

## A LIGHT & POWER E A CONSTRUÇÃO DO MOMENTUM DA ELETRICIDADE EM SÃO PAULO<sup>1</sup>

Marco Antônio C. Sávio<sup>2</sup>

**RESUMO:** Esse artigo procura discutir a adoção de tecnologias da eletricidade na cidade de São Paulo ao longo dos trinta primeiros anos do século passado. Seguindo algumas idéias propostas por Thomas Hugues, esse artigo busca uma melhor compreensão da adoção de algumas novas tecnologias trazidas pela empresa canadense Light & Power que impôs os seus projetos, com o auxílio das forças políticas de São Paulo, à população de cidade, induzindo o *momentum* tecnológico da eletricidade na cidade.

**PALAVRAS-CHAVE:** Tecnologia, política e sociedade.

**ABSTRACT:** This article aims to discuss the adoption of electric technologies in the city of São Paulo during the first 30 years of 20<sup>th</sup> century. Following some ideas proposed by Thomas Hugues, this article finds a better understanding of the adoption of some new technologies brought by the Canadian company Light & Power that imposed its projects with the help of São Paulo's political forces, to the city inhabitants, inducing the technological momentum of electricity in the city.

**KEYWORDS:** technology, politics and society.

### Introdução

Os primeiros anos do século 20 foram decisivos para constituir na cidade de São Paulo aquilo que Flora Süssekind chamou de “horizonte tecnológico” (SÜSSEKIND, 1987). Essa nova paisagem foi induzida, principalmente, pela presença de uma empresa que contava com apoio de grandes capitais internacionais, além de grande prestígio político entre as elites paulistas no período, a Light & Power Company. Essa companhia foi responsável por um radical processo de mudança no município, trazendo para o cotidiano da população paulistana as mais modernas tecnologias relacionadas à eletricidade.

<sup>1</sup> O presente artigo é parte do primeiro capítulo da tese do autor: *A cidade e as máquinas. Bondes e automóveis nos primórdios da metrópole paulista. 1900-1930*. PUC-SP, 2005.

<sup>2</sup> Doutor em história pela PUC-SP (Pontifícia Universidade Católica de São Paulo). Email: macsavio@uol.com.br.

No entanto, o papel dessa empresa foi muito além daquele relacionado à gerência e manutenção de uma rede de bondes e de distribuição de energia elétrica. O papel da Light foi também o de criar uma cultura técnica voltada à eletricidade, além de incentivar, em larga escala, a adoção de novos produtos relacionados a essa forma de energia. Esse processo de difusão tecnológico, no entanto, foi um processo centralizado na empresa e que respondeu apenas aos anseios da companhia canadense em maximizar os seus lucros. Esse processo de desenvolvimento e disseminação tecnológica foi chamado pelo historiador americano Thomas Hugues de *momentum*. O objetivo desse artigo é o de procurar uma melhor compreensão desse fenômeno, a adoção e o desenvolvimento de uma determinada tecnologia, além de abordar de que forma algumas tecnologias se adaptam a um ambiente diferente ao qual foram originalmente desenvolvidas. Esse processo de transferência, longe de ser linear, expressa as características das sociedades onde esses novos sistemas técnicos são aplicados e as relações dessa sociedade com esses sistemas.

No caso de São Paulo, difusão da eletricidade realizou-se de forma monopolista e exclusivista, refletindo a organização política local, que tratava o bem público como uma extensão dela mesma, além de impor decisões de forma vertical a toda a sociedade excluída de quaisquer formas de participação. O *momentum* da eletricidade em São Paulo refletiu, então, as formas com as quais a sociedade paulistana se organizava, resultando numa manifestação extremamente destrutiva dessas novas tecnologias, que antes de representarem uma melhoria, eram sentidas como uma forma de exclusão pela grande maioria da população da cidade, que experimentava essas novas forças principalmente em sua forma negativa.

