampaio, da Av. Paulista a Pinheiros.
18. Rua do Cortume e Senna Madureira, da Rua Cons. Rodrigues Alves a Domingos de Moraes.
19. Rua Domingos de Moraes, da Senna Madureira á Rua Santa Cruz.
20. Linha Sant'Anna, da Ponte Grande á Rua Olavo Egydio.
21. Rua Vautier, da rua São Caetano á Rua Itaquy.
22. Rua Thabor e Rua Silva Bueno, da Rua Bom Pastor á Rua dos Patriotas.

II — PROLONGAMEI

Propõe edificadas, numa ext

1. Na Rua São Laz
2. Rua Visc. de Par
3. Rua Rio Bonito,
4. Rua Senador Qu
5. Av. Brig. Luiz An na Madureira.
6. Rua Borges de Fi

III — RELOCAÇÃO DE

Grande exemplo: centralizaçã de 3 metros de centro largura de entreevia m dizer, o padrão univer estiverem gastas e pre nha singela por linha centralizando-a em re collocar as linhas dup ciaeas novas fiquem lo

Propõe-

1. Rua Vautier, de S
2. Rua 25 de Março,
3. Rua Tamandaré, (
4. Rua Domingos de
5. Largo São Francis
6. Av. Agua Branca,
7. Alameda Glette, d
8. Praça Herculano.
9. Rua Xavier de Tbl
10. Rua Godoy.
11. Rua Seminario e r
12. Rua Magalhães.
13. Rua Tiradentes, d

IV — PROLONGAMEN

Propõe- Chacara da Moóca, Vill tos semelhantes. Algur

NOTA: T neos e nas linhas tronc naes. Este programma nhas de alta velocidade

V — PONTOS TERMIN.

Ponto te Para ven congestionamento do ti vertebra a partir da qu subterraneo e em eleva em tunnel por baixo de ro inferior de um novo e em elevado cortando ma do tunnel que se pr tente, do canto extrem Carros d rampa e portal no Larg verá curvas de retorno Este sub na rua Direita e Ladeira Seria pre em tres secções:

- a) - Ladei
- b) - Largc
- c) - Largc

O custo d Isto inclu ou interrupção de trafeg Propõe-se Propõe-se Bento, rua Itoby e Merc

II — PROLONGAMENTO DE LINHAS EM ZONAS COMPLETAMENTE EDIFICADAS.

Propõe-se fazer, entre outros, os seguintes prolongamentos de linha nova em zonas da cidade completamente edificadas, numa extensão total de 20 kilometros de linha simples.

1. Na Rua São Lazaro, da rua São Caetano á rua 25 de Março.
2. Rua Visc. de Parnahyba, da rua Bresser á rua Belém.
3. Rua Rio Bonito, da rua Itaquy á rua Carlos de Campos.
4. Rua Senador Queiroz, da rua Conceição á rua Brig. Tobias.
5. Av. Brig. Luiz Antonio, da Av. Paulista á rua Nova Tupy e dalli em direcção Sul a ligar com a linha existente na rua Sena Madureira.
6. Rua Borges de Figueiredo, do ponto terminal actual um kilometro mais ou menos.

III — RELOCAÇÃO DE LINHAS E MUDANÇAS PARA MELHORAR AS CONDIÇÕES GERAES DO TRAFEGO.

Grande numero de mudanças de linha são necessarias para melhorar as condições do trafego, como por exemplo: centralização das linhas nas ruas, diminuição de distancia entre linhas para ficarem com a largura padrão razoavel de 3 metros de centro a centro, etc. O uso de carros fechados, acabando com a possibilidade dos "pingentes", permite uma largura de entrevia menor do que aquella que se tem usado nos annos passados em São Paulo. A largura proposta é, pode-se dizer, o padrão universal na America do Norte. Algumas dessas mudanças podem ser realizadas quando as actuaes linhas estiverem gastas e precisarem ser renovadas; outras quando as ruas forem calçadas de novo. Onde for preciso, substituir linha singela por linha dupla, mesmo que a linha existente não esteja gasta, propõe-se collocar a linha dupla nova centralizando-a em relação ao eixo da rua. Tambem em certos casos, onde é preciso fazer linhas novas em curvas, propõe-se collocar as linhas duplas existentes centralizadas em relação ao eixo da rua, de maneira a permittir que taes linhas especiaes novas fiquem locadas em seu logar definitivo.

Propõe-se fazer locação nova num total de 15 kilometros de linha singela incluindo as seguintes:

1. Rua Vautier, de São Caetano á Rua Itaquy.
2. Rua 25 de Março, da Ladeira do Carmo á rua Anhangabahú.
3. Rua Tamandaré, da rua Castro Alves á rua da Moóca.
4. Rua Domingos de Moraes, da rua Vergueiro á esquina Bosque da Saúde.
5. Largo São Francisco.
6. Av. Agua Branca, desde Parque Antarctica á Av. Pompeia.
7. Alameda Glette, de Palmeiras á rua Barão de Piracicaba.
8. Praça Herculano.
9. Rua Xavier de Toledo e Consolação á rua São Luiz (quando o alargamento estiver prompto).
10. Rua Godoy.
11. Rua Seminario e rua Brig. Tobias até rua Washington Luiz.
12. Rua Magalhães.
13. Rua Tiradentes, da rua Porto Seguro á Ponte Grande.

IV — PROLONGAMENTO DE LINHAS EM ZONAS PARCIALMENTE EDIFICADAS.

Propõe-se fazer prolongamentos ao total de 20 kilometros no espaço de cinco annos para melhor servir Penha, Chacara da Moóca, Villa Deodoro, Ypiranga, Jardim Europa, Cidade Jardim, Villa Pompeia, Carandirú e outros melhoramentos semelhantes. Algumas destas zonas podem, por enquanto, ser servidas por linhas de omnibus.

NOTA: Todos os oitenta kilometros de linha acima são independentes da linha a ser construida nos subterraneos e nas linhas tronco de alta velocidade mais adiante referidas, as quaes montam ainda a quarenta kilometros addicionaes. Este programma fica sujeito a modificações em alguns detalhes, dependendo de quão cedo serão levadas a effeito as linhas de alta velocidade.

V — PONTOS TERMINAES SUBTERRANEOS E LINHAS TRONCO DE ALTA VELOCIDADE

Ponto terminal subterraneo central.

Para vencer as difficuldades peculiares á topographia do centro commercial de São Paulo, para melhorar o congestionamento do trafego nas ruas estreitas, presente e futuro; e para ligar os varios focos da parte commercial e provêr a vertebra a partir da qual a área pôde-se desenvolver, propõe-se construir uma linha dupla e em alguns logares quadrupla em subterraneo e em elevado, para uso exclusivo do trafego sobre trilhos. Esta linha começa no pé da Ladeira do Carmo, passa em tunnel por baixo do Largo da Sé, rua Direita e Praça do Patriarcha, por cima do parque Anhangabahú, sobre um taboleiro inferior de um novo Viaducto do Chá, em subterraneo por baixo do Largo do Theatro, rua Chrispiniano, Largo Paysandú, e em elevado cortando as ruas Seminario e Anhangabahú, em tunnel por baixo do Largo São Bento (provavelmente logo acima do tunnel que se propõe para o trafego commum) e d'ahi em elevado por cima da rua Itoby, do Mercado provisório existente, do canto extremo Nordéste do Parque e do Canal de Tamanduatehy até o Mercado Novo.

Carros de superficie entrarão nesse systema de subterraneo terminal no pé da Ladeira do Carmo, por uma rampa e portal no Largo do Theatro em frente ao novo edificio da Companhia, no Largo do Paysandú e no Mercado Novo. Haverá curvas de retorno por baixo do Largo da Sé.

Este subterraneo terminal, logo que ficar construido permittirá a supressão immediata do trafego de bondes na rua Direita e Ladeira do Carmo e ruas de intercommunicação.

Seria preferivel que esse systema fosse completado como uma só unidade; entretanto, será possível construí-lo em tres secções:

- a) - Ladeira do Carmo ao Largo do Theatro;
- b) - Largo Paysandú ao Novo Mercado;
- c) - Largo Theatro ao Largo Paysandú.

O custo desse serviço, que será coberto por uma sobre-taxa nas passagens, avalia-se em Rs. 42.500:000\$000. Isto incluye apenas a metade do custo orçado para o Viaducto do Chá e nada pelo uso de terrenos municipaes ou interrupção de trafego durante a construcção.

Propõe-se que o trecho central fique terminado em 1929.

Propõe-se construir estações na rua do Carmo, Largo da Sé, Praça do Patriarcha, Largo do Theatro, Largo São Bento, rua Itoby e Mercado Novo.

Linha tronco de alta velocidade em direcção Sudoeste.

Esta linha é proposta para dar transitio rapido até o centro da cidade para a grande área que está sendo desenvolvida do outro lado da Avenida Paulista e no Valle do Pinheiros, como também para desatrarancar as ruas que conduzem a essa zona de trafego crescente, que se faz sobre ellas nos dois sentidos, trafego esse para o qual essas ruas não foram projectadas. Essa linha dupla, comquanto em grande parte uma linha na superficie, não cortará nenhuma rua transversal no mesmo nivel. Propõe-se que esta linha ocupe um leito de propriedade particular, immediatamente atraz dos lotes que fazem frente para a Av. Anhangabahú, e cortará todas as ruas transversaes em nivel separado dellas. Passando em tunnel por baixo da Avenida Paulista, ella continuará em direcção Sul, em leito de nivel separado, até o pé da ladeira. Esta linha, com as suas linhas de intercommunição auxiliares, servirá a todo o territorio no valle dos Pinheiros, incluindo Santo Amaro, Indianopolis, Jardim Paulista, Jardim America, Cidade Jardim, Pinheiros, Butantan, e finalmente, quando isto se justificar, Villa Leopoldina e vizinhanças.

O custo desta linha e ramaes com nivel separado dentro da primeira zona avalia-se em Rs. 25.500:000\$000.

Linha tronco de alta velocidade em direcção Leste.

Propõe-se construir esta linha para facilitar o acesso e dar rapido transitio ao centro da cidade dos pontos que se desenvolvem no Ypiranga e Moóca e Penha.

Esta linha liga-se ás estações terminaes subterraneas na rua do Carmo, e em parte de sua extensão será construida em caminho elevado por cima do Canal do Tamanduatehy. Passando perto da rua Javry, ella se prolongará em direcção nordeste, atravessando a Estrada de Ferro Central até uma junção na Avenida Celso Garcia, a leste do Belemzinho. Esta linha, com as suas intercommunições na superficie das ruas, servirá a todo o territorio que se desenvolve rapidamente para o lado leste e sueste.

O custo desta linha, em nivel separado em toda a primeira zona, é avaliada em Rs. 30.600:000\$000.

Linha tronco de alta velocidade em direcção Norte.

Não se fez orçamento para esta linha, pois a sua construcção dependerá do que o Governo do Estado resolver com referencia ao Tramway da Cantareira, que ella viria substituir. Esta linha entraria na estação terminal no Mercado Novo.

Estação Terminal Subterranea no Largo do Thezouro.

Propõe-se construir uma curva de retorno terminal no Largo do Thezouro para permittir que os carros possam vir até este ponto, descarregar, carregar e voltar. Esta será uma construcção de character local, não ligada aos subterraneos centraes.

Os carros penetrarão no sub-sólo e irão sahir logo a oeste do novo Viaducto da Boa Vista. Para dar logar á entrada, a rua precisa ser alargada com sacrificio de quatro casas, de pouco fundo, a oeste do Viaducto, casas essas que não contribuem com seu aspecto, nem poderão contribuir, para o realce deste Largo e do Largo do Palacio. Removidos estes predios, caminho para duas vias de vehiculos e abundantes passeios podem ser providos de cada lado do portal de entrada. Haverá logar sufficiente em plataforma no subterraneo para permittir que alguns poucos carros carreguem e descarreguem simultaneamente.

O custo desta estação terminal é avaliado em Rs. 1.275.000\$000, não incluindo a compra dos predios mencionados, despeza esta ultima que deve ficar a cargo da Prefeitura em conta geral, visto tratar-se de um melhoramento necessario independente do serviço de bondes.

VI — OS SUBTERRANEOS E AS LINHAS DE ALTA VELOCIDADE CONSTITUEM A SOLUÇÃO DO PRINCIPAL PROBLEMA DO TRAFEGO DE SÃO PAULO.

O começo da construcção de linhas subterraneas e outras de nivel separado tão cedo em São Paulo, como se propõe, é necessitado pela extrema ausencia de ruas de largura adequada, e como unica alternativa, e a que mais depressa se póde conseguir, de um vasto programma de aberturas e alargamento de ruas em toda a cidade e suburbios. A construcção proposta, diminuindo o numero de bondes e omnibus, redundará em vantagem para o trafego em geral, tanto quanto para os viajantes nos bondes. A proposta feita é, de facto, antes um projeto de melhoramento publico do que uma empreza commercial, pois que, se a quantidade de transporte a se fazer por meio de bondes e omnibus em São Paulo fosse a unica cousa a ser tomada em consideração, qualquer construcção de subterraneo ou de um systema de transitio rapido se justificaria sómente quando a actual população tivesse duplicado. Ella se justifica no momento actual sómente por causa da natureza accidentada da topographia e da grande insufficiencia do systema de ruas.

De mais a mais, os terrenos necessarios podem ser adquiridos e as linhas construidas agóra por uma fração apenas do que seria o custo dentro de poucos annos, quando estes terrenos tiverem sido edificados.

O problema de transporte em São Paulo póde ser considerado debaixo de tres divisões: O problema da collina central; o problema da zona média, que abrange a área bastante edificada dentro de um raio de quatro kilometros, contados do centro da cidade; e o problema da zona exterior.

O problema do centro todos comprehendem. E' elle o de congestionamento nas ruas estreitas da collina central, e as difficuldades topographicas em redor dessa collina.

O congestionamento, que já se faz sentir bastante, será duplicado e triplicado dentro de muito poucos annos com o continuo crescimento da cidade.

Como meio de allivio, muitos têm suggerido a suppressão dos bondes na rua Direita e outras ruas do Triangulo. Devido ao facto de que todas as ruas principaes irradiam do centro da cidade, todo movimento através da cidade naturalmente afflue para o centro e o atravessa. A suppressão dos bondes no Triangulo Central é impossivel sem extrema inconveniencia para um grande numero de pessoas que se utilizam dos bondes e tambem sem grande prejuizo financeiro para os interesses commerciaes do Triangulo.

A proposta da Companhia, para resolver de um modo permanente o problema, é uma linha em subterraneo na qual os bondes funcionarão, partindo do Parque Dom Pedro, via Largo da Sé, Praça Patriarcha, Largo Paysandú, São Bento, até o Mercado Novo.

Este subterraneo será não sómente um elo entre estes focos importantes, como tambem será um meio de evitar concentraçõ demasiada no centro da cidade. Elle contribuirá para dar desenvolvimento mais uniforme á area central.

O problema da zona exterior é uma questão de distancia. Quer-se transporte rapido, mas este é impossivel obter através das ruas estreitas da zona intermediaria, as quaes embora sufficientes para o trafego da zona que destinavam-se a servir, estão agora um tanto congestionadas e dentro em breve estarão de todo abarrotadas quando, alem de trafego local, tiverem de comportar tambem o da zona exterior que se desenvolve tão rapidamente.

O proble
para a zona exterior ac

A propos
intermediaria, mas em
rior serão trazidos até c

Essas lin

A Linha 1
rua do Carmo, d'ahi por
trada de Ferro Central a
com o Ypiranga via Aver

Esta linha
Moóca, Penha e todo o te

das viagens da Moóca e J

A linha pe
da rua Xavier de Toledo e

Jardim America e rio Pir
de Santo Amaro e um pr

Esta linha
Pinheiros, desde Santo A

O tempo ac
metade.

A linha pa
reira, e não se justificaria

do Tamanduatehy e ligand
de alta velocidade em dire

reservado para taes linhas

Como já se
alargamento de ruas e o c

E' o devido

jectos recentes de subterra

palidade provêr, tanto com

ramento não importa se eli

Por exemplo

municipal no seu todo ou e

de municipal. Em Detroit, (

unica base de consideração

Municipalidade. Em Berlin

modo se propõe que em Sãc

ella pertençam. A Companh

quizerem, auxiliará a Muni

carregará da construcção.

Como essas c

suggestido para a Municipali

Companhia propõe-se a cobr

bonde ou em omnibus, uma

do por base o numero de pas

A importancia

crescer esse numero. O progr

Póde-se fazer e

ral, deverá pagar por esses m

disso está em que qualquer n

no facto de que, quando estiv

outra sorte se os melhoramer

mento nas ruas a esse tempo

preciso augmentar o material

consequencia é preciso um au

neon estiverem promptos, o pr

ser para custear o trafego na s

VII — BENEFICIOS QUE ADV

A área central commercial.