### **A Light & Power Co: um novo paradigma de transportes em São Paulo**

A história da mais influente, e também da mais odiada, companhia de São Paulo teve o seu início não no Brasil, mas no distante Canadá. No início da década de 1890 o engenheiro italiano Francisco Antônio Gualco (MacDOWALL, D. 1994: 13-71) fez fortuna trabalhando como empreiteiro na maior obra de engenharia do Canadá até aquele momento, a construção da ferrovia *Canadian Pacific*. O interesse de Gualco pelo Brasil, porém, adveio de um assunto bastante distinto da tração elétrica e do fornecimento de luz e força. Seu interesse

inicial pelo país se deu através de negócios que envolviam a emigração de seus compatriotas para o trabalho nas lavouras de café. Sendo um homem com faro para negócios, Gualco enxergou na imigração uma boa fonte de lucros. Com a restrição na emigração de italianos para o Brasil, Gualco contactou, em 1895, o governo brasileiro, na figura de Bernardino de Campos, então presidente do Estado de São Paulo, com uma proposta no mínimo inusitada: substituir a mão-de-obra italiana por franco-canadenses. A idéia de Gualco mostrou-se interessante para Bernardino de Campos e alguns membros da elite cafeeira paulista, tanto que o presidente do Estado mandou no mesmo ano, em missão oficial, um de seus filhos, Américo de Campos, para sondar a possibilidade de concretização desse projeto.

A resposta do governo do Canadá para tal projeto foi negativa e, com o passar do tempo, o próprio projeto de imigração de franco-canadenses mostrou-se um fiasco. No entanto, o contato de Gualco com o Brasil, mais precisamente com a cidade de São Paulo, lhe trouxe outras possibilidades para a realização de negócios. De sua estadia na capital paulista, Gualco fez importantes contatos com as elites locais. Com o cartão de visitas proporcionado pela família Campos, o engenheiro italiano passou a ter livre acesso pelo restrito círculo das autoridades e dos grandes cafeicultores paulistas. Não tardou para que o italiano se interessasse pelo rápido crescimento pelo qual passava a capital do Estado e vislumbrou ali uma boa possibilidade de lucros. A sua idéia era a de constituir uma empresa para o fornecimento de força e luz, além de concorrer pelo transporte urbano através da criação de uma rede de bondes movidos à tração elétrica. Em 1897, juntamente com o comendador Antônio Augusto de Souza, um antigo gerente da Cia. Viação e sogro do advogado Carlos de Campos (STIEL, W. 1978:123), Gualco entrou com um requerimento junto à Câmara Municipal de São Paulo pedindo uma concessão para força, luz e tração, com o intuito de formar uma empresa que fornecesse esses serviços à capital paulista.

Com a concessão em mãos Gualco e seu sócio partem numa peregrinação em busca de investidores que estivessem interessados em bancar seu projeto. Quando em Montreal, Gualco entra em contato com um dos empreiteiros conhecidos seus, e que também participou da construção da Canadian Pacific, James Ross, com o intuito de oferecer a concessão em troca de uma boa comissão. Ross, um homem bem relacionado não apenas no mundo dos negócios canadenses, mas também com importantes contatos nos Estados Unidos e na Inglaterra, entrega o contrato de concessão para a apreciação de um conhecido seu,

William MacKenzie, um bem sucedido advogado e um dos homens por trás da Toronto Street Railway Company.

Tendo analisado a concessão, MacKenzie viu em São Paulo uma boa oportunidade para expandir os seus negócios. Juntamente com o engenheiro americano Fred Stark Pearson, de 40 anos de idade - letrado no mundo da tração elétrica - , MacKenzie decide levar o negócio adiante e para isso conta com a ajuda de um amigo de Pearson, o também engenheiro Robert Calthrop Brown, eleito para ir a São Paulo e levantar as potencialidades do empreendimento. Em São Paulo, Brown vê uma cidade com grande potencial de crescimento e, principalmente, uma cidade carente de uma infra-estrutura de serviços, o que garantiria ao portador de uma concessão para o preenchimento dessa lacuna um grande mercado em potencial. O resultado do relatório produzido por Brown foi a criação da São Paulo Railway Light & Power Company, no dia 07 de abril de 1899, com o capital inicial de seis milhões de dólares, divididos em ações de 100 dólares cada.