O crescimento c
Triangulo estão centralizados
mais longe as casas de venda
extenderão pela rua Barão de
Florencio de Abreu, Largo de S
publico. No Largo da Sé, exten
cia permanente dessa área na
com que seja uma questão de t
Paysandú grupam-se numeros
meça a mostrar o que vae ser. I
quer comunidade. O Largo de
tancia assim que se abrir a nov

As communicaçõ
25 de Março e Mercado Novo, a
lo não têm ligação alguma com

O problema da zona intermediaria é a incapacidade das suas ruas para comportarem o trafego que se destina para a zona exterior accrescido do trafego local para o qual sómente foram ellas traçadas.

A proposta da Companhia é o desenvolvimento de tres linhas duplas de alta velocidade, atravessando a zona intermediaria, mas em nivel inteiramente separado e independente das ruas. Sobre essas linhas os passageiros da zona exterior serão trazidos até o centro e ahi disribuidos por intermedio do subterraneo central.

Essas linhas se estenderão para o leste e sueste, para sudoeste e para o norte.

A Linha para o Sueste, conforme a proposta, partirá do subterraneo central por um subterraneo por baixo da rua do Carmo, d'ahi por um elevado cortando o Canal do Tamanduatehy, atravessando a São Paulo Railway na Moóca e a Estrada de Ferro Central a Leste do Belemzinho e cortando a rua Celso Garcia no Tatuapé. Far-se-ia uma ligação na superficie com o Ypiranga via Avenida Independencia.

Esta linha, com as suas linhas alimentadoras na superficie, daria serviço positivo e rapido para o Ypiranga, Moóca, Penha e todo o territorio que se desenvolve a léste da São Paulo Railway e sul da Estrada de Ferro Central. O tempo das viagens da Moóca e pontos além ficaria reduzido á metade.

A linha para o Sudoeste partiria do subterraneo central ao Largo do Thesouro por um subterraneo por baixo da rua Xavier de Toledo e d'ahi pelo valle do Anhangabahú e por um tunnel por baixo da Avenida Paulista. Um ramal iria ao Jardim America e rio Pinheiros, outro ramal em direcção sueste até o novo Parque Municipal, com uma ligação para a linha de Santo Amaro e um prolongamento para a Avenida Domingos de Moraes.

Esta linha, com as suas ligações na superficie, serviria todo o territorio além da avenida Paulista e no valle do Pinheiros, desde Santo Amaro até o Alto da Lapa.

O tempo actual das viagens da cidade para Indianopolis, Jardim America ou Pinheiros ficaria reduzido á metade.

A linha para o Norte não se propõe construir desde já, pois que essa área já é servida pelo Tramway da Cantareira, e não se justificaria uma linha em concorrência. Se, entretanto, ella fôr construída, será uma linha cavalgando o Canal do Tamanduatehy e ligando-se com o subterraneo central do Mercado Novo. Esta linha dá escoamento para linhas futuras de alta velocidade em direcção leste e oeste ao longo do valle do Tieté. Nas obras de rectificação do Tieté deve-se deixar já leito reservado para taes linhas.

Como já se disse, a remoção das linhas de bonde para um subterraneo ou para leito reservado equivale a fazer alargamento de ruas e o custo da sua execução deve ser tratado como se se tratasse de alargamento de ruas.

E' o devido reconhecimento deste facto que tem feito com que as municipalidades cooperem em todos os projectos recentes de subterraneos, partindo do principio de que esses subterraneos são outras tantas ruas, que cabe á Municipalidade provêr, tanto como passeios para os pedestres e boulevards para os automoveis. O uso que de facto se faz do melhoramento não importa se elle resulta em beneficio da comunidade.

Por exemplo, na America do Norte, os subterraneos de Boston, Philadelphia e New-York são de propriedade municipal no seu todo ou em grande parte do seu todo. Todos os prolongamentos feitos nos ultimos annos são de propriedade municipal. Em Detroit, Chicago e Pittsburg, onde está em fóco a construcção de sistemas subterraneos em larga escala, a unica base de consideração é que sejam construídos pela Municipalidade e á sua custa. Em Pariz, os subterraneos são da Municipalidade. Em Berlim, os subterraneos foram construídos com dinheiro adiantado pela Municipalidade. Do mesmo modo se propõe que em São Paulo os subterraneos e as linhas de transito rapido sejam construídas pela Municipalidade e a ella pertençam. A Companhia dará as linhas, o aparelhamento electrico, material rodante e o resto do equipamento, e, se quizerem, auxiliará a Municipalidade em levantar os capitães necessarios para dar execução ao projecto, ou mesmo se encarregará da construcção.

Como essas construcções serão trafegadas pela Companhia com exclusão de outros vehiculos, e como meio suggerido para a Municipalidade se desobrigar do onus dos pagamentos annuaes resultantes dos gastos com essas obras, a Companhia propõe-se a cobrar, para a Municipalidade, de todo o passageiro transportado dentro da primeira zona, seja em bonde ou em omnibus, uma importancia fixa não excedente a 33.1/3 réis, importancia essa considerada sufficiente, tomando por base o numero de passageiros transportados dentro da primeira zona durante o anno passado.

A importancia de 33.1/3 réis é a maior que se póde cobrar sem affectar o numero de passageiros, fazendo crescer esse numero. O programma annual das construcções será, portanto, regulado por esse factor.

Póde-se fazer a pergunta: Porque é que sómente o passageiro do bonde ou omnibus, e não o municipio em geral, deverá pagar por esses melhoramentos que vão beneficiar grandemente o trafego em geral de toda a cidade? A justiça disso está em que qualquer munícipe, hoje ou amanha, é passageiro na rede viação, e de um modo mais particular ainda, no facto de que, quando estiverem completados esses melhoramentos, elle não pagará um real mais do que teria de pagar de outra sorte se os melhoramentos não fossem levados a effeito. Pois que, na ausencia desses melhoramentos o congestionamento nas ruas a esse tempo seria tal que obrigaria a um movimento muito vagaroso. A medida que a velocidade se reduz, é preciso augmentar o material rodante, o capital empregado e o custo de funcionamento augmenta em poporção, e como consequencia é preciso um augmento de preço nas passagens para custear esse accrescimento de despeza. Quando os subterraneos estiverem promptos, o preço da passagem, mesmo incluindo a sobre-taxa de 33.1/3 réis, não será maior do que teria de ser para custear o trafego na superficie se os subterraneos, etc., não fossem construídos.

VII — BENEFICIOS QUE ADVIRÃO PARA AS DIVERSAS PARTES DA CIDADE COM A PROPOSTA DA COMPANHIA.

A área central commercial.

O crescimento continuo e natural dessa área está sendo muito affectado pelas condições topographicas. No Triangulo estão centralizados os Bancos e outros estabelecimentos financeiros, que, pela sua expansão, estão refluindo para mais longe as casas de venda por atacado e a varejo. Há já indícios de que estas atravessarão o valle do Anhangabahú e se extenderão pela rua Barão de Itapetininga até a Praça da Republica. As casas por atacado estão mais em evidencia na Rua Florencio de Abreu, Largo de São Bento e rua 25 de Março, no pé da ladeira. Aqui tambem se encontra o principal mercado publico. No Largo da Sé, extendendo-se até o Largo São Francisco, o numero de edificios novos attesta a certeza da importancia permanente dessa área na vida commercial da cidade. A natureza plana do solo entre Largo da Sé e rua do Carmo faz com que seja uma questão de tempo apenas antes que essa área tenha o mesmo desenvolvimento. Em torno do Largo do Paysandú grupam-se numerosos hotéis e casas de apartamentos. Este ponto terminal da nova avenida São João apenas começa a mostrar o que vae ser. Perto está o Largo do Correio, com a importancia que o local do Correio sempre tem em qualquer comunidade. O Largo do Riachuelo, na parte baixa, começa tambem a edificar-se e tornar-se-á de muito maior importancia assim que se abrir a nova avenida do Anhangabahú. Em quasi todos esses Largos acha-se um ou mais theatros.

As communicações entre esses pontos focaes diversos feitas pelos bondes são deficientes em extremo. A rua 25 de Março e Mercado Novo, a bem dizer, estão desligados da parte oeste da cidade. Largo do Paysandú e Largo do Riachuelo não têm ligação alguma com a parte leste da cidade.

A junção de todos esses pontos focaes, centros de negocios, mediante uma linha de subterraneos, fará com que todos sejam uniformemente accessiveis uns aos outros, com communicacão rapida entre si. Uma tal linha de subterraneos permittirá que se removam da superficie a maior parte dos bondes que actualmente demandam a collina central, ficando mais espaço para o trafego geral que augmenta de uma maneira espantosa e que, diga-se incidentemente, constitue toda a causa do actual congestionamento. O passageiro no bonde, victima principal desse congestionamento, ver-se-á livre delle em grande parte e lucrará muitos minutos de tempo nas viagens para dentro e para fóra da cidade.

A parte leste da cidade.

A escharpa ingreme da collina central, interrompida sómente pela Ladeira do Carmo e rua General Carneiro, impõe uma barreira muito séria contra todo trafego que vem desta importante parte da cidade.

A grande arteria tronco, que é a Avenida Rangel Pestana e Celso Garcia, arteria de maiores possibilidades em toda a cidade, é estrangulada na sua extremidade proxima, tanto pela forte rampa da ladeira do Carmo (actualmente sendo melhorada), como pelo emaranhado de ruas estreitas e espaço terminal insufficiente na collina central.

A construcção de pontos terminaes subterraneos no Largo da Sé e a substituição da rampa actual de 11% na Ladeira do Carmo por uma de 3% no subterraneo eliminará por completo aquella barreira. O trafego de bondes na Avenida Rangel Pestana penetrará no subterraneo central no pé da Ladeira do Carmo.

A rua Oriente é outra arteria de valor, difficil de ser aproveitada de um modo completo por causa da presença dos desvios da Estação do Pary da São Paulo Railway. A Companhia pensa que pôde achar um meio de ligar esta rua directamente com o ponto terminal central no Mercado Novo.

A grande área que fica a leste da São Paulo Railway e sul da Estrada de Ferro Central presentemente não está servida de linhas de bondes de maneira efficaz. Propõe-se cortar essa área com uma linha de transito rapido, em leito de nivel separado, o que a ligará de modo efficaz com o centro da cidade. Essa linha passará perto da grande área de fabricas da Moóca. No seu cruzamento com a São Paulo Railway e a Estrada de Ferro Central poder-se-á estabelecer estações de transbordo, para servir o trafego suburbano dessas estradas. O trafego da Penha para a cidade se desviará da avenida Celso Garcia, tomando a linha de transito rapido em Tatuapé e virá ao Largo da Sé em metade do tempo agóra preciso.

Diversos prolongamentos de linhas, duplicação de linhas e numero amplo de bondes fechados farão cessar de modo efficaz as queixas que presentemente se ouvem em relação ao serviço no Braz, Moóca, Belemzinho e todo esse lado leste.

Ypiranga.

A Avenida Independencia, com a sua boa largura, permittirá transito rapido durante ainda muitos annos. Far-se-á ligacão dessa avenida com a linha de transito rapido de leste no Canal do Tamanduatehy e o movimento da linha do Ypiranga virá então por ahí ao ponto terminal subterraneo no Largo da Sé, evitando-se, assim, o trafego vagaroso e congestionado da rua da Gloria. Com algumas linhas mais no Ypiranga, inclusive a sua quota de duplicação de linhas, o serviço para esse importante bairro será melhorado consideravelmente.

Cambucy, Liberdade e Villa Marianna.

Linhas addicionaes, alteracão de itinerarios, carros melhorados e a eliminacão do trafego das zonas exteriores, que presentemente sobrecarrega as linhas destas zonas internas, tudo isto permittirá que se tenha serviço melhorado para esses districtos de residencias. Se houver necessidade que o justifique, com rendimento que torne o serviço possivel, estabelecer-se-á serviço de omnibus.

Consolacão, Santa Cecilia, Santa Ephigenia e Perdizes.

Reorganizando-se o traçado das linhas e duplicando linhas, alteracão de itinerarios e addição de linhas de omnibus, estas áreas internas poderão ser servidas mais de accòrdo com as necessidades actuaes. Todas as linhas vindo dessas áreas para o centro penetrarão na parte central em subterraneo. As linhas de omnibus serão trafegadas se ellas se mostrarem necessarias.

Valle do Pinheiros.

A construcção de linha de transito rapido para o oeste, via valle do Anhangabahú, rua Xavier de Toledo, até o subterraneo central, dará communicacão rapida com o centro da cidade para todo o valle do Pinheiros e a encosta sul do espigão da Avenida Paulista. Esta linha, atravessando o espigão da Avenida em tunnel, divide-se em dois ramaes. Um continuará em direcção sudoeste até Jardim America, Jardim Paulista e Jardim Europa e área contigua. O outro ramal, dirigindo-se para o oeste, até a linha de Santo Amaro e rua Domingos de Moraes, servirá a Jabaquara, Villa Marianna, Villa Clementino, os terrenos do novo Parque Municipal, Indianopolis e também Santo Amaro. Mediante linhas de communicacão na superficie, para leste e oeste, Pinheiros e mais tarde Villa Leopoldina e Alto da Lapa ficarão ligados á cidade por essa linha de transito rapido.

Prolongamentos addicionaes e duplicação de linhas a mais, com mais bondes e melhores e serviço de omnibus que fôr necessario serão factores que radicalmente melhorarão o actual serviço vagaroso e restricto dessa importantissima área.

Lapa, Villa Pompeia, Nossa Senhora do Ó.

Com a duplicação de linhas, novos bondes e augmento sensivel de velocidade, a nova Avenida São João dará ampla accomodacão. No largo do Paysandú far-se-á ligacão, permittindo-se que os bondes da superficie entrem até os pontos terminaes subterraneos e façam ligacão directa com o Mercado Novo e Largo da Sé.

Propõe-se também mais tarde estabelecer uma linha de transito rapido ao longo do canal de rectificacão do Tieté, penetrando no centro terminal no Novo Mercado. Essa linha servirá também Bom Retiro, Casa Verde e Nossa Senhora do Ó.

Onde o serviço se mostrar necessario, estabelecer-se-á linhas de omnibus. Uma linha de bondes será construída para a Villa Pompeia.

Bom Retiro, Casa Verde, Sant'Anna.

Duplicação de linhas, alteracão de itinerarios e mais bondes darão serviço adequado para estes districtos populosos e importantes. Ficando o Alto de Sant'Anna e a área para leste e norte na zona do Tramway da Cantareira, nenhum serviço em concorrência é proposto.

Direcção do
Unicamente assim é possi
extensão e não, como é ce
transporte em excesso em
distantes o transporte nu
urbana.

Se esse neg
concurrência, não se pôde

A quantida
antecedencia, para prover
ponsavel tem a certeza de
empresas.

A experien
se se permittem concorrer
gens. Se o preço é elevado
preço mais baixo. Isto é a

A opiniã
bus independentes, após e
commentarios judiciosos

"Cremos qu
feito pelo r
pendente),

e, ao passo
outra sorte

"O "jitney"

portes curt

"E" desnece

quente e re

A "PUBLIC

justificando a sua recusa

1. "Que as

o trafego

2. "Que o p

2. "Se ha c

que hav

da."

A "COMME

cença para o trafego de on

1. "O petic

2. "O petic

em treir

que fun

3. "O trafe

nibus vi

Na mesma

omnibus, de preferencia a

1. Experie

2. Idoneid

3. O facto

A opinião p

Seattle, Washington, medi

40612.

Em artigo

"O jitney p

"A cidade r

"Os bondes

"Os jitneys

"Não ha m

A offerta d

todo o serviço de transpor

que possa haver um bom

taes enormes que esse ser

Essa unida

mo era em 1901, quando

IX — CONCESSÃO DE AU

E' fóra de c

gar nas mãos de uma age

ta parecesse offerecer um

A experien

que têm esta classe de tra

trafego é pesado, passando

pendente nenhum esforç

que, sómente quando ope

com um preço de passage

distantes torna-se cada ve

Direcção competente e debaixo de uma só cabeça é o primeiro requisito para um bom serviço de transporte. Unicamente assim é possível dar transporte de um modo imparcial adequado ás necessidades da comunidade em toda sua extensão e não, como é certo dar-se, debaixo de uma administração irresponsavel e não coordenada, que dê facilidade de transporte em excesso em ruas de grande trafego e ausencia quasi completa de transporte em áreas suburbanas. Em zonas distantes o transporte nunca é remunerador e só pôde ser supprido quando é custeado por negocios mais rendosos da zona urbana.

Se esse negocio urbano, por sua vez, deixa de ser remunerador ou até mesmo acarreta prejuizo por causa da concorrência, não se pôde esperar serviço efficiente, nem mesmo nas linhas de maior movimento.

A quantidade total de trafego que pôde dar-se em qualquer tempo pôde ser avaliada de antemão com annos de antecedencia, para prover-se o equipamento necessario; mas esse equipamento só pôde ser adquirido quando a empresa responsavel tem a certeza de que o trafego necessario para sustentar esse equipamento, não vae ser desviado por outras empresas.