A empresa, em seus primórdios, não possuía um quadro fixo de funcionários. A sua diretoria era composta por membros escolhidos dentro do escritório de advocacia de William MacKenzie, apenas com o propósito de preencher os requisitos legais para a formação de tal companhia. No entanto, a formação dessa empresa possibilitou a William MacKenzie a mobilização do capital necessário para o início dos investimentos no Brasil, cujo primeiro passo foi a contratação de um serviço jurídico que possibilitasse o rápido início dos trabalhos em São Paulo, além de limpar o caminho da empresa de quaisquer possíveis competidores locais. Os nomes escolhidos não poderiam ser mais apropriados: Carlos de Campos, filho do então presidente de São Paulo, e Antônio Pinto Ferraz, professor do Largo São Francisco e consultor jurídico do London and Brazilian Bank.

Com a fundação da companhia e com um serviço de advocacia que garantiria o serviço da empresa no Brasil, a Light estava pronta para iniciar as suas atividades no país, trazendo junto de si vultuosos capitais e o que de mais moderno havia em tecnologia na área de transportes e transmissão de energia, além da experiência dos homens que dirigiam uma companhia similar no Canadá. Através de Alexander MacKenzie - nome escolhido para, junto de F. S. Pearson e R. C. Brown, dirigir a firma em São Paulo - , foram dados os primeiros passos da Light no Brasil. Os empreendedores trataram de garantir os terrenos necessários para a construção de sua usina geradora - comprando áreas circunjacentes à Cachoeira do Inferno, a cerca de 36 quilômetros da

capital, no rio Tietê, na cidade de Parnaíba -, além dos terrenos necessários para iniciar as suas operações de transportes de passageiros na cidade de São Paulo. Obtidos esses terrenos e as necessárias autorizações junto ao governo Campos Sales para a operação da companhia canadense no Brasil, faltava apenas o último passo, adquirir a concessão de Gualco e Souza.

A compra da concessão repentinamente tomou um caráter de urgência já que naqueles dias o italiano Antônio Gualco adoeceu gravemente. Com o risco de morte de um dos proprietários da agora preciosa concessão, que mobilizara tantos recursos e custara tanto trabalho, tornava-se urgente legalizar a situação da Light junto à Prefeitura da cidade de São Paulo, o que foi feito no dia 28 de setembro de 1899. Nesse dia, Alexander MacKenzie e F. S. Pearson se dirigiram à casa de Gualco na rua Piratininga, 18, no bairro da Liberdade, onde oficializaram a compra da concessão originalmente de propriedade de Gualco e Souza e que, daquele momento em diante, pertencia à São Paulo Tramway Light & Power Company, que despendeu para isso a soma de £ 7750, 00, um bom dinheiro à época. Nada mal para uma concessão que não custou mais do que alguns milhares de réis e alguns pequenos problemas junto à Câmara Municipal. Pouco tempo após a transferência do contrato seu idealizador e principal promotor, Francisco Antônio Gualco, faleceu sem poder contemplar as realizações do maior empreendimento realizado na cidade até aquele momento, resultado de uma história em que ele foi um dos principais protagonistas.

A chegada da empresa canadense em São Paulo gerou um misto de admiração e revolta. Em todos os cantos o assunto que mais se comentava era o da chegada dos bondes que não seriam puxados por burros e da energia elétrica. Juntamente com a ansiedade que a chegada dessa nova tecnologia trazia, caminhava uma sensação de que a empresa canadense representava apenas um bando de espoliadores que estavam interessados em conseguir tirar dinheiro da municipalidade paulistana. Entre essas pessoas encontravam-se vários vereadores e nomes ilustres, incluindo aí o prefeito da cidade, Antônio Prado.

Alertado dessa situação, Alexander MacKenzie deu o primeiro passo para debelar as resistências daquele que seria o homem chave para o sucesso do empreendimento. Com o apoio de um ex-cônsul do Brasil no Canadá, José Custódio Alves de Lima, Alexander MacKenzie organizou uma visita de Antônio Prado à agência local do London and Brazilian Bank, em São Paulo. Na agência, o prefeito foi informado que,

pelas mãos de William MacKenzie, fora depositado em Londres fundos suficientes para cobrir todas as operações da empresa em São Paulo, incluindo não apenas a construção da rede de bondes, mas também de uma usina hidrelétrica para abastecer a cidade de luz e força (MacDOWALL, D, idem:44).

Tendo convencido o prefeito de São Paulo e com os trabalhos já iniciados a empresa começou uma nova luta, desta vez contra a sua concorrente e aquela que viria ser a sua maior rival na cidade nos primeiros anos do século XX, a Companhia Viação Paulista, detentora dos direitos de transporte por bondes no município, e disposta a usar de todos os seus recursos e de sua influência para derrotar a empresa canadense. A Cia. Viação Paulista via na concorrência da Light, e com plena razão, a sua ruína, já que não possuía condições de competir com os vultuosos capitais mobilizados pela empresa canadense e muito menos com as novas tecnologias que ela trazia para a cidade. Desde os primeiros momentos, a Cia. Viação Paulista passou a usar de todas as armas que possuía para tentar barrar a instalação da empresa canadense na cidade. O primeiro passo foi dado na justiça, com um pedido de embargo (*O Estado de S. Paulo*, 27/03/1900) das obras da empresa canadense sob a alegação de que a Cia. Viação possuía os direitos exclusivos para o transporte de passageiros na cidade de São Paulo. A luta judicial pelo direito de trafegar na cidade tomou as ruas e as páginas dos jornais da capital, mobilizando argumentos acerca das qualidades de cada uma das empresas, da qualidade dos serviços e mesmo argumentos clamando pelo patriotismo (Idem, 05/07/1900) dos representantes da cidade na Câmara Municipal.

Com seu competente serviço jurídico e com uma preciosa ajuda dos poderes executivo e legislativo do município, a Light continuou os seus serviços de assentamento de trilhos nas ruas da capital, anulando, um a um, todos os argumentos jurídicos da Cia. Viação. O bom andamento dos trabalhos na justiça, o adiantamento das obras de assentamento de trilhos nas ruas centrais da cidade e da construção da casa de força da rua São Caetano - responsável pelo fornecimento de energia elétrica para os bondes, enquanto a usina de Parnaíba estava em construção -, fez com que a companhia canadense inaugura-se os seus serviços ainda no ano de 1900. Isso ocorreu no dia 07 de maio, um dia que foi descrito pelo próprio Robert C. Brown, como sendo de festa para a cidade.

Naquele dia, São Paulo amanheceu sob a expectativa de um grande acontecimento. O número de autoridades presentes dava a idéia

do significado daquele momento. Numa pequena casa da rua São Caetano, que guardava a usina provisória que moveria os bondes da empresa canadense ruas afora, reuniram-se os nomes mais ilustres da política paulista do período. Lá estavam o presidente do Estado, Rodrigues Alves; o vice-presidente do Estado Domingos de Moraes; além do prefeito Antônio Prado e uma série de vereadores paulistanos e vários nomes ilustres (STIEL, W. idem:127). Foi pelas mãos de Rodrigues Alves que os dínamos da usina da rua São Caetano foram acionados. Poucos minutos depois saía dos barracões da empresa, na alameda Barão de Limeira, o primeiro bonde a trafegar por força elétrica na cidade. Guiado pelo engenheiro Robert C. Brown, o bonde caminhou mansamente pela rua Barão de Limeira em direção ao centro da cidade, levando em seus bancos uma ilustre comitiva.

Quando o bonde entrou na rua São João uma multidão nunca vista até aquele momento aguardava pelo carro que seguia em direção à rua Libero Badaró. A população, tomada de espanto e alegria, comemorava o evento. Naquela manhã em que o povo se reuniu ao longo da avenida São João para assistir ao espetáculo do primeiro bonde a tração elétrica da cidade, o que se esperava era vislumbrar o futuro. Um futuro que traria para a cidade as mais modernas tecnologias e, juntamente com elas, as mais diversas benesses e problemas que esses novos artefatos carregavam. O futuro da cidade de repente se manifestava nas ruas, naquele lento vagar do bonde, atravessando a multidão de pessoas e levando consigo os nomes mais ilustres da política paulista e nacional. Naquele carro estavam representados o novo mundo ligado à revolução científico-tecnológica, os grandes capitais internacionais que alavancavam essas tecnologias e que as distribuíam pelos mais remotos cantões do mundo e a elite política da nação, representada pelos grandes nomes do PRP (Partido Republicano Paulista) à época. Em alguns minutos, parte importante da história da Primeira República desfilava pelos olhares atentos da multidão quase que hipnotizada pelo grande acontecimento. A cidade de São Paulo finalmente ingressara no mundo moderno.