A experiencia dos ultimos dez annos, tanto na America do Norte como na Grã-Bretanha, é concludente, isto é, se se permittem concurrentes, não é possível auferir juros de capital empregado, seja qual fôr o preço que se cobre nas passagens. Se o preço é elevado acima de certo ponto critico, perde-se tanto trafego que a receita bruta é menor do que seria a um preço mais baixo. Isto é a "lei da receita decrescente".

A opinião amadurecida das corporações governamentais da Norte America, relativamente ao serviço de omnibus independentes, após experiencia de uns quinze annos de trafego indiscriminado dos "jitneys", é indicada nos seguintes commentarios judiciosos da "PUBLIC UTILITIES COMMISSION" do Estado de Rhode Island (Abril 28, 1922):

"Cremos que a conveniencia e a necessidade publicas exigem que o transporte de passageiros nas ruas seja feito pelo menor numero de vehiculos que seja razoavelmente possível. O trafego do "jitney" (omnibus independente), especialmente nas horas de grande movimento, tem a tendencia de promover o congestionamento e, ao passo que transporta comparativamente poucos passageiros, contribue grandemente para atrazar toda outra sorte de trafego."

"O "jitney" prospera por causa de sua possibilidade de aproveitar-se das horas de muito movimento e transportes curtos, sem a responsabilidade de um serviço continuo e regular".

"E' desnecessario chamar a attenção para a absoluta necessidade de um serviço de transporte publico frequente e regular capaz de attender a todos, mediante preço modico e equitativo".

A "PUBLIC SERVICE COMMISSION" do Estado de New Hampshire, em sua sessão de 19 de Junho de 1919, justificando a sua recusa em permittir que trafegasse o "jitney" em concorrência com os bondes, disse:

1. "Que as petições em favor da permissão para o trafego dos "jitneys" não viam que o resultado seria matar o trafego feito sobre trilhos."
2. "Que o publico não pôde esperar ter serviço melhor do que o que corresponde ao pagamento que faz."
2. "Se ha os dois serviços simultaneos — o de "jitneys" e o de bondes —, o publico viajante paga mais caro do que havendo um serviço unico, pois que dois serviços custam mais do que um e ha uma só fonte de renda."

A "COMMERCE COMMISSION" do Estado de Illinois, em sua sessão de 14 de Dezembro de 1922, recusando licença para o trafego de omnibus em Chicago, deu como motivo que:

1. "O petionario não provou que houvesse conveniencia nem necessidade publica."
2. "O petionario não mostrou que tinha idoneidade financeira nem capacidade de administração baseada em treinamento ou experiencia para dar um serviço de omnibus de razoavel estabilidade e permanencia que funcionasse satisfactoriamente."
3. "O trafego se faria em ruas onde já existem os carris urbanos e que já estão muito congestionadas. Os omnibus viriam augmentar o congestionamento e atrapalhar e prejudicar o serviço de bondes."

Na mesma sessão, a Comissão concedeu á Companhia de Bondes em Zion, Illinois, direitos para trafegar omnibus, de preferencia a uma nova Companhia, por causa de ter a Companhia de Bondes:

1. Experiencia e pratica de administração.
2. Idoneidade financeira e responsabilidade por damnos causados.
3. O facto de já estar funcionando constituir uma garantia da sua permanencia.

A opinião publica já chegou á mesma conclusão das Comissões officiaes acima citadas. Por exemplo, em Seattle, Washington, mediante plebiscito realizado em Outubro de 1920, o jitney foi supprido por 65023 votos contra 40612.

Em artigo editorial antes da votação, o jornal "SEATTLE TIMES" disse:

"O jitney precisa desaparecer; do contrario, é certa a fallencia do serviço de bondes da municipalidade."

"A cidade não pôde sustentar dois sistemas de transportes."

"Os bondes têm de desaparecer das ruas para que os jitneys possam prosperar", ou

"Os jitneys têm de ser prohibidos para que os bondes possam viver."

"Não ha meio termo. Os jitneys precisam acabar."

A offerta da Companhia de prolongar e melhorar o seu serviço de transportes, estabeleceu como condição que todo o serviço de transporte colectivo seja coordenado debaixo de sua direcção, não sómente como condição essencial para que possa haver um bom serviço de transporte em toda a cidade, como tambem como base unica de segurança para os capitães enormes que esse serviço exige.

Essa unidade de direcção no serviço de transporte é tão essencial hoje para o interesse do publico viajante como era em 1901, quando a actual concessão de facto a entregou á Companhia.

IX — CONCESSÃO DE AUTO-OMNIBUS.

E' fôra de duvida que, quando a concessão de bondes foi unificada, o pensamento da Municipalidade foi entregar nas mãos de uma agencia responsavel a direcção de todo o transporte publico colectivo. Se o vehiculo-motor naquella data parecesse offerecer uma fôrma pratica de transporte, sem duvida elle teria sido incluído na concessão da Companhia.

A experiencia de São Paulo até agôra com o serviço de omnibus independentes é identica á de todas as cidades que têm esta classe de transporte. Isto é, ella toma a fôrma de uma concorrência com o serviço de bondes nas linhas onde o trafego é pesado, passando a ser feito esse trafego com uma multidão heterogenea de vehiculos-motores. Esse serviço independente nenhum esforço faz para desenvolver novos territorios ainda não servidos com transporte. Naturalmente, o facto é que, sómente quando operam em linhas de trafego pesado ha possibilidade de fazer o serviço de auto-omnibus remunerativo com um preço de passagem modico. Para cada omnibus que assim trafega a possibilidade de um serviço melhor nas zonas distantes torna-se cada vez mais remota.

A concorrência dos auto-omnibus em nada difere do que seria se outra empresa, ou quem quizesse, pudesse trafegar carros sobre os trilhos da Companhia, quando e onde entendesse ser isto lucrativo.

As propostas da Companhia são necessariamente dependentes de uma coordenação de todos os meios de transporte colectivo. Para que não se diga que a Companhia quer privilegio exclusivo para o trafego dos auto-omnibus, com o fim de auferir qualquer proveito mysterioso que possa haver nesse serviço, e para afastar toda questão de lucros com o trafego de auto-omnibus, propõe a Companhia fazer esse trafego onde a Prefeitura o exigir, baseada essa exigencia na falta de um serviço adequado de bondes e em outros quaesquer itinerarios onde se faça sentir necessidade de um tal serviço, estabelecendo então horarios regulares e vehiculos proprios para os diversos serviços necessarios, tudo á custa da Companhia.

Para esse fim, uma secção separada seria organizada, sujeita á completa fiscalização municipal, por meio da qual se faria o trafego de todos os omnibus de transporte colectivo, tanto onde a Companhia os julgasse necessarios ou onde fossem exigidos pela Prefeitura, de accôrdo com a base acima estabelecida. Os preços das passagens dos omnibus seriam regulados de quando em quando, fixando-se no minimo necessario para custear o serviço prestado.

São Paulo não é uma cidade muito propria para o serviço de omnibus. As ruas estreitas, as rampas ingremes e a falta de calçamento nas zonas exteriores, e onde ha calçamento sendo elle em grande parte de paralelepipedos brutos, tudo isso faz com que o trafego dos omnibus e o viajar nos omnibus seja pouco satisfactorio.

O programma da Companhia relativamente aos omnibus include a compra, no espaço de tres annos, de mais 50 omnibus de boa qualidade, e de conformidade com os novos regulamentos de omnibus.

X — AUGMENTO NAS DESPESAS PELO SERVIÇO A PRESTAR-SE.

Quando, em 1909, foram estabelecidos os actuaes preços de passagem, era impossivel a qualquer um prevêr os augmentos de mão de obra e material que se têm verificado depois dessa data. Os preços da maior parte dos artigos têm, pelo menos, triplicado nesse intervallo de tempo. Quasi que sómente o preço da passagem do bonde tem permanecido inalterado, embora devido á maior extensão da cidade o passageiro em média viaja distancia maior que antigamente e recebe de facto um serviço maior pelo pouco preço pago do que ha vinte annos passados ou mesmo do que ha cinco annos passados.

Fazendo algumas comparações: o Correio duplicou as taxas durante o periodo em questão; os preços no Tramway da Cantareira, ha seis annos passados, foram accrescidos de mais de 50% e, mesmo assim, sem cobrir despesas.

Depois do estabelecimento dos serviços da Companhia e em muitas localidades exclusivamente devido a esses serviços, as propriedades têm subido de valor pelo menos quatrocentos por cento (400%).

O capital da Companhia foi gasto a um cambio médio acima de doze pence e, pela estabilização da moeda, que lei recente trouxe, esse capital fica desvalorizado de 50% de seu valor.

Para mostrar as grandes mudanças que se têm realizado no custo de quasi todos os artigos de uso commum, mencionamos uma lista de varios artigos com os seus preços em 1909, quando se fez a última alteração no contracto da Companhia; em 1916, na terminação da Grande Guerra, e na data actual, a saber:

ARTIGOS	PREÇOS			BASE COMPARATIVA		
	1909	1918	1927	1909	1918	1927
Pão, por kilo.....	\$600	\$750	1\$200	100	125	200
Carne, por kilo	1\$000	1\$200	1\$600	100	120	160
Arroz, por kilo.....	\$400	\$550	\$600	100	137	150
Café, por kilo.....	\$800	1\$600	4\$800	100	200	600
Feijão, por kilo	\$150	\$300	\$630	100	200	420
Toucinho, por kilo.....	\$700	1\$200	4\$000	100	171	571
Manteiga, por kilo.....	2\$500	4\$000	8\$000	100	160	320
Assucar, por kilo	\$250	\$900	\$850	100	360	340
Jornaes	\$100	—	\$200	100	—	200
Engraxate.....	\$100	\$200	\$300	100	200	300
Café, por chicara	\$100	—	\$200	100	—	200
Cigarros, por pacote de vinte.....	\$200	—	\$300	100	—	150
Phosphoros	\$020	—	\$100	100	—	500
Par de sapatos (melhores).....	23\$000	—	75\$000	100	—	300

O custo dos materiaes necessarios para o serviço de bondes tem soffrido os seguintes augmentos:

ARTIGOS	PREÇOS			BASE COMPARATIVA		
	1909	1918	1927	1909	1918	1927
Um kilometro de linha	38:000\$000	73:000\$000	108:000\$000	100	192	284
Carro aberto, um	13:900\$000	72:000\$000	72:000\$000	100	200	516
Jogo de agulha.....	1:150\$000	2:650\$000	3:125\$000	100	230	272
Fio conductor, de trolley	\$900	3\$130	4\$900	100	348	544
Pintura, litro.....	1\$060	1\$310	2\$960	100	124	279
Madeira em tóros:						
Cabreúva.....	50\$000	98\$500	180\$000	100	196	360
Peroba	45\$000	69\$500	140\$000	100	155	311
Oleo para mancaes	\$320	\$600	\$969	100	188	303
Cimento, por barril.....	12\$500	32\$940	29\$750	100	264	238
Areia, por metro cubico	3\$250	6\$140	11\$000	100	189	338
Pedregulho	3\$250	6\$650	23\$000	100	205	738
Carvão commum, por M	36\$000	45\$000	105\$000	100	125	292

Os salarios de todos os empregados dos bondes têm augmentado gradualmente e precisam ainda ser augmentados de vez em quando para se conseguir a qualidade de gente necessaria para os diversos serviços. Ha poucos annos foi adoptado o dia de oito horas e todo serviço que é feito além desse tempo é pago com o augmento de 25%. A escala ascendente de salarios dos motorneiros e conductores em intervallos de cinco annos desde a data da concessão, claramente indica as alteradas condições depois da guerra mundial.

Salarios de
1901 - 550
1906 - 550
1911 - 550
1916 - 550
1921 - 750
1926 - 900

Estes preços
maximo, 7\$500. Para o n
ses respectivos de 72 e 68

Tambem a:
mostram os seguintes da
Tarifas ferroviarias:

De São Paulo a:
Itaquera
Mogy d. Cruzes
Rezende
Rio de Janeiro

De São Paulo a:
São Bernardo
Santos
Jundiahy
São Roque
Sorocaba

De Campinas a:
Casa Branca
Ribeirão Preto

De Jundiahy a:
Campinas
Rio Claro
Araraquara

O grande a
to de manutenção, assim
pelo Prof. Richey no "EL
mais alto do que em 1913
annos. Immediatamente
mento mechanic e electr
altos em ouro do materia

Do começo
reitos de importação que
preços do material para t
perda de redução augme
custo de qualquer novo e
programma de gastos ora
réis de augmento em cad

Cada milré:
capital empregado no em
ço do valor que tinha qua

Em que é empregado o di

Da receita (c
245 dias foram pa
21 dias foram ga
34 dias a mais de
130 dias foram ne
430 dias foram ne

pezas de
Da receita (c
A receita p
sageiros e 6 réis provierar

Essa receita
67 réis foram para
44 réis foram gast
35 réis foram para
53 réis ficaram pa
em condições.

Esta quant
A média do

Salarios dos motorneiros e conductores:

Ano	Salario	Por hora
1901	550 réis	por hora
1906	550 réis a 750 réis	" "
1911	550 réis a 800	" "
1916	550 réis a 800	" "
1921	750 réis a 1\$000	" "
1926	900 réis a 1\$200	" "

Estes preços são preços de base. Por um dia de dez horas, em 1909, pagava-se, no minimo, 5\$500, e, no maximo, 7\$500. Para o mesmo dia de trabalho agóra, paga-se, no minimo, 9\$500, e, no maximo, 12\$600, augmentos es- ses respectivos de 72 e 68%.

Tambem as estradas de ferro augmentaram as suas tarifas de modo sensivel depois da guerra, conforme mostram os seguintes dados:

Tarifas ferroviarias:

Destino	Companhia	Março 1914		Junho 1920		Abril 1927	
		1.a	2.a	1.a	2.a	1.a	2.a Cl.
De São Paulo a:							
Itaquera	E.F.C.B.	1\$400	1\$000	2\$500	1\$8	2\$7	2\$100
Mogy d. Cruzes	"	3\$300	2\$200	5\$800	3\$8	6\$9	6\$000
Rezende	"	20\$600	13\$800	26\$300	19\$700	36\$4	27\$000
Rio de Janeiro	"	32\$100	22\$100	40\$800	28\$2	50\$	36\$600
De São Paulo a:							
São Bernardo	S.P. Rly	1\$200	\$600	1\$300	\$600	2\$100	1\$000
Santos	"	5\$000	2\$400	7\$100	3\$300	11\$700	5\$600
Jundiahy	"	2\$900	1\$800	5\$500	2\$500	8\$900	4\$300
São Roque	Soroc.	5\$800	2\$600	8\$100	4\$200	10\$800	5\$500
Sorocaba	"	9\$100	4\$100	12\$700	6\$400	16\$800	8\$400
De Campinas a:							
Casa Branca	Mog.	12\$400	7\$200	15\$300	9\$400	20\$600	13\$100
Ribeirão Preto	"	19\$900	11\$400	22\$100	13\$300	30\$200	19\$200
De Jundiahy a:							
Campinas	Paul.	4\$000	1\$800	4\$100	2\$400	6\$000	3\$800
Rio Claro	"	10\$100	5\$500	10\$700	6\$300	16\$100	9\$200
Araraquara	"	16\$600	8\$700	17\$000	9\$900	23\$400	13\$800

Isto representa um augmento médio de 72%.

O grande augmento no custo de materiaes ferroviario electrico depois da Guerra Mundial, que affecta o cus- to de manutenção, assim como tambem de novas construcções, vê-se nos algarismos indices publicados de mez em mez pelo Prof. Richey no "ELECTRIC RAILWAY JOURNAL" de Nova-York. Em Janeiro de 1927, o custo do material era 56% mais alto do que em 1913, permanecendo os preços mais ou menos constantes nesse algarismo durante os ultimos tres annos. Immediatamente após a guerra, os preços subiram a 148,5% acima do que eram em 1913. Como todo o equipa- mento mechanic e electrico para os bondes, todos os trilhos de aço e accessorios precisam ser importados, esses preços altos em ouro do material são grandemente aggravados com o valor depreciado do mil réis.

Do começo do anno para cá, por determinação do Governo Federal, a Companhia perdeu as reduções de di- reitos de importação que d'antes gozava sobre os materiaes que importava para as construcções e para manutenção. Os preços do material para bondes na pagina 42 (sic) são os que se pagava antes da perda dessa redução de direitos. Esta perda de redução augmenta quasi todos os items de manutenção em maior ou menor gráo e augmenta enormemente o custo de qualquer novo equipamento. Por exemplo, o custo, no Brasil, de um bonde ficou augmentado de mais de 30%. O programma de gastos ora proposto augmentou de 15% por esse unico acto do governo federal, o que representa quasi dez réis de augmento em cada passagem de bonde.

Cada milréis agora recebido, acima do custo de manutenção do serviço, e que fica para pagar juros sobre o capital empregado no empreendimento ou para substituir material gasto, tem para esse fim valor pouco mais de um terço do valor que tinha quando foi feita a concessão.

Em que é empregado o dinheiro da passagem.

Da receita diaria média, de todas as fontes, no serviço de bondes, em 1926:

245 dias foram para pagar despezas do trafego, manutenção e impostos;

21 dias foram gastos em substituições de trilhos, carros, etc., estragados no serviço;

34 dias a mais deviam ter sido gastos para esse mesmo fim;

130 dias foram necessarios para pagar juros sobre esse capital empregado no empreendimento;

430 dias foram necessarios para pagar todas as despezas, o que equivale a dizer que a receita ficou aquem das des- pezas de somma equivalente á receita de 65 dias médios.

Da receita dos 365 dias, a correspondente a 122 dias foi gasta em mão de obra.

A receita por passageiro transportado em 1926 foi de 199 réis. Dessa receita 193 réis foram pagos pelos pas- sageiros e 6 réis provieram de serviços diversos e cargas.

Essa receita média teve o seguinte destino:

67 réis foram para pagar mão de obra em São Paulo;

44 réis foram gastos em materiaes diversos para trafego, manutenção, substituição e tambem impostos;

35 réis foram para pagar juros sobre o capital empregado no equipamento das usinas para o serviço de bondes;

53 réis ficaram para juros sobre o capital empregado na rede dos bondes e prover reserva necessaria para mantel-a em condições.

Esta quantia ficou 36 réis aquem do necessario para esse fim.

A média do resultado tirado do capital empregado nos bondes durante os 6 ultimos annos tem sido de 4,9%.

XI — AUGMENTO DOS PREÇOS DAS PASSAGENS É NECESSARIO.

Como resultado do augmento tremendo no custo do funcionamento de seu serviço, do tempo da guerra para cá, a Companhia não tem podido auferir remuneração adequada do seu capital, muito menos pôr de lado reserva sufficiente para a substituição de seu presente acervo quando este se depreciar. A Companhia quer conservar os preços no limite mais baixo possível para evitar decrescimo de passageiros viajantes, para encorajar mais o habito de viajar e para ajudar no desenvolvimento da cidade.

Calcula-se que um preço médio de 300 réis, de todos os passageiros será sufficiente (embora apenas sufficiente) para fazer face ás despezas annuaes do capital accrescido e para cobrir o custo do serviço nos annos immediatamente vindouros. Isto não inclue nenhuma sobre-taxa para construção dos subterraneos e é sufficiente apenas, se a rede de viação não fôr prolongada além das necessidades do trafego de anno para anno, e que se faça provisão para uma revisão periodica de preços, visando futuros augmentos no custo do serviço ou comprimento de viagem média, ou qualquer fluctuação do cambio.

Para permittir a cobrança de trinta e tres e um terço réis de sobre-taxa para a construção de subterraneos e tambem para contrabalançar o prejuizo occasionado pela emissão de passes escolares, a Companhia propõe cobrar uma passagem de 400 réis em dinheiro, vendendo-se nos carros tres bilhetes por um mil réis. Acreditando que um preço reduzido para as creanças que frequentam escolas tem a approvação do publico, a Companhia propõe-se a transportar as creanças das escolas mediante bilhetes especiaes do valor de \$200 cada um. Os preços acima entende-se serem para a primeira zona. Na segunda zona o preço uniforme de \$200 será cobrado. Este é o actual preço para a segunda zona.

Propõe-se conservar as zonas de passagens que existem ha quasi vinte annos, com uma excepção de pouca importancia.

A distancia de 6,5 kilometros de viagem desde a collina central especificada na actual concessão, limite da primeira zona, é excedida nas linhas da Lapa, Villa Prudente, Pinheiros, Fabrica e Penha, respectivamente de 1,3 - 0,7 - 2,0 - 1,7 e 3,3 kilometros. A Companhia propõe que na linha da Penha o limite da primeira zona seja movido de 1,5 kilometros para mais perto da cidade, logo que tenha ficado prompto um prolongamento de 1,5 kilometros além do Largo da Penha.

A segunda zona e as successivas serão cada uma de tres kilometros a mais de viagem, virtualmente semelhantes, mas susceptiveis de melhor determinação do que as actuaes zonas concentricas, cada uma de tres kilometros de largura.

Não deve ficar esquecido que a concessão de 1901 permittiu preços de passagem sensivelmente maiores do que aquelles que a Companhia concordou em acceitar por occasião da novação do contracto de 1909. Pela concessão de 1901 as zonas eram limitadas por circulos de 3, 6, 9, 12, etc., kilometros de raio; pela alteração do contracto de 1909 a primeira e segunda zonas foram fundidas; de outra sorte, as linhas seguintes seriam hoje constituidas de duas zonas cada uma a preço de 200 réis cada zona, a saber: Sant'Anna, Casa Verde, Lapa, Perdizes, Pinheiros, Jardim America, Jardim Paulista, Villa Clementino, Villa Marianna, Fabrica, Villa Prudente, Ypiranga, Belém, Braz, Penha e Villa Maria.

E' preciso lembrar tambem que 200 réis em 1909 eram o equivalente de 3,2 pence e agora equivalem a 1,2 pence; tinham o poder aquisitivo de um terço de kilo de pão, hoje compram apenas metade desta quantidade. O preço proposto para Perdizes, Ypiranga e Sant'Anna é apenas em réis 83% do que foi especificado na concessão de 1901, e em valor aquisitivo comparado, em São Paulo, é apenas 41 por cento da passagem então cobrada e sómente 83% do preço estipulado em 1909.

Preços de passagem em outras cidades.

Conforme analyse feita por uma autoridade eminente (Prof. A. S. Richey), o preço médio da passagem para todas as cidades dos Estados Unidos de mais de cincoenta mil habitantes (excluindo Nova-York) era, em 1.º de Janeiro de 1927, de 7,42 cents contra 4,84 cents em 1913, um augmento de 53% sobre os preços anteriores á guerra.

Antes da guerra o preço quasi universal nas cidades da Norte America era de 5 cents em dinheiro, preço que vigorou desde o começo da industria de carris urbanos. Mesmo em 1917 o preço médio em dinheiro para 272 cidades nos Estados Unidos de mais de 25.000 habitantes era de 5,07 cents. É interessante comparar a marcha dos preços depois dessa data com São Paulo:

Anno	Preço médio em dinheiro nos Estados Unidos, em cidades de mais de 25.000 almas.		Preço basico em São Paulo	
	Cents	Equivalente em réis	Réis	
1917	5,07	194	200	
1918	5,67	216	200	
1919	6,24	238	200	
1920	7,23	330	200	
1922	7,29	559	200	
1924	7,49	688	200	
1926	7,76	532	200	
1927	7,76	649 (moeda estabelecida)	200	

Muito poucas cidades, mesmo visinhas, têm modos identicos de organizar o seu systema de tarifas ou fazer a respectiva cobrança; de sorte que não se pôde fazer comparação rigida das tarifas das diversas cidades sem um conhecimento pleno das condições locais.

As seguintes são as bases de pagamento inicial nas diversas cidades do continente da America. Todas essas cidades são do mesmo tamanho ou maiores do que São Paulo, e todas têm serviço de primeira classe.

Chicago - Linhas super
Transito rapido
Buenos Aires - 10 cent
Transito rapido
Philadelphia -
Transito rapido
Detroit
Boston
St. Louis
Montreal
Mexico - 10 centavos
Baltimore
Pittsburg
Toronto

PREÇO I

SÃO PAU

Vigora
São Paulo terá passag
lhor do que terá São Pa

XII — RESULTADOS FI

O capital representava, ao cambi
Terrenos
Linhas e constr
Edificios e cons
Material rodant
Officinas e diver
Custo do estabel
Capital de movir

Os algari
sentam, ao cambio actu
um factor do custo de fi
Para moc
que o crescimento da ci
programma de omnibus

Quando e
a Companhia terá empr
A actual c
deste vulto e torna-se, p

RESULTADOS FINANCE

Balanco de 1926.

Receita do serviç
Receita de cargas

Despezas de Traf

Isto ao cambio n
Deduzindo quota

o que representa uma re
do mil réis estado em viç
A média d
nova taxa de estabilisaçã
que requerem os melhor

		Preço médio inicial em cents.	Equivalente em réis
Chicago - Linhas superficie	6,90	7,17	599
Transito rapido	8,23		
Buenos Aires - 10 centavos		4,54	378
Transito rapido e commum			
Philadelphia -		7,60	635
Transito rapido e commum			
Detroit		6,26	523
Boston		9,49	793
St. Louis		6,91	578
Montreal		6,05	506
Mexico - 10 centavos		4,83	404
Baltimore		7,32	612
Pittsburg		7,94	664
Tbronto		6,15	514

PREÇO MÉDIO INICIAL DE PASSAGEM 564 réis.

SÃO PAULO — Actualmente 193 réis.

Preço proposto 333 réis.

Vigorando o preço proposto de 333 réis, inclusive a sobre-taxa destinada para os subterraneos, ainda assim São Paulo terá passagem mais barata do que qualquer das cidades citadas, sendo que nenhuma dellas gosa de serviço melhor do que terá São Paulo.

XII — RESULTADOS FINANCEIROS PRESENTES E FUTUROS.

O capital empregado na rede de viação de São Paulo na data de 31 de Dezembro de 1926 era como se segue e representava, ao cambio estabilizado, Rs. 115.731.675\$000:

Terrenos	\$ 343.850
Linhas e construção aérea	\$ 5.249.824
Edificios e construcções	\$ 895.323
Material rodante	\$ 4.223.298
Officinas e diversos	\$ 995.240
Custo do estabelecimento de negocio inclusive commissões, etc	\$ 1.425.000
Capital de movimento incluindo stock de material	\$ 712.500
	\$13.845.035

Os algarismos acima não incluem os bondes acabados depois daquela data e os auto-omnibus, que representam, ao cambio actual, um capital de Rs. 940.000\$000, nem o aparelhamento de geração e distribuição, sendo este um factor do custo de força.

Para modernizar o actual systema de bondes, augmentar o numero de bondes e fazer os prolongamentos que o crescimento da cidade pede, a Companhia propõe um programma de despezas com a tracção electrica (excluindo o programma de omnibus) como segue:

1927 - 13.345:000\$000
1928 - 29.665:000\$000
1929 - 20.655:000\$000
1930 - 4.930:000\$000
1931 - 8.372:500\$000
TOTAL 76.967:500\$000

Quando estiver completo o programma acima e o programma que se tem em vista em relação aos omnibus, a Companhia terá empregado no serviço de transporte em São Paulo importancia superior a duzentos mil contos de réis.

A actual concessão tem mais quatorze annos de prazo, praso esse curto demais para fazer-se uma operação deste vulto e torna-se, pois, necessario o prolongamento da concessão até trinta annos.

RESULTADOS FINANCEIROS OBTIDOS.

Balanço de 1926.

Receita do serviço de passageiros	Rs. 30.705:750\$450
Receita de cargas, etc.	Rs. 951:769\$140
Despezas de Trafego, Manutenção e Impostos	Rs. 31.657:519\$590
	Rs. 21.207:513\$349
	Rs. 10.450:006\$241
Isto ao cambio médio de 6\$856 por dollar	\$1.524.213
Deduzindo quota de Reserva para substituição do acervo depreciado	\$ 830.702
	\$ 693.511

importancia disponivel
para juros de capital
empregado.

o que representa uma remuneração mais que inadequada sobre o capital de 5,0%. Tivesse a actual taxa de estabilização do mil réis estado em vigor em 1926. O resultado ficaria reduzido a menos de 3%.

A média de remuneração sobre o capital durante os seis annos passados tem sido de 4,9% e na vigencia da nova taxa de estabilização esta média seria de 4,6%. Diante de tal remuneração, é impossivel attrahir o capital necessario que requerem os melhoramentos.

Balanço typo para o futuro.

Calcula-se que o balanço em 1929 com os preços propostos será como segue. Até essa data os benefícios do serviço melhorado já devem apparecer, embora o programma de melhoramentos não esteja ainda completo.

Receita do serviço de passageiros (excluido a sobre-taxa)	59.940.000\$000
Receita do serviço de cargas e diversos	900.000\$000
RECEITA TOTAL	60.840.000\$000
Despezas do Trafego, Manutenção e Impostos	25.665.000\$000
Reserva para depreciação - \$1.115.995 - convertidos em réis a 8,5 por dollar	9.485.958\$000
Remuneração de 12% sobre o capital do empreendimento - \$2.488.491 - convertidos em réis a 8,5 por dollar	21.150.174\$000
DESPEZAS TOTAES	Rs. 59.301.132\$000
Sobre provavel	Rs. 1.538.868\$000
	ou aproximadamente 2,5%.

Deve notar-se a margem muito pequena acima, das despesas. Se houver redução de 3 ou 4% no movimento do trafego previsto, isso redundará em prejuizo sensivel para a Companhia.

XIII — OBSERVAÇÕES GERAES.

Nada se tem accentuado mais durante os ultimos dez annos do que o reconhecimento por parte, tanto das Empresas de transporte, como do publico que ellas servem, de que os seus interesses são identicos. Os melhores interesses de uma Companhia de bondes são servidos quando ella dá ao publico o serviço melhor e mais completo que permite a sua renda. Os melhores interesses do publico são servidos quando á Companhia é dado todo auxilio possivel para facilitar o movimento dos seus carros nas ruas, como tambem dando-lhe liberdade ampla para fazer alterações em beneficio do publico, aquellas que o seu conhecimento intimo das condições do trafego lhe dicta como sendo necessarias de quando em quando. Por exemplo, a questão dos pontos de parada é uma que a Companhia póde melhor resolver, pois é uma das questões vitaes no problema do trafego; o unico interesse que tem a Companhia na escolha dos pontos de parada é o beneficio relativo para a maioria dos passageiros.

Comtanto que não seja excedido o padrão de excellencia marcado para o serviço, a Companhia nenhum interesse tem senão em distribuir os seus carros de accôrdo com as necessidades do trafego. O padrão universal de serviço em transportes collectivos é o numero de passageiros transportados por carro-kilometro. Tendo em vista o novo typo de carros proposto, a sua maior capacidade, etc., a natureza do trafego em São Paulo, a Companhia propõe o padrão de oito passageiros por carro-kilometro, que não deverá ser excedido; isto é, em qualquer mez o numero de carros-kilometros trafegados não deverá ser inferior a 1/8 do numero de passageiros transportados.

A Companhia deseja conservar a actual concessão que tem para o serviço de cargas e bagagem, devido ao facto de que muitas industrias se tem estabelecido ao lado de suas linhas e contam com esse serviço de bondes.

Como o serviço de transportes seja um serviço em beneficio do publico, é justo que elle seja isento de impostos. Especialmente é isto assim em vista do facto de que se propõe taxar o passageiro que viaja no bonde para fazer as construcções subterraneas, quando o fim primario destas é conseguir desembaraço para o trafego nas ruas congestionadas.

NDW/CGSS/MCC
25-Maio-1927
(10 c.c.)

ANNEXO "A"

PROLONGAMENTOS E MELHORAMENTOS DA TRACÇÃO ELECTRICA.

O que segue é uma avaliação das despesas com o prolongamento e melhoramento da tracção electrica, a se fazer no correr dos cinco annos proximos, se o crescimento continuado do trafego o justificar:

1. LINHA E CONSTRUÇÃO AÉREA — 80 kilometros	Rs. 1.150.000\$000
2. CARROS — 330 carros novos, typo fechado	
240 carros abertos para serem transformados em carros fechados	
161 carros abertos a serem abandonados	Rs. 43.350.000\$000
3. EDIFICIOS E CONSTRUÇÕES	Rs. 5.440.000\$000
4. TERRENOS	Rs. 2.040.000\$000
5. OFFICINAS E DIVERSOS	Rs. 1.467.500\$000
	Rs. 68.467.500\$000

NOTA: — Tudo indicado acima é independente do programma de viação indicado nos annexos "B" e "C".
Incluindo estes o total para ser gasto pela Companhia é Rs. 81.642:500\$000.

O PROGRAMMA ANNUAL.

O programma annual das despesas com a tracção electrica mencionado na pagina anterior é o seguinte:

1927 - 10 kilometros de linha addicional e construcção aérea (duplicação de linha e prolongamentos). 60 carros novos de typo fechado. 100 carros abertos a serem convertidos em carros fechados. Começo de uma nova Casa de Carros. Terrenos, Officinas e Diversos	Rs. 13.345:000\$000
--	---------------------

1928 - 30 kilometros d
desvios, etc.
180 carros novos
Conversão de
Acabamento
existentes.
Terrenos par
Officinas e di

1929 - 30 kilometros d
curvas, desvi
75 Carros novos
Conversão de
Terrenos par

1930 - 10 kilometros de
curvas, desvi
32 Carros novos,
Diversos. . . .