Enquanto a Light continuava o trabalho de assentamento de trilhos a Cia. Viação Paulista lutava por sua sobrevivência e pelo direito de continuar operando as suas linhas. Tentando evitar que a companhia canadense utilizasse as mesmas ruas que ela, os dirigentes da Cia. Viação davam ordens a seus funcionários para que usassem de todos os recursos disponíveis para, se não parar, ao menos atrapalhar os trabalhos da empresa norte-americana. As formas encontradas por aquela

companhia eram as mais diversas e, em muitos momentos, incluíam o uso da violência. O principal argumento da empresa era de que, por garantias contratuais, a Light não tinha o direito de transitar pelas ruas em que a Cia. Viação Paulista já tivesse assentado os seus trilhos (*Correio Paulistano*, 06/07/1900). Essa argumentação saltava do campo jurídico, principalmente após a promulgação da lei 407, que garantiu a presença da Light na cidade, para tomar as ruas, onde os embates entre as duas empresas distraíam a população, quando não causavam grandes transtornos. Num desses embates, a Cia. Viação Paulista, numa tentativa de impedir que a Light cortasse os seus trilhos valeu-se de uma dupla estratégia, primeiro o embate jurídico, em seguida o físico.

A empresa de bonds electricos, ante-hontem, no largo do Ouvidor, ultimou uns serviços de suas linhas, cortando o cruzamento de trilhos da Viação Paulista. Esta companhia hontem, por seus advogados, pediu [pela] manutenção de posse para aquelle ponto e outros, como os das ruas Quinze de Novembro no cruzamento do largo do Thesouro e ruas Direita, Quintino Bocayva e largo S. Bento. (...) A Companhia Viação Paulista, tendo conhecimento desta resolução da *Light*, procurou fazer valer alli tambem o embargo das obras dos pontos já indicados e, no intento de evitar o corte de trilhos no cruzamento com os seus bonds do Bom Retiro, via rua dos Immigrantes, fez seguir para o local e atravessarem-se na linha dos bonds de trabalhadores. (...) Diante da attitude dos trabalhadores da Viação, o dr. Carlos de Campos, advogado da *Light and Power*, dirigiram-se á policia central, com uma petição, expondo os factos minuciosamente e pedindo providencias para prevenir as desordens que disso pudessem resultar e as garantias para serviço da *Light*, que a lei permite e o seu contracto municipal assegura. (*O Estado de S. Paulo*, 07/11/1900).

No entanto, apesar de todos os seus esforços, a Cia. Viação assistia impotente o avanço de sua rival, que ia construindo a sua complexa rede de transporte pelas ruas da cidade. Até a região mais elegante da cidade, o espigão da avenida Paulista, foi palco de uma dessas tentativas de usar a força para impedir o assentamento das linhas da companhia canadense, o que forçou Robert Brown a requisitar ajuda policial para garantir a continuidade do trabalho. Numa carta ao escritório em Nova Iorque, Brown se queixa das atitudes da Cia. Viação Paulista que classifica como “beligerantes” e “tolas”. Sendo tolas ou não o fato é que essas atitudes impediam o funcionamento da linha Avenida, a principal da empresa, que graças à ação de sabotadores da Cia. Viação estava funcionando apenas em parte.



O primeiro importante desenlace dessa disputa ocorre em agosto do ano de 1900, quando é dada uma resposta contundente aos ataques que a Cia. Viação, por intermédio de seus trabalhadores ameaçados de demissão e de seus advogados, vinha fazendo à companhia canadense. Por ordem judicial, requerida pelo Banco Francês, e com o apoio da Prefeitura, foi decretada a liquidação forçada da Cia. Viação, acabando de uma vez por todas com a disputa pelo controle das ruas da cidade e deixando embate apenas para os corredores dos tribunais. A justificativa para a tomada de tal atitude, por parte da Prefeitura, foi o histórico da empresa de bondes de burro, que, segundo o prefeito, não era “fiel” ao contrato. No seu relatório para a Câmara Municipal relativo o ano de 1900, Antônio Prado desfia um rosário de problemas relacionados ao contrato firmado entre a Cia. Viação Paulista e o município. Entre os problemas que justificaram o fim do contrato entre as partes estão: a não prestação de contas, a ausência de garantias financeiras para o pagamento de multas, o não calçamento de seus trilhos conforme estipulado no contrato, o não cumprimento de determinações da prefeitura acerca de correções no traçado de linhas, a não adoção dos trilhos determinados no contrato, a inexistência de carros operários (ou de segunda classe), a não organização de grupos de limpeza de trilhos, a não submissão das tarifas para análise da Prefeitura, o número reduzido de carros em circulação, o não fornecimento de dados sobre movimento de passageiros e, por fim, as atitudes da companhia em relação à sua concorrente. Ressalta o prefeito, no mesmo relatório, a condição lastimável do equipamento da companhia o que, por si só, já justificaria a sua liquidação e o fim do contrato firmado com a Prefeitura.