1931 - Terminação d
Apparelhame

SERVIÇO DE AUTO-OM
PROGRAMMA ANNUA

O progra
que esse serviço é susci
Como ter

o que representará, em
versos serviços contem

Gastos a cargo da "The
para os subterraneos, e

O progra

1930 - Linha, systema c
etc., estação cen

1931 - Linha, systema c

RESUMO DAS DESPEZA

Estações termina
Linha tronco pa
Linha tronco pa
Largo do Thesou

A propost
taxa de 33.1/3 réis por
Calcula-se que isto será

1927 - Servidões, conce
1928 - Largo do Thesou
1929 - Estações termina
1930 - Trechos em direc
1931 - Ditos trechos já e

1928 - 30 kilometros de linhas e construcção aérea, com as mudanças necessarias nas linhas de curva, desvios, etc. 180 carros novos de typo fechado. Conversão de 32 carros abertos em carros fechados. Acabamento da casa nova de carros, incluindo as mudanças necessarias nas casas de carros existentes. Terrenos para as curvas de retorno nos pontos terminaes. Officinas e diversos	Rs. 29.665:000\$000
1929 - 30 kilometros de linhas e construcções aéreas, com as mudanças necessarias nas linhas de curvas, desvios, etc. 75 Carros novos de typo fechado. Conversão de 110 carros fechados. Terrenos para as estações terminaes e diversos	Rs. 20.655:000\$000
1930 - 10 kilometros de linha e construcção aérea, com as mudanças necessarias nas linhas de curvas, desvios, etc. 32 Carros novos, de typo fechado, carros-motores e de reboque. Diversos	Rs. 2.805:000\$000
1931 - Terminação do programma de construcção de carros. Apparelhamento de officinas, terrenos para as curvas de retorno nos pontos terminaes, etc.	Rs. 1.997:500\$000
TOTAL	Rs. 68.476:500\$000

ANNEXO "B"

SERVIÇO DE AUTO-OMNIBUS.

PROGRAMMA ANNUAL.

O programma do serviço de omnibus variará de accôrdo com o que se verificar quanto ao uso economico de que esse serviço é susceptivel.

Como tentativa de programma, propõe-se gastar de accôrdo com o seguinte:

1927 -	Rs. 1.870:000\$000
1928 -	Rs. 1.190:000\$000
1929 -	Rs. 1.275:000\$000
1930 -	Rs. 340:000\$000
	Rs. 4.675:000\$000

o que representará, em addição ao que a Companhia já possui, mais cincoenta e cinco omnibus de typo apropriado aos diversos serviços contemplados.

ANNEXO "C"

Gastos a cargo da "The São Paulo Tramway, Light and Power Co., Ltd." para cobrir despezas de linhas e apparelhamento para os subterraneos, estações terminaes e linhas de tronco de trafego exclusivo.

O programma annual de despezas pela Companhia neste serviço é o seguinte:

1930 - Linha, systema de distribuição electrica, systema de signaes, apparelhamento para cobrança de passagens, etc., estação central subterranea (Parque Dom Pedro - Largo Theatro - Novo Mercado)	Rs. 2.125:000\$000
1931 - Linha, systema de distribuição electrica, etc., linhas de alta velocidade em direcção Sul e Leste	Rs. 6.375:000\$000
TOTAL	Rs. 8.500:000\$000

ANNEXO "D"

RESUMO DAS DESPEZAS POR CONTA DOS SUBTERRANEOS A CARGO DA PREFEITURA.

Estações terminaes centraes	Rs. 42.500:000\$000
Linha tronco para o sul	Rs. 25.500:000\$000
Linha tronco para leste	Rs. 30.600:000\$000
Largo do Thesouro	Rs. 1.275:000\$000
	Rs. 99.875:000\$000

A proposta é que essa somma seja gasta sómente á medida que o seu custo possa ser coberto com a sobre-taxa de 33.1/3 réis por passageiro transportado dentro da primeira zona em qualquer vehiculo de conducção collectiva. Calcula-se que isto será possivel obedecendo ao seguinte programma:

1927 - Servidões, concessões, etc.	Rs. 8.500:000\$000
1928 - Largo do Thesouro, completando estações terminaes em construcção	Rs. 25.500:000\$000
1929 - Estações terminaes completas, aquisição de outras servidões	Rs. 21.250:000\$000
1930 - Trechos em direcção Leste e Sul em andamento	Rs. 21.250:000\$000
1931 - Ditos trechos já em trafego	Rs. 23.375:000\$000
	Rs. 99.875:000\$000

Na base do numero de passageiros transportados em 1926, o dispendio immediato de 64.000 contos de réis, de accôrdo com a proposta, está em ordem.

NDW/CGSS/MCC
25-Maio-1927

4

Relatorio da Commissão Incumbida pela Prefeitura
de S. Paulo de dar parecer sobre o problema
da Viação Urbana do Municipio

Exmo. Snr. Prefeito

A Commissão encarregada por V. Ex. de estudar a questão da viação urbana neste Municipio, e de apresentar as suas suggestões para solucionar quanto antes, e por forma definitiva, este importante problema, tem a honra de enviar a V. Ex. o presente Relatorio, em que procurou expôr o resultado do seu estudo e as conclusões a que foi conduzida, terminando pela indicação de uma norma de concessão nova que lhe parece a mais adequada para attender a taes conclusões.

De um modo geral, pode-se dizer que o serviço de viação urbana nesta cidade de S. Paulo está em crise desde o seu inicio, isto é, desde a época em que se substituiu a primitiva tracção animada pelo systema moderno de tracção electrica. Aliás, como o de S. Paulo, tambem têm estado em crise semelhante, em geral, os serviços de tracção em todas as grandes cidades.

Por ter occorrido em época relativamente recente, é do conhecimento de todos que o actual systema de viação electrica urbana constitue, de um modo geral, a transição brusca do primitivo systema de bonds de tracção animada, cuja substituição começou a se operar industrialmente em todo o mundo desde 1890.

A simples constatação desse facto, teria justificado qualquer revolução fundamental que porventura se tivesse dado na organização das empresas de bonds e nas suas relações com o publico e com as Municipalidades. Além de muito mais caro por sua propria natureza, ainda apresentava o actual systema de tracção o onus de ser "um systema inteiramente novo", sem normas e exigencias conhecidas, e sem qualquer applicação pratica anterior, por periodo que pudesse autorizar alguma previsão.

Apezar, porém, das muitas razões que, logo ao se effectuar a substituição do systema primitivo pelo de tracção electrica, podiam ter sido invocadas, com o fim de se tentar uma revisão racional das velhas bases e condições de exploração, nada disso foi feito, tendo sido simplesmente applicado ao novo systema tudo que se afigurava como não peculiar ao original, isto é, tudo aquillo que não se referia em particular á technica ou á pratica da tracção em si.

Foi este um grande erro, erro de consequencias duplamente graves, pelo vulto dos prejuizos acarretados, que eram (tanto maiores quanto mais se desenvolviam as rêdes urbanas de carris) e por ter sido o malentendido basico e generalizado, de difficil descoberta, porquanto a falha resultante foi considerada como que inherente ao proprio systema novo de tracção.

Entre as condições da primitiva exploração, os preços das passagens foram conservados os mesmos. E, no entanto, seria ingenuo pretender que as empresas de bonds electricos pudessem supprir o baixo valor de taes passagens, unicamente com uma compensação vinda do augmento no numero de passageiros e na frequencia das viagens, alliado a uma capacidade maior dos novos carros. Sendo sempre o numero de passageiros, a base da renda, é claro que, si, por um augmento de capacidade dos carros, e pelo numero maior das viagens, se obtivesse o mesmo numero de passageiros nos dois systemas de tracção, a renda produzida pelas mesmas tarifas seria identica, e, no emtanto, ninguem poderia affimar que as despesas de exploração com a tracção electrica continuariam iguaes ás acarretadas pelos pequenos bonds puxados por animaes.

Mas, si assim é, poder-se-ia perguntar, qual a vantagem economica resultante da substituição de um regimen pelo outro, pondo de parte, bem entendido, commodidade, esthetica, etc.?

A resposta é que, para uma grande capacidade de trafego, o systema de tracção animada não forneceria uma solução pratica a esse problema de transporte, dada a impossibilidade material de se obterem, dos animaes, não só as grandes velocidades dos motores inanimados, como mesmo os seus esforços de tracção.

E taes exigencias seriam tão fóra dos regimens normaes de funcionamento dos motores animados, os quaes têm a sua energia limitada pela fadiga, que, mesmo admittida a possibilidade de uma solução qualquer, theorica e engenhosa, do caso, isto determinaria uma despesa de exploração, por passageiro transportado, muito e muito maior do que a verificada na exploração normal das antigas companhias de carris.

Pois bem, o systema moderno de tracção urbana, por electricidade, satisfaz, ao mesmo tempo, ás duas condições exigidas, de velocidade e esforço de tracção praticamente illimitados. Mas é preciso não esquecer que isto só é obtido como um aperfeiçoamento, na hypothese que acabamos de formular relativamente á tracção animada, e que portanto o custo de tal systema de transporte só poderá ser comparado ao resultante do super-trabalho exigido dos animaes para se realizarem as mesmas condições, e nunca ao custo do transporte em pequena escala feito com um motor (animal) de applicação especial, e portanto economica, a esse caso do transporte em pequena escala.

O que muito concorreu para implantar, por toda parte, ainda mais, o erro fundamental apontado atraz, relativamente ao regimen adoptado para a exploração do serviço de carris electricos, foi o apparente equilibrio inicial entre a receita das empresas de tracção urbana e as suas despesas de custeio e conservação corrente, mesmo na base das tarifas do primitivo systema, quasi todas mantidas sem alteração, embora os percursos tivessem passado a ser até duas e tres vezes maiores.

Mas bem depressa reconheceram as empresas em funcionamento, que toda uma serie de circumstancias imprevistas se combinava para leval-as a uma situação difficil, que não poderiam evitar, ou da qual não poderiam sahir sem uma reforma radical das condições de exploração.

As principaes dentre estas circumstancias foram:

- a) o espantoso desenvolvimento das rêdes de viação, aliás consequencia da propria superioridade do novo systema;
- b) as pesadissimas exigencias da depreciação do material, esse fantasma das grandes empresas de electricidade, que tantas dellas tem levado e levará ainda á ruina.

A expans
possivel a adopção de u
que uma média capaz d
pouco onerosos, os prej
ploração pesada.

Por sua v
to que só foi possivel ao
mente injusta e de insui
ás exigencias da depreci
ços de utilidade publica

Com effei
de todo diverso daquelle
de capitaes destinados á
sua vez com outro que r
com uma fertilidade de

Assim, lo
transformação radical, c
ração do serviço.

E é ocioso
da em bom estado, e que
ra se installar outro que

Allie-se a
cadas, até os annos que
1913, em média, de aper
mento de certas emprez

A signific
fas fixas estabelecidas p
proprias exigencias intr
culo ao indispensavel eq

Vê-se pois
panhias de viação electr
sacrificados os seus serv

Com a dec
dos os males apontados,
viços (em grande parte c
cia das companhias que

E aquelle
nos os seus capitalistas
material de conservatio
urge encontrar.

Por maior
rante a Guerra, fundos c
existentes. E, mesmo qu
pelos fabricantes, em gr
sido as suas fabricas tra

A consequ
utilidade publica, como
lações impostas pelo des
que deviam ter sido feita

Esta situa
Guerra e mesmo logo de
preciação e ampliação q
tem de ser attendido nu
economicas e sociaes do

E' isto urr
ção dos preços de certos

Pode-se af
quer cidade que tem con
para attender a todos os

A consequ
geral algumas dellas, ser
ploração deste serviço er
panhias de bonds.

E, si o nu
ainda não foi maior, isto
das pela gravidade do m
mais racional.

Mas esta s
nhias de bonds, vem pôr
de outros ramos de activ

Na propria
a administração de synd
entre outras, as linhas st

Foi attendi
clusão de que as emprez
manifesto que, para evita

mentos, tal auxilio se tor
systema antigo de tracçã
ma moderno de tracção e

A expansão brusca e cada vez maior das rédes de tracção urbana electrificada mostrou que não era mais possível a adopção de uma tarifa unica, por assim dizer independente da extensão percorrida, a qual constituísse como que uma média capaz de equilibrar, com os pequenos lucros deixados pelas raras viagens curtas ou em trechos de linha pouco onerosos, os prejuizos verificados nos demais casos, os mais frequentes, de percursos longos ou em trechos de exploração pesada.

Por sua vez, um mais completo e perfeito conhecimento das necessidades do serviço executado, conhecimento que só foi possível ao cabo de alguns annos de pratica, tornou bem patente que tal tarifa média, além de fundamentalmente injusta e de insufficiente para os encargos normaes da exploração de grandes rédes, não permittia ainda attender ás exigencias da depreciação, mais violenta neste caso de empresas de electricidade do que no de qualquer outro de serviços de utilidade publica.

Com effeito, por se tratar de um systema de applicação industrial relativamente muito recente, além de ser de todo diverso daquelle que se destinava a substituir, viu-se elle na necessidade de, poucos annos apóz o enorme emprego de capitaes destinados á aquisição e installação do novo material, abandonar a maior parte deste, para substitui-lo por sua vez com outro que realizasse todos os multiplos aperfeiçoamentos que iam sendo introduzidos, neste ramo de tracção, com uma fertilidade de imaginação e uma rapidez de execução verdadeiramente assombrosos.

Assim, logo nos primeiros annos de existencia do novo systema, as suas installações passaram por uma transformação radical, o que importou em despezas avultadissimas, que não haviam sido consideradas no inicio da exploração do serviço.

E é ocioso falar aqui nos enormes prejuizos acarretados pelas substituições em larga escala de material ainda em bom estado, e que só se abandona por desuso, isto é, que só se substitue por outro, não por estar elle gasto, mas para se installar outro que melhor corresponda aos progressos da industria considerada e ás exigencias do publico.

Allie-se a tudo isto a consideração de que, desde a exploração das primeiras rédes de viação urbana electrificadas, até os annos que precederam a Guerra, o valor acquisitivo da moeda foi progressivamente baixando, até ser em 1913, em média, de apenas 66% do que era em 1895, e ter-se-á facilmente uma idéa das condições precarias de funcionamento de certas empresas de serviços publicos, mesmo antes da grande conflagração.

A significação pratica desta subida lenta mas ininterrupta do custo da vida é que, no caso vertente, as tarifas fixas estabelecidas para a viação urbana logo no inicio da electrificação, além de não satisfazerem de modo algum ás proprias exigencias intrinsecas do serviço, quando melhor desenvolvido e conhecido, ainda têm na sua fixidez um obstaculo ao indispensavel equilibrio entre o seu valor e a época atravessada.

Vê-se pois, do exposto, que, quando sobreveiu a Guerra, estava longe de ser florescente a situação das companhias de viação electrica. Ao contrario, ellas já se achavam a braços com sérias difficuldades, e na imminencia, de verem sacrificados os seus serviços e portanto, além dos seus proprios, os interesses do publico.

Com a declaração da Guerra e o seu colossal e vertiginoso alastramento, embora muitissimo aggravados todos os males apontados, não houve nem tempo nem meios de procurar remedial-os, e o resultado foi a peora geral dos serviços (em grande parte consequente a uma insufficiente renovação de material), rematado em innumerous casos pela fallencia das companhias que exploravam tal ramo de actividade.

E aquelles que conseguiram continuar em funcionamento até o fim da Guerra, sacrificando por longos annos os seus capitalistas com a suspensão de dividendos ou juros, e prejudicando o proprio serviço, dada a impossibilidade material de conserval-o de accordo com as exigencias da technica, defrontam hoje um problema complexo, cuja solução urge encontrar.

Por maiores que tenham sido os esforços das empresas na execução dos serviços a seu cargo, não houve, durante a Guerra, fundos disponiveis para se adquirir o material requerido pelas novas installações ou pela renovação das existentes. E, mesmo que os tivesse havido, não teria sido esse material fornecido a contento, em qualidade e quantidade, pelos fabricantes, em grande parte desprovidos do pessoal especializado que seguira para as fileiras, e tambem por terem sido as suas fabricas transformadas quasi todas para produzir material bellico.

A consequencia disto é que ainda hoje, mesmo as mais esforçadas das empresas que exploram serviços de utilidade publica, como a viação urbana por electricidade, têm de custear, além da depreciação normal e das novas installações impostas pelo desenvolvimento continuo das cidades, uma parte das substituições em atrazo, e todas as intallações que deviam ter sido feitas, á medida que se tornavam necessarias, nos ultimos 12 annos.

Esta situação muito especial, criada pela paralysação de certos trabalhos tornados inexequiveis durante a Guerra e mesmo logo depois della, ainda se apresenta mais critica porque esse maior volume de despezas annuaes de depreciação e ampliação que, á maneira dos americanos, poderiamos denominar "depreciação e ampliação accumuladas", tem de ser attendido numa época em que, ainda como consequencia da Guerra, estão inteiramente mudadas as condições economicas e sociaes do mundo.

E' isto uma questão de facto, contra a qual não ha objecção possível, e que se torna evidente com a comparação dos preços de certos materiaes, e da mão de obra, antes e depois da Guerra.

Pode-se affirmar, de um modo geral, que, entre 1914 e 1920, rara é a empresa de viação electrica de qualquer cidade que tem conseguido distribuir dividendo; e que, difficilmente, qualquer dellas tem auferido renda sufficiente para attender a todos os demais encargos fixos.

A consequencia fatal de todas estas circumstancias desfavoraveis que nos esforçamos de apontar, de ordem geral algumas dellas, sendo outras peculiares ao serviço de viação urbana electrica, foi, como dissemos, o fracasso da exploração deste serviço em muitas cidades do mundo, tendo sido, em muitos paizes, levadas á liquidação numerosas companhias de bonds.

E, si o numero de empresas de tracção electrica que falliram ou chegaram a uma situação desesperadora ainda não foi maior, isto em grande parte foi devido ao facto de muitas dellas estarem associadas a outras menos attingidas pela gravidade do momento ou melhor protegidas por uma tabella de preços mais equitativa, estabelecida por processo mais racional.

Mas esta situação especial, longe de justificar as tarifas e demais condições de funcionamento das companhias de bonds, vem pôr em relevo ainda maior a inferioridade, em que se encontram estas, pois as colloca na dependencia de outros ramos de actividade, tornando-as inaptas a subsistirem por si, como organizações independentes que devem ser.

Na propria cidade de New York, mais de metade da réde urbana de viação esteve durante alguns annos sob a administração de syndicos, tendo sido igualmente requerida a fallencia da Interborough Rapid Transit Co., que explora, entre outras, as linhas subterraneas da cidade.

Foi attendendo a esta situação alarmante que as autoridades publicas, no mundo inteiro, chegaram á conclusão de que as empresas que executam o serviço de viação urbana precisavam de auxilio, e de auxilio immediato. Era manifesto que, para evitar a suspensão do serviço, e para permittir providencias relativas a melhoramentos e prolongamentos, tal auxilio se tornava inadiavel. Com a transformação realizada, os preços das passagens, estabelecidos para o systema antigo de tracção animal, não proporcionavam mais uma renda sufficiente para occorrer ás despezas com o systema moderno de tracção electrica.

Só nos Estados Unidos, mais de 500 empresas foram autorizadas, assim, a augmentar os seus preços, variando os augmentos concedidos entre 20% e 100%, limite que foi attingido em cerca de 60 casos. Mesmo na cidade de Seattle, no Estado de Washington, onde a exploração do serviço é absolutamente isenta de qualquer imposto ou onus municipal, foi necessario fazer nessa proporção o augmento das passagens.

Nos Estados Unidos, até Janeiro de 1920, o preço minimo já tinha sido augmentado, em 185 cidades, de 5 para 6 cents, preço esse que, ao cambio do dollar a 8\$500, equivale a 510 reis; em 147 cidades, os preços tinham sido augmentados de 5 para 7 cents, que, ao cambio figurado, equivalem a 595 reis; em 21 cidades, foi de 5 para 8 cents, ou para 680 reis; e, em 59 cidades, de 5 para 10 cents, isto é, para 850 reis.

O Supremo Tribunal dos Estados Unidos, em uma de suas decisões, affirmou a justiça da concessão destes augmentos, e sobre esta sentença, assim se exprime o "Public Service Management", de Julho de 1921, pag. 29:

"Tem encontrado aprovação geral por parte do publico a recente decisão do Supremo Tribunal dos Estados Unidos, que declara que um governo municipal não pôde obrigar uma empresa de serviços publicos a cingir-se a uma taxa prejudicial á empresa.

A legislação relativa ás taxas que as empresas de serviços publicos podem cobrar pelos serviços de electricidade, gaz, viação urbana, ou qualquer outro, e que teve a sua primeira interpretação judicial pelo Supremo Tribunal dos Estados Unidos em decisões recentes, nada mais é que a expressão do bom senso, que felizmente sobreleva, ás vezes, ás interpretações strictamente literaes, na administração judiciaria.

O Tribunal declara que nenhum governo municipal pode exigir a manutenção de taxas contractuaes, se tal exigencia tiver por effeito confiscar, no todo ou em parte, a propriedade da empresa."

Na Inglaterra, em 1920, o governo autorizou o augmento dos preços de passagens das empresas de viação urbana, e, até Dezembro daquele anno, já tinham sido expedidas, pelo Ministerio da Viação, 44 ordens de augmento.

Na Italia e na França, mesmo nos casos em que os serviços de viação são explorados pelas proprias municipalidades, foram consideraveis e successivos os augmentos feitos, tendo sido mais de uma vez recarimbados ou picotados os novos preços sobre os coupons dos preços anteriores, tal a rapidez com que se operava a sua subida. Estes augmentos attingiram a cerca de 200%, e em muitos casos ultrapassaram esse limite.

Na Argentina, os preços das passagens da Anglo-Argentine Tramway Co., em Buenos Ayres, também soffreram mais de um augmento.

Annexa ao presente, vai uma relação de alguns dos varios paizes onde foram autorizados augmentos.

Por toda parte, as estradas de ferro, não só as que são exploradas por empresas particulares, como as que se acham a cargo dos Governos, elevaram as suas tarifas, depois da Guerra.

E o que se tem verificado é que, inclusive quando a administração publica é que tem a direcção deste serviço, os augmentos foram bem sensiveis. No entanto, em taes casos, não é preciso offerecer qualquer remuneração aos capitães empregados, visando-se apenas equilibrar a despeza corrente com a receita normal arrecadada. A propria depreciação não é muitas vezes considerada com todo o seu valor, ao se fixarem as tarifas, nestes casos, pois qualquer difficuldade que surja por occasião das grandes despezas de renovação em larga escala, pôde sempre ser resolvida pela abertura de um credito extraordinario no novo orçamento da estrada.

Aliás, ha ainda uma differença, geral, entre empresas de viação urbana, e estrada de ferro, particulares ou do Governo, differença que constitue ainda uma razão a mais para justificar a necessidade de augmentos mais frequentes nas passagens daquellas do que nas tarifas destas: é que o levantamento continuo de novos capitães de primeiro estabelecimento é muito maior e mais frequente na viação urbana, onde as rédes se ampliam seguidamente, do que nas estradas de ferro, para as quaes os programmas de ampliação só se executam, em geral, em épocas muito separadas umas das outras.

A semelhança do que aconteceu com os demais serviços de utilidade publica, taes como transportes em estradas de ferro, fornecimentos de gaz, luz e força, abastecimentos d'agua, telephones, etc., o systema de tarifação adoptado para os primitivos carris foi o de passagens fixas, quasi sempre com um valor unico para cada empresa, sem uma subordinação directa ás distancias percorridas.

Posteriormente, porém, todos aquelles serviços foram introduzindo o unico processo justo e racional de tarifação ou cobrança, que é o proporcional ao serviço fornecido.

Quer sejam os serviços de utilidade publica explorados por empresas particulares, quer se achem a cargo dos proprios poderes publicos, é hoje manifesta a tendencia para generalizar, em relação a elles, o principio sempre adoptado no commercio livre e na prestação de serviços de character individual, da cobrança proporcional á mercadoria vendida ou ao serviço fornecido.

Hoje, a luz e a força, qualquer que seja a sua natureza, desde as produzidas por qualquer combustivel adquiridos a peso ou medida, até as de natureza electrica, são cobradas proporcionalmente ao seu consumo, acontecendo o mesmo com o gaz, quer elle seja utilizado para fins de iluminação, quer sirva para aquecimento.

Esse regimen é igualmente seguido com os transportes em caminho de ferro, sendo que, em relação aos demais meios de transporte terrestre ou maritimo, a condição predominante na determinação do preço a cobrar é sempre a do custo ou valor do serviço prestado, embora ella seja em muitos casos aparentemente suplantada por outras de natureza diversa, de maior relevancia no momento e na situação especialmente considerada.

Quanto aos serviços de abastecimento de agua e de comunicações telephonicas, está hoje universalmente reconhecida a superioridade, sob todos os pontos de vista, da cobrança proporcional ao serviço prestado. E si, na pratica, a applicação deste systema ainda não se acha de todo generalizada, mesmo nestes casos, isto é, si ainda ha abastecimentos de agua pagos por pena, e serviços telephonicos taxados segundo outra base que não a do numero de chamados, isto não faz sinão confirmar a superioridade do regimen que defendemos, por estar bem patente que estes casos visam facilitar a transição inevitavel do systema primitivo de cobrança para o unico racional e justo, regulado pelo hydrometro no primeiro caso, e pelo registrador de numero de telephonemas no outro.

O principio é, pois, geral e inatacavel. A sua applicação pratica é que, conforme o caso, pôde resultar difficil, prematura ou inoportuna.

No caso da viação urbana, porém, nenhuma dessas razões pôde ser invocada para justificar a não applicação immediata do regimen de cobrança proporcional ao serviço prestado, que, no caso, é o transporte do passageiro a uma certa distancia.

E isto, por dois motivos principaes. Em primeiro logar, porque tal cobrança proporcional já está adoptada em muitos casos, o que, por si só, justificaria a sua generalização; e em segundo logar, porque é talvez este o serviço de utilidade publica em que, como no de transporte em caminhos de ferro, mais facil se torna vêr a equidade do processo de cobrança ora recommendado.

Todos os preços de transporte, foram, ha muito, augmentados, não só o primitivo, a braços ou sobre os hombros de simples carregadores (e este não tem de attender directamente nem a cambio, nem a depreciação, nem a ampliações de réde, nem a remuneração de capitães), como todos os demais maritimos ou terrestres, em estradas de ferro e sobre vehiculos de toda especie (caminhões animaes ou mecanicos, carros, automoveis, taxis, etc.).

A todos
Até ao g
habitua
trastor
ressado
de modo

Talvez a
instalações nelle envol
das considerações a co
mente em adquirir um
movimentar.

Esse r
proprio func
ção de uma empre
mentação de todo o sys

Não ha
consequencia fatal da
tuação melho
o serv
de suas verbas, isto é,

Si esse e
ficiência da recie
taes. Por fim, quando
a crise se resolverá por
consequencias, tanto a
de pessoas, que poderá

Como co
viação electrica urban
dependentes da receita
não têm outro papel si
rantida a integridade e

As cons
empresas que explora
za que tem a seu carg

Neste ca
concorreu para valoriz
Companhia vê hoje o s
porcentagem de juros

Forçoso
não ser encontra
tancia, alem de obriga
na ainda o preço do m
tenhamos de pagal-o a
lor normal.

E isto m
hypothese), a fixidez
quando tinhamos mat
horas de trabalho por

Sobre os
quentes os quadros co
alguns annos para cá,

Quanto
vimento de uma réde
record nas cidades sul
na realidade, taes conc

Antes de
grande offerta de capit
por isso mesmo as gar
remuneração.

A Ingl
ro, em condições que a

Nesse te
financeira mundial, po
ás suas proprias neces

Depois d
a qualquer cousa que
relhado e organizado p
da zona de guerra e pa
terior continuas e avul

A Ingl
sim, já cedeu o passo a
lia, a Austria, a Russia
muito tempo de recor

Assim se
te facto com um coloss
banqueiros mundiaes

Hoje, as
publica se traduzem pe
do entre duas e cinco v
gos fixos (Custeio, Con

A todos estes augmentos tem o publico acudido.

Até ao grande augmento que houve, com a queda do cambio, no preço das corridas de taxi, se tem o publico habituado, embora, por não ser este vehiculo de primeira necessidade como o bond, não lhe viesse a causar o mesmo transtorno a interrupção do seu limitado serviço. No emtanto, em relação ao serviço de tracção electrica, não o tem interessado de modo algum a solução do momentoso problema.

Talvez a confiança do publico na continuidade do serviço de bonds resulte da apparente importancia das installações nelle envolvidas, que lhe pôde dar a idéa da absoluta estabilidade, mas não poderá escapar á mais rudimentar das considerações a constatação de que o capital empregado em taes installações não é sinão aquelle que se gasta inteiramente em adquirir uma enorme, colossal machina, que apenas se mantem prompta para receber o motor que a deva movimentar.

Esse motor, não é o capital de primeiro estabelecimento que o deve fornecer, e sim a receita produzida pelo proprio funcionamento da machina. No caso vertente, o motor capaz de accionar a complicada machina que é a organização de uma empresa de carris electricos, é a passagem paga pelo publico, e que forma a receita destinada a custear a movimentação de todo o systema.

Não ha outra hypothese que possa garantir um funcionamento continuo, e facil será concluir qual será a consequencia fatal da arrecadação de uma renda insufficiente. Nos primeiros tempos, sempre na expectativa de que a situação melhora, o serviço poderá ser mantido, em peores condições sem duvida, custeado insufficientemente em algumas de suas verbas, isto é, sacrificando-se a sua depreciação e conservação, a remuneração do capital empregado, etc.

Si esse estado de cousas se prolongar alem de um certo limite, todos os inconvenientes resultantes da insufficiencia da recieta se accentuarão, com serio prejuizo para os capitalistas, quanto á retribuição e segurança dos seus capitães. Por fim, quando os prejuizos accumulados e as difficuldades encontradas na exploração da réde forem insuperaveis, a crise se resolverá por uma desorganização completa ou mesmo paralysação dos serviços, com todas as suas desastrosas consequencias, tanto as avultadas perdas dos capitalistas, como os pequenos prejuizos soffridos por centenas de milhares de pessoas, que poderão se vêr privados a taes serviços.

Como conclusão de tudo que precede, diremos que, como no caso dos demais serviços de utilidade publica, a viação electrica urbana deve ser inteiramente custeada pelo publico, sendo as condições de sua exploração directamente dependentes da receita arrecadada. As empresas que organizam as rédes desta criação e as mantêm em funcionamento, não têm outro papel sinão de agir como corpo administrativo intermediario, que se propõe superintender os serviços, garantida a integridade e uma justa compensação para os capitães por ella inicial e successivamente empregados.

As considerações que acabam de ser feitas são de character, por assim dizer, geral, applicaveis a quaesquer empresas que exploram serviços de viação electrica. Mas é muito simples verificar que ellas se applicam tambem á empresa que tem a seu cargo o serviço de bonds em S. Paulo.

Neste caso especial, a situação é deveras desanimadora, porque, emquanto a expansão da réde de viação concorreu para valorizar, em muito curto periodo de tempo, até de mais de 400%, os bens e propriedades de terceiros, a Companhia vê hoje o seu capital desvalorizado de mais de 50%, pois a tanto equivale só o vêr remunerado atravez de uma porcentagem de juros verdadeiramente insignificante.

Forçoso é constatar que, no caso que nos interessa, as condições são as mais criticas, em primeiro logar por não ser encontrada no Brasil a maior parte dos materiaes empregados nestes serviços, e em seguida porque esta circumstancia, alem de obrigar a manter grandes stocks de material e de gravar o custo com fretes, seguros, direitos, etc., subordina ainda o preço do mesmo, nos centros productores, á oscillação cambial do nosso meio circulante, fazendo com que hoje tenhamos de pagal-o aparentemente pelo triplo, só porque a moeda brasileira está depreciada de cerca de 2/3 do seu valor normal.

E isto mesmo, admittindo, somente para argumentar (pois o exame de qualquer factura desmente essa hypothese), a fixidez do preço do material nos centros productores, preço que se suppoz o mesmo que antes da Guerra, quando tinhamos materias primas melhores e mais baratas, mão d'obra mais efficiente e mais barata, maior numero de horas de trabalho por dia, e condições mais accessiveis para o levantamento e remuneração de capitães.

Sobre os dois primeiros factores dos que, por hypothese, considerámos inalterados, são por si bastante eloquentes os quadros comparativos annexos, relativos a custo de material e a salarios, sendo ocioso tambem lembrar que, de alguns annos para cá, passou o dia de trabalho a ser de 8 horas em vez de 10.

Quanto ás differenças nas condições de levantamento e retribuição dos capitães indispensaveis ao desenvolvimento de uma réde de viação urbana em um centro industrial e progressista como S. Paulo, cuja expansão representa o record nas cidades sul americanas nestes ultimos tempos, só artificialmente são ellas tambem postas á margem, porque, na realidade, taes condições são hoje de todo diversas das que precederam a grande Guerra.

Antes da convulsão mundial, que a tantas mudanças, profundas e imprevistas, nos tem feito assistir, e a grande offerta de capitães disponiveis para empreendimentos da natureza do que constitue o objecto deste Memorial, e por isso mesmo as garantias para elles exigidas eram relativamente fracas, e baixas eram as taxas de juros para a sua remuneração.

A Inglaterra, a França, a Allemanha e a Hollanda, entre outros paizes mais, porfiavam em offerecer dinheiro, em condições que a mutua concurrencia reduzia a um minimo verdadeiramente animador.