O fato é que, com a decisão da Justiça paulista e da Prefeitura da capital, a Cia. Viação Paulista tornou-se carta fora do baralho. Mesmo assim, em algumas ocasiões o embate entre as duas empresas ainda se fazia sentir, pois os bondes da Cia. Viação continuaram a circular até o início de 1901, resultando em cenas burlescas, com condutores da companhia liquidada atirando os burros contra os bondes elétricos nos cruzamentos dos trilhos das duas empresas (*Correio Paulistano*, 11/03/1901). No entanto, o caminho para a Light estava aberto para que os seus trabalhos pudessem continuar em ritmo acelerado. Aos proprietários da empresa liquidada restava apenas o caminho dos tribunais, um caminho longo e incerto que envolvia não apenas os seus interesses, mas também os interesses da empresa canadense, da Prefeitura Municipal e da multidão de credores que foram apanhados de surpresa pela liquidação. Logo após a sua liquidação judicial, os

advogados da Cia. Viação Paulista entraram com uma ação de indenização contra a Light e a Prefeitura do município, com valores girando ao redor 14.000:000\$000, uma grande fortuna para a época.

Enquanto isso, a luta por indenizações, tanto por parte da Cia. Viação Paulista, quanto por parte de seus credores, continuava, num processo que duraria quase oito anos até que a decisão de última instância fosse proclamada. Nesse meio tempo, várias afirmações colocaram a companhia canadense e a justiça de São Paulo na berlinda, sempre deixando dúvidas quanto à lisura do processo. Pouco tempo após o pedido de indenização perpetrado pela Cia. Viação, e antes mesmo do leilão de seus bens, os credores da empresa liquidada já estavam nos jornais clamando por transparência ao processo e até invocando o nome divino para terem as suas súplicas atendidas. Lia-se num jornal da cidade a seguinte lamúria:

Ao exmo. Sr. dr. Presidente do Estado

Pelo amor de Deus e de tudo quanto possa mover a S. Exa.,  
pede-se que nomeie juiz para a segunda vara da capital.

O Sr. Thomaz Alves não garante direito algum e está, com a  
liquidação da Companhia Viação Paulista, praticando toda a  
sorte de injustiças para favorecer os seus amigos.

*Os credores Prejudicados. (Diário Popular, 26/09/1900).*

De fato, os assuntos que envolviam a liquidação forçada da Cia Viação nunca foram devidamente respondidos por parte da Prefeitura, nem por parte dos demais órgãos do poder público. Esse fato reforçou a atuação de uma oposição existente na cidade, contra a empresa canadense e contra a Prefeitura, naquilo que se tornou uma guerra e que se arrastou ao longo de quase toda a administração de Antônio Prado, com troca de acusações entre as partes envolvidas e um tom rancoroso envolvendo tudo aquilo que dissesse respeito ao transporte de bondes em São Paulo. Logo que os primeiros procedimentos para a regularização do serviço de transporte por bondes no município foram tomados, ou seja, medidas para a unificação dos contratos, uma chuva de acusações caiu contra a Prefeitura e a companhia canadense, a maioria delas denunciando a conivência dos poderes municipais na formação de um monopólio nas mãos da Light.

A primeira menção no sentido da unificação dos contratos foi dada por R. C. Brown, que via na existência de dois diferentes contratos, o da Light e o da Cia. Viação Paulista, um empecilho jurídico e uma potencial fonte de confusão para a empresa da qual era um dos diretores. No entanto, devido ao clima alimentado pelas partes prejudicadas na

liquidação da empresa paulista, os comentários de Brown foram recebidos como uma interferência da Light nos negócios da Prefeitura, que mais uma vez foi acusada de conivência para com a empresa canadense (*O Estado de São Paulo*, 05/03/1901).