Nesse tempo, os Estados Unidos ainda não constituíam, como acontece hoje, o fiel quasi unico da balança financeira mundial, pois, antes que servir de banqueiros, ainda estavam em situação de importar dinheiro para attender ás suas proprias necessidades.

Depois da Guerra, a revolução financeira que se operou no mundo foi espantosa, e nunca assistiu a Historia a qualquer cousa que se parecesse com o que nesse campo se passou. A Allemanha, de forte e aparentemente bem aparelhado e organizado paiz financeiro que era, chegou ás portas da bancarrota. A França, somente para as reconstrucções da zona de guerra e para a reorganização de muitas das suas industrias do Norte, tem tido necessidade de levantar no exterior continuas e avultadissimas sommas.

A Inglaterra é actualmente o unico dos paizes da Europa em condições financeiras estaveis; mas, ainda assim, já cedeu o passo aos Estados Unidos no supprimento de fundos a nações pobres, como, alem das duas citadas, a Italia, a Austria, a Russia, etc., na Europa, e todos os paizes novos de outros continentes, como o Brasil, que ainda terão por muito tempo de recorrer a capitães estrangeiros para os seus empreendimentos de maior vulto.

Assim sendo, isto é, tendo ficado relativamente restricto o mercado fornecedor de capitães, e coincidindo este facto com um colossal augmento na procura dos mesmos, é natural que as garantias e a remuneração exigidas pelos banqueiros mundiaes sejam actualmente muito mais altas do que antes da Guerra.

Hoje, as garantias que se exigem para o levantamento de grandes sommas destinadas a serviços de utilidade publica se traduzem pela necessidade de mostrarem as empresas que precisam de capital um lucro liquido annual variando entre duas e cinco vezes o montante dos juros ou dividendos a pagar, e isto, depois de satisfeitos todos os demais encargos fixos (Custeio, Conservação, Depreciação, Amortização, etc.).

E' indispensavel, portanto, para que não seja paralyzada por mais tempo a ampliação que a cidade de São Paulo reclama cada vez mais insistentemente para a sua rede de viação electrica, que se garanta á Companhia uma receita capaz de mostrar lucros, e lucros razoaveis.

Procurar conseguir este saldo pela redução das despesas correntes (Custeio e Conservação) ou periodicas (Depreciação), parece hoje inteiramente impossivel, porquanto, vindo de longa data a situação que presentemente se apresenta aggravada, já devem ter sido realizadas ha muito todas as economias que foi possivel fazer sem prejuizo sério e irremediavel do serviço e de toda a propriedade da Companhia. Ir alem, seria sacrificar fatalmente esta ultima e o serviço, e portanto o publico tambem, em ultima analyse.

Por outro lado, tentar remediar a esta situação com um augmento da eficiencia das installações actuaes, seria trabalho perdido, pois que isto não se consegue sem renovações em larga escala, que só uma renda bem equilibrada permite fazer. Alem disso, em S. Paulo, já não bastaria um augmento de capacidade da rede actual: indispensavel se torna augmentar, e muito, essa rede, transformando-a.

O unico remedio, e aliás o que tem sido geralmente adoptado em outros paizes para solucionar casos semelhantes a este, é o de elevar o preço das passagens de modo a fazer com que o seu preço médio corresponda á época em que vigora, e attenda ás necessidades do serviço e ao seu desenvolvimento.

Esse augmento de passagens, si tivesse sido devidamente reconhecido como natural e indispensavel já nos annos passados, não seria tão sensivel no momento presente, pois teria sido gradual a transição entre os preços cobrados com os primitivos serviços de tracção animada e os exigidos hoje pela viação electrica, no estado actual do progresso da cidade.

Por maior que seja o optimismo com que se pretenda encarar a situação ora atravessada, não ha meios de mascarar o seu aspecto insustentavel e ameaçador, e que se póde resumir como segue:

1° - Tarifas de bonds destinadas á tracção animal não podem applicar-se á tracção electrica, mesmo suppostas inalteradas as condições geraes do mundo que se verificavam em épocas melhores.

2° - Essas tarifas são insufficientes para attender ao novo serviço, mesmo em condições normaes:

a) - porque ellas não conseguem garantir a depreciação da rede de viação electrica, mal conhecida no inicio;
b) - porque esta depreciação é das mais onerosas, attendendo, não só ao desgaste geral das installações, como ao desuso que muito rapidamente se verifica nos typos de materiaes e aparelhos empregados em industria tão recente;

c) - porque, pelas vantagens que offerece a tracção electrica a cidades ainda não de todo desenvolvidas, este novo systema de viação fomentou sobremaneira a ampliação das primitivas redes, que apresentam hoje importancia e condições inteiramente diversas das da época em que taes tarifas foram estabelecidas;

d) - porque ellas foram conservadas com o valor que tinham no primitivo systema de tracção animal, ou foram, nos trechos novos, fixadas segundo o mesmo criterio, e não baseadas principalmente na extensão dos percursos;

e) - porque essas tarifas, fixas e baixas, obrigam a Companhia a sacrificar os seus capitalistas para poder occorrer ás exigencias sempre crescentes do material e da mão d'obra, pois não são ellas reguladas de modo a se adaptarem, em cada época, tanto quanto possivel, aos encargos criados por essa época.

3° - Essas tarifas ainda são, por maioria de razões, insufficientes para attender ao novo serviço em condições anormaes, como as do mundo em geral depois da Guerra, e do Brasil em especial por causa da sua depreciação cambial:

a) - porque a subida lenta e continua, geral, do custo do material e da mão d'obra, deu um salto brusco com a Guerra, salto este que se nota hoje com efeitos triplicados nas suas relações com a receita da Companhia, por ser ella produzida no Brasil, cujo cambio está agora abaixo de 6d ouro;

b) - porque a impossibilidade de se custearem convenientemente as substituições e renovações do material e de se ampliarem as installações e a rede de viação de accordo com as necessidades desta cidade, nos ultimos annos, torna indispensavel o emprego de avultadissimas sommas nos annos proximos, sommas estas que, da mesma fórma que as necessarias é expansão normal e continua dos serviços, não poderão ser obtidas sem a elevação da receita unitaria ora arrecadada;

c) - porque, depois da Guerra, foi elevado, e não pouco, o nivel das remunerações exigidas para os capitaes a serem empregados em serviços de utilidade publica, capitaes que, alem disto, pedem garantias solidas desta remuneração, bem como da sua propria integridade;

d) - porque, depois da Guerra, e, principalmente depois da forte depreciação cambial do milreis, ficou bem evidente que, num paiz como o Brasil, que ainda se abastece em muito larga escala de material estrangeiro, não se póde evitar, para a regular continuidade do serviço de viação electrica, a consideração de tarifas que, dentro das possibilidades praticas, se adaptem tanto quanto possivel ás variações dos preços, de modo a se estabelecer o necessario equilibrio;

e) - porque, mesmo nas despesas feitas no paiz, sem contar o augmento soffrido por material e mão d'obra do modo lento e continuo apontado atraz, houve, nos ultimos annos, augmentos bruscos de salarios, decorrentes da Guerra.

No presente Relatorio, tratámos, em primeiro logar, da necessidade do augmento das passagens, antes mesmo de fazermos uma apreciação minuciosa das condições que determinam a crise da viação urbana actual, sob o ponto de vista, não mais de insufficiencia de renda, mas de insufficiencia de rede. E adoptamos esta disposição pensadamente, porque, resolvida a questão das passagens, tudo mais decorre como facil consequencia.

Com effeito, posto de parte o detalhe da execução deste ou daquelle programma de ampliação da rede, não é difficil solucionar, e por mais de uma forma, um problema como o do trafego desta cidade, uma vez que o serviço seja remunerado convenientemente, no presente ou no futuro. O transito da cidade se faz actualmente com grande difficuldade e insufficiencia, em parte por causa da largura reduzidissima das ruas do centro commercial, mas principalmente porque, dada a topographia accidentada do Municipio, qualquer dos planos que sejam examinados para uma solução definitiva, será muito dispendioso, e só poderá, por isto, ser adoptado com a garantia de preços de passagens capazes de fazer face ás pesadas obrigações a serem assumidas.

E o minimo de "2" para valor desta relação entre o lucro liquido e a remuneração devida ao capital só é acceito pelos fornecedores de fundos, quando se offerece como compensação uma taxa de juros mais elevada.

No caso de uma empresa, como a Light de S. Paulo, que não tem tido lucros capazes de garantir uma remuneração segura aos capitaes já empregados nos serviços, só poderão ser levantadas novas sommas si, por um augmento da sua receita, forem elevados os seus lucros liquidos.

E, ainda assim, como os riscos dos capitalistas continuarão a ser grandes, e os proprios Governos estão pagando de 7% a 9% pelos seus emprestimos, não conseguirá a Companhia de modo algum dinheiro em melhores condições, ou mesmo em condições identicas, que são ainda relativamente favoraveis.

Como re
pany, entre os quaes s
execução de um destes
cerca de o preço
gens baseadas na dista
km., deverá ser de 300

A soluçã
de um systema mixto
(como os bonds actuae
—), e linhas de auto-om

Parece, i
lução conveniente par
Aqui ur

1.º - sup
Triangulo, afim de des
2.º - est
entre os bairros afasta
3.º - aug

de linhas duplas;
4.º - evit
sério tropeço á regular
5.º - lim
de bonds e de metropc
sivel prevêr com segur

Este vas
evitar uma concorrên
tempo que o publico, r

A exten
dos seus trilhos em re
rias dezenas de kilom

O estabi
collinas da cidade, cor
meio de pontes ou via

Finalme
complemento indisper
para o publico, de só s
omnibus actuaes.

Em con
os carros que, tanto r

A execu
minar qual a melhor
vadas para cobrir os e
Companhia, caso em c
panhia se deverá obriç

O preço
vel, sem que por isso c

A propr
desenvolvimento da su
grandes capitaes envo

A Comr
a Prefeitura, directam
gamentos, duplicaçõe
estabelecidos.

Quanto
ção, considerando-se c
nos têm tirado resulta
da a experiencia de ou
é que a condição prim
auto-omnibus.

Quanto
individuos diversos, p
são, será o da compra
arbitramento.

Termin
Wilson, e que nos par

Trafego
Com o c

trabalho, e portanto s
viagens por pessoa at

Em 191
" 191
" 191

A conti
soa (ou coefficiente de

O total
de Companhia, foi:

Em 191
" 191
" 191

" 191

Como resulta do exame dos documentos que nos forneceu a The São Paulo Tramway, Light and Power Company, entre os quaes se destaca o estudo minucioso e completo feito pelo perito em bonds, Snr. Wilson, as despezas para a execução de um destes planos orçam por....., e, a ser adoptada esta solução, indispensavel se torna elevar de cerca de o preço médio de passagem actualmente arrecadado. Isto equivale a dizer-se que, estabelecendo-se passagens baseadas na distancia dos percursos, o preço basico de taes passagens, applicavel a uma distancia de cerca de 6 1/2 km., deverá ser de 300 réis, na situação actual de cambio e dos mercados financeiros e de material.

A solução proposta pelo referido perito, solução que elle largamente procura justificar em seu relatorio, é a de um systema mixto ou composto de viação urbana, constituído pela coordenação de linhas de tracção electrica commum (como os bonds actuaes), linhas de tracção electrica de grande velocidade (como os metropolitanos, — subways ou elevated —), e linhas de auto-omnibus.

Parece, realmente, que uma tal coordenação, projectada e executada criteriosamente, deve offerecer uma solução conveniente para a crise do transporte colectivo em S. Paulo.

Aqui urge, de facto:

1.º - supprimir qualquer circulação de bonds ou omnibus no nivel das ruas actuaes da área denominada Triangulo, afim de descongestionar o trafego no centro commercial;
2.º - estabelecer meios rapidos de comunicação, com linhas directas de grande velocidade (metropolitanos), entre os bairros afastados e alguns pontos nas immediações do Triangulo central;
3.º - augmentar consideravelmente a rede normal de bonds generalizando, tanto quanto possivel, o emprego de linhas duplas;

4.º - evitar a multiplicação das linhas de auto-omnibus, em concurrencia aos bonds, e constituindo o mais sério tropeço á regularidade do transitio em ruas em geral estreitas;

5.º - limitar os serviços de auto-omnibus, de modo a reduzir o seu papel ao de linhas alimentadores da rede de bonds e de metropolitanos, ou então estabelecendo com elles linhas de experiencia, em zonas novas, onde não seja possível prevêr com segurança si será compensado o estabelecimento de linhas definitivas de bonds.

Este vasto programma, como se vê, suppõe a monopolização dos serviços sob uma direcção unica, afim de evitar uma concurrencia feita sem normas entre emprezas diversas, as quaes, por fim, são todas prejudicadas, ao mesmo tempo que o publico, mal servido, vem a pagar muito mais do que devia pelo serviço de transporte.

A extensão da rede actual de bonds importa na reforma de numerosas linhas existentes, para centralização dos seus trilhos em relação ao eixo das ruas, duplicação e mudança de traçado dos mesmos, alem do assentamento de varias dezenas de kilometros de linhas novas.

O estabelecimento de comunicações de grande velocidade exige a perfuração de tunneis atravez de varias collinas da cidade, completando-se as vias permanentes, assim construidas em nivel diferente do das ruas normaes, por meio de pontes ou viaductos.

Finalmente, a circulação de auto-omnibus, orientada pela fórmula que se acaba de apontar, será apenas o complemento indispensavel e logico desta rede de bonds e metropolitanos, eliminando-se o inconveniente e a ameaça séria para o publico, de só se ter, como hoje, transporte relativamente rapido pelos preços altos e com a falta de conforto dos omnibus actuaes.

Em combinação com este programma, deverão ser gradativamente substituidos por bonds de typo fechado os carros que, tanto motores com reboques, circulam hoje pela cidade.

A execução deste programma geral deve ser examinada pela Prefeitura e pela Companhia, afim de se determinar qual a melhor maneira de distribuir os onus resultantes, si autorizando a Companhia a cobrar passagens mais elevadas para cobrir os encargos do capital inteiramente empregado por ella, ou dividindo as obras entre a Prefeitura e a Companhia, caso em que as despezas feitas pela Municipalidade poderão ser amortizadas por uma sobre-taxa que a Companhia se deverá obrigar a arrecadar junto com as suas passagens.

O preço das passagens, unico, ou com esta sobre-taxa, deverá ser estabelecido de modo a ser o menor possível, sem que por isso deixe de attender a todas as necessidades do serviço.

A propria Companhia tem tambem grande interesse em adoptar preços que não constituem um entrave ao desenvolvimento da sua rede de viação e do trafego correspondente, base do desenvolvimento de S. Paulo, pois ella tem grandes capitaes envolvidos em outros serviços, todos de character publico.

A Comissão que assigna o presente Relatorio conclue as suas apreciações sobre esta questão opinando que a Prefeitura, directamente ou por intermedio desta mesma Comissão, defina quanto antes, quanto a reformas e prolongamentos, duplicações, etc. das suas linhas actuaes, garantida a adopção de preços de passagem racionalmente estabelecidos.

Quanto ás linhas de grande velocidade, é esta uma questão muito delicada, que deve merecer toda a attenção, considerando-se que em nenhuma das grandes cidades que possuem este melhoramento, as emprezas de metropolitanos têm tirado resultado deste systema de comunicação. É possível que, estabelecendo-o entre nós depois de ser conhecida a experiencia de outras cidades, se possam evitar os inconvenientes nestas verificados, mas o que nos parece essencial é que a condição primeira para isto seja a coordenação perfeita e direcção unica deste serviço com os de bonds e auto-omnibus.

Quanto a estes, attendendo a que já são numerosos os que circulam pela cidade, pertencentes a firmas ou individuos diversos, parece-nos que o tratamento mais equitativo a lhes dar, uma vez que é indispensavel a sua supressão, será o da compra a que se obrigar a Companhia, por preço accordado entre os interessados ou determinado por arbitramento.

Terminando o nosso trabalho, transcrevemos alguns dados e considerações extrahidos do Relatorio do Snr. Wilson, e que nos parecem interessantes como informação estatistica sobre a questão em debate.

Trafego actual e futuro

Com o desenvolvimento da cidade as pessoas vêm-se obrigadas a morar cada vez mais longe do seu logar de trabalho, e portanto são compellidas a viajar. Resulta que, com o crescimento da zona commercial, o numero annual de viagens por pessoa augmenta.

Em 1915 o numero de viagens por pessoa foi	106
" 1920 " " " " " " "	157
" 1925 " " " " " " "	203

A continuar o actual systema de cobrança de uma passagem para cada zona, o numero de viagens por pessoa (ou coefficiente de viagem) em 1930 será, pelo menos, 250, e em 1940, pelo menos, 330.

O total de passageiros contribuintes de primeira e segunda classe, transportados annualmente nas linhas de Companhia, foi:

Em 1915	50	512	580
" 1920	90	931	206
" 1925	146	041	067

Na base dos numeros acima, e continuando a cidade a crescer de accordo com a curva de crescimento actual, e continuando o systema de cobrança o mesmo, os numeros para os lustros seguintes serão:

Em 1930 225 000 000
 " 1940 460 000 000

Medida de Sufficiencia

A medida de sufficiencia de serviço adoptada quasi que universalmente nas cidades metropolitanas é a de Numero de passageiros transportados por carro-kilometro trafegado, que podemos chamar coefficiente de densidade.

Se compararmos São Paulo com outras cidades estrangeiras, o numero de passageiros pagantes (inclusive, nas cidades Norte Americanas, as transferencias) por carro-kilometro trafegado, é o que consta da relação seguinte:

São Paulo (1. ^a Classe só 7.23) 1. ^a e 2. ^a Classe	6.98
Rio de Janeiro	6.81
Linhas Inglezas (170 Municipaes e 73 Particulares)	7.65
São Francisco, Est. Unidos (Serviço Municipal)	5.60
Cleveland, Est. Unidos (Serviço a preço de custo)	7.36
Detroit, Est. Unidos (Serviço Municipal)	5.96
Toronto, Canadá (Serviço Municipal)	6.54
Montreal, Canadá (Serviço a preço de custo)	7.71

A medida adoptada em São Paulo, isto é, que o numero de logares offerecidos seja sempre um terço a mais do que os passageiros transportados, não é razoavel, pois que não leva em conta o factor distancia; presuppõe que todos os passageiros occupam os seus logares em todo o percurso do bonde, cousa que se já teve logar no tempo de tracção animada, hoje com as longas distancias não mais se dá.

E' evidente que, á medida que a cidade se estende, o comprimento medio das viagens cresce. Isto quer dizer que o passageiro occupa o seu logar durante maior percurso, menor numero de logares se desoccupam no começo da viagem, e a sobrecarga de passageiros torna-se mais pronunciada.

Procedendo-se a uma contagem cuidadosa em Março de 1925, verificou-se que a distancia media percorrida por um passageiro é apenas approximadamente 3 kilometros. Como a media de passageiros transportados por carro-kilometro, ou coefficiente de densidade para São Paulo, é 7.23, segue-se que a media de passageiros nos carros a qualquer hora é 21.73, o que quer dizer que o numero de assentos occupados em relação á lotação total é 41.4%.

Substituindo-se o actual carro em uso por outro de typo moderno, pode-se dar um serviço considerado bom mantendo-se a densidade de 6.50 a 7.00 passageiros por carro-kilometro.

E' somente sobre uma tal base que se pode fazer qualquer calculo sobre a eficiencia do serviço que deve ser adoptada para o futuro.

Intensidade do Trafego

Na base de 6.5 passageiros por carro-kilometro, para começar, augmentando para 7 passageiros á medida que o trafego augmentar, os dados seguintes representam o numero de carros-kilometros (bondes ou omnibus) que precisam ser trafegados para accomodar os passageiros que deverão ser transportados nas datas indicadas. O calculo é baseado tomando-se vehiculos de 32 a 64 assentos, com media acima de 50. Se em vez disso trafegarem auto-omnibus de typo pequeno, o numero de unidades nas ruas será o dobro ou o triplo.

Em 1915 com 3.5 pass. por kil. trafegaram	14 523 434 car-kil.
Em 1920 " 5.0 " " " " "	18 081 481 " "
Em 1925 " 6.62 " " " " "	21 497 671 " "
Em 1930 " 6.5 " " " calcula-se	34 615 000 " "
Em 1940 " 7.0 " " " " "	65 715 000 " "

Daqui a cinco annos o trafego de passageiros feito em vehiculos de conducção collectiva no centro da cidade será o dobro do que é hoje, e o dobro disso d'ahi a mais dez annos.

Este calculo não leva em conta a grande frota de vehiculos commerciaes, nem tão pouco os automoveis particulares que buscam a vida attractiva do centro da cidade.

Situação actual da rede de bonds

A rede de viação nesta cidade, por bonds electricos, comprehende 247 Km. de linha, sem contar os 16,5 Km. da estrada de ferro electrificada de Sto. Amaro.

A extensão de trilhos utilizados no transporte de passageiros é de 230 Km., nos quaes está incluido o augmento de 15% effectuado depois da conclusão da Guerra, tendo sido, neste mesmo periodo, de 36% o augmento no material rodante, que é hoje representado por 478 carros.

CRF/DR
 5.4.27
 2 vias

- 1 O SISTEMA B. LIGHT
- 2 PLANTA DAS MELHORIAS I
- 3 ESTUDO DO T
- 4 PLANTA DA E

MAPAS E DESENHOS TÉCNICOS

1 O SISTEMA BÁSICO DAS LINHAS DE BONDES EXISTENTES EM 1926 E AS MELHORIAS PROPOSTAS PELA LIGHT

2 PLANTA DAS LINHAS DE METRÔ SUBTERRÂNEAS E DE SUPERFÍCIE QUE COMPUNHAM A PROPOSTA DE MELHORIAS DA LIGHT

3 ESTUDO DO TRECHO DO METRÔ EM MÃO DUPLA NA ÁREA CENTRAL DA CIDADE

4 PLANTA DA ESTAÇÃO DO METRÔ NO LARGO DO TESOIRO



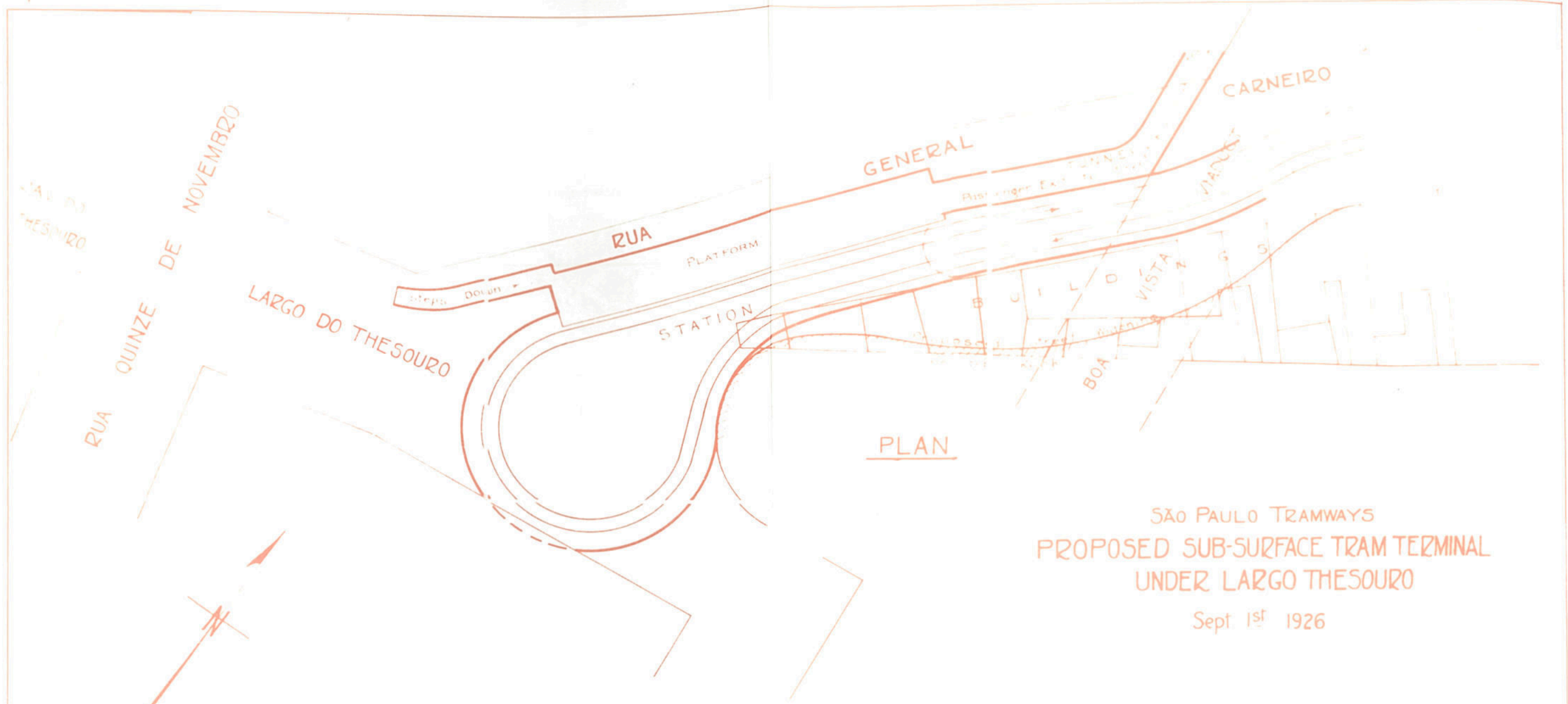
**SÃO PAULO TRAMWAYS
BASIC SYSTEM
PASSENGER SERVICE TRACK ON COMPLETION
OF BETTERMENTS PROPOSED**

THIS PLAN PRESUPPOSES A SUBWAY FOR
TRAMS ONLY FROM PARQUE DOM PEDRO II
TO LARGO THEATRO AND A SUB-SURFACE
TERMINAL IN LARGO THEATRO.
Sept. 1st 1926

Additions to Tangent Track and Tracks
relocated in new position on the roadway
shown as Red

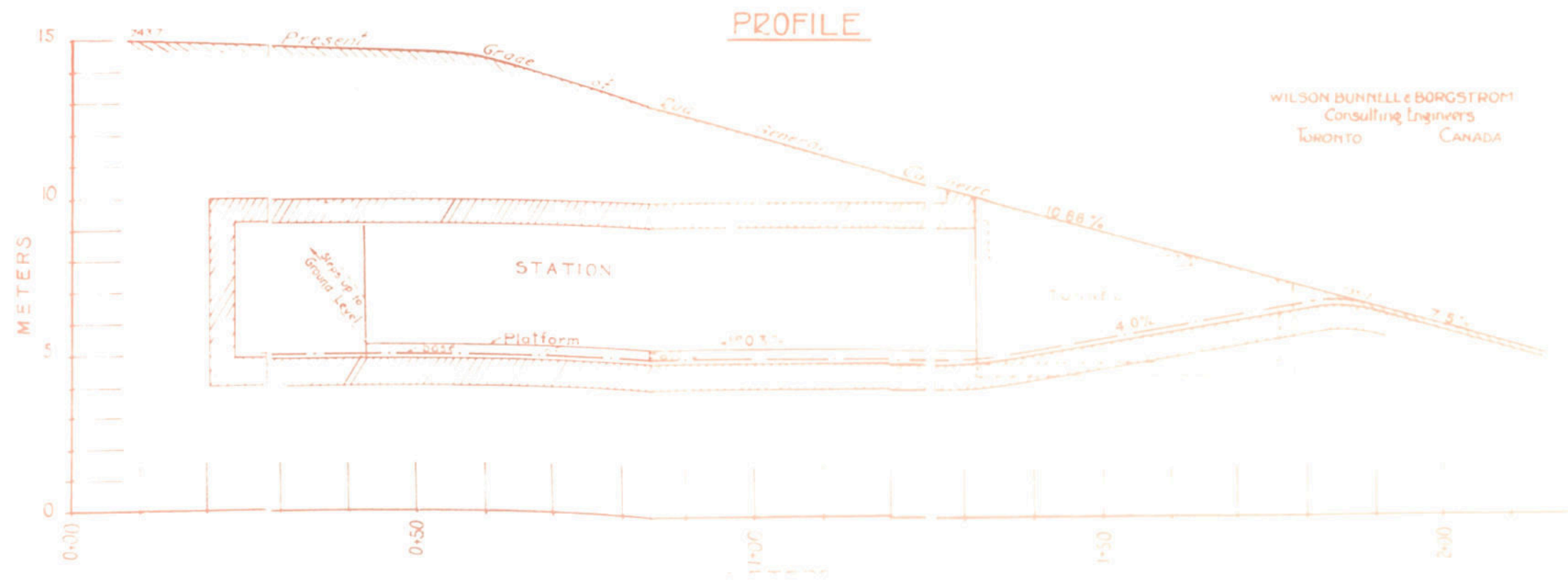
Old ———
New - - - -

WILSON, BURNELL & BORGSTROM
Consulting Engineers
TORONTO, CANADA

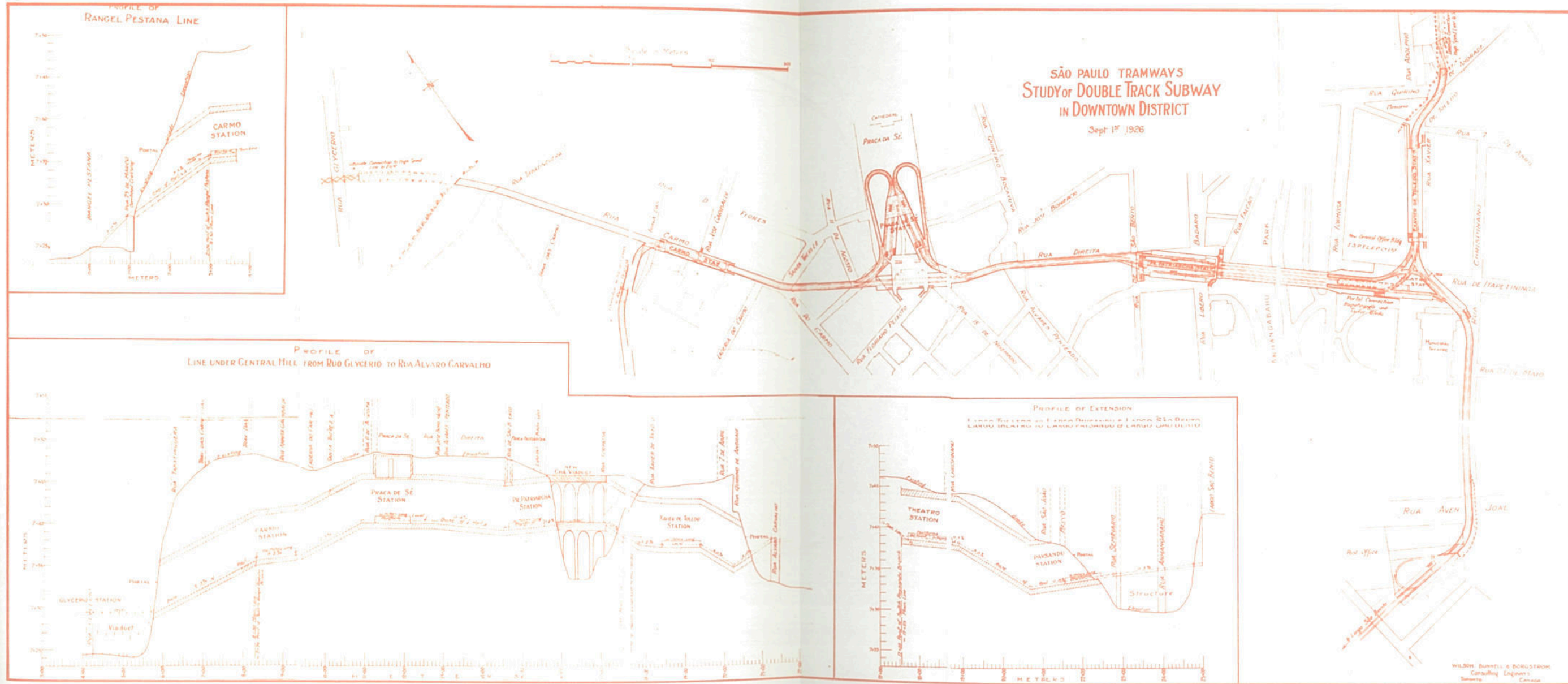


SÃO PAULO TRAMWAYS
 PROPOSED SUB-SURFACE TRAM TERMINAL
 UNDER LARGO TESOIRO

Sept. 1st 1926



WILSON BUNNELL & BORGSTROM
 Consulting Engineers
 TORONTO CANADA



ON
ERN
ONS
OF
JULO.

INGENIERS
CANADA

WILSON BUNNELL & BOUGSTROM
Consulting Engineers
Sao Paulo

DEPARTAMENTO DE

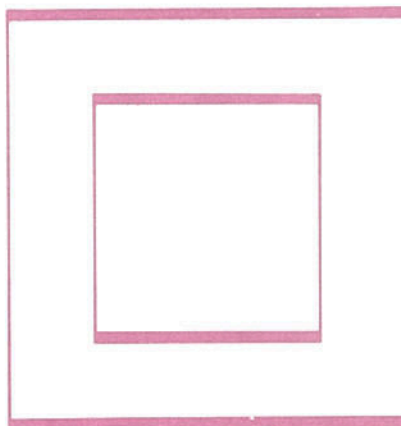


PATRIMÔNIO HISTÓRICO

RUA CEL. XAVIER DE TOLEDO, 23

ANDAR INTERMEDIÁRIO TEL. (011) 239 6544

CEP 01048 SÃO PAULO S.P. BRASIL



Eletropaulo
ELETRICIDADE DE
SÃO PAULO S.A.