Esse foi o ponto de partida de uma discussão que a rigor não foi resolvida até o final da Primeira República e que valeu à Light o apelido de “polvo canadense”; ou seja, o papel da companhia na cidade de São Paulo. Seria ela benéfica ou maléfica para o progresso da capital paulista?

Enquanto essa discussão ocupava os jornais locais, a batalha jurídica chegava à instância mais alta do Estado de São Paulo, o Senado Paulista. Poucos dias após a aprovação da unificação dos contratos, o que na prática dava à empresa canadense o monopólio nos transportes da capital, o vereador Abílio Soares entra com um recurso junto ao Senado Paulista para barrar a unificação, alegando que o número de privilégios concedidos à companhia canadense era muito grande e prejudicava os interesses municipais. Enquanto isso, importantes jornais como “O Estado de São Paulo” e o “Diário Popular” atacavam a Prefeitura, acusando as autoridades locais de “deslumbramento” diante o capital internacional que amparava a empresa e de falta de equilíbrio quando da concessão.

Apesar dos clamores por parte da imprensa local, das pressões perpetradas pelos membros da oposição e por pessoas e empresas que tiveram os seus interesses lesados pela liquidação da Cia Viação Paulista, a Justiça paulista acaba por absolver, em primeira instância, a Light e a Prefeitura Municipal da ação movida pelos advogados da empresa liquidada. Seguindo o trâmite legal da justiça de São Paulo, o caso é remetido para a segunda instância estadual, onde, após um longo período de apreciação o recurso é negado, recebendo a Light & Power e o município nova absolvição. A última rodada para a Cia Viação Paulista conseguir alguma restituição que seus proprietários acreditavam justa foi dada com um requerimento junto ao Supremo Tribunal, pedindo o ressarcimento por perdas e danos pela ação de liquidação judicial. Após quase oito anos de apreciações e lutas em diferentes instâncias e envolvendo vários grupos da sociedade paulistana, o desfecho foi pouco animador. Numa nota pequena e lacônica o jornal “Correio Paulistano”, o órgão oficial do poderoso PRP (Partido Republicano Paulista), chama a atenção para uma “decisão importante”:

O Supremo Tribunal Federal, unanimemente, deixou de tomar conhecimento do recurso extraordinário interposto pela Companhia Viação Paulista da decisão pela qual a justiça de S. Paulo

julgou improcedente a acção de indemnização, no valor de 14 mil contos de réis, proposta por aquella companhia, contra a “Light and Power” e a camara municipal dessa capital. (*Correio Paulistano*, 30/01/1908).

A decisão do Supremo Tribunal encerrava definitivamente um capítulo da história da cidade de São Paulo, encerrava definitivamente uma época em que os bondes eram puxados a burro, em que os preços das passagens eram mais acessíveis às camadas populares e em que a eletricidade era apenas uma palavra encontrada em dicionários técnicos e em romances de Júlio Verne. Os novos tempos eram de uma São Paulo em rápido crescimento, passando por um processo de industrialização e proletarianização de sua população. Eram tempos em que a palavra progresso passou a ser corriqueira para descrever a acanhada cidade que se transformava a olhos vistos. Era o tempo da São Paulo Tramway Light & Power Company Limited consolidar os seus domínios e se tornar uma das maiores empresas brasileiras do período, além da maior empregadora de mão-de-obra do país por mais de sessenta anos.

#### **Os anos heróicos da Light: a administração Antônio Prado**

Os anos da administração Prado foram o que podemos chamar de anos heróicos para a Light & Power. Ao longo desse período a companhia organizou e expandiu o serviço de bondes para as mais remotas partes da cidade, além de consolidar a sua presença como principal empresa do município, monopolizando não apenas os serviços de transportes, mas também os de luz, força, telefonia e gás. Graças a essa enorme gama de serviços prestados e a esse gigantismo que caracterizou as primeiras décadas da empresa no Brasil, a Light passou a ser conhecida por alcunhas que davam conta de sua força e de sua imagem perante a opinião pública. A mais conhecida de todas, que até hoje chama a atenção dos estudiosos do período, é aquela que caracteriza a empresa como um polvo, o “polvo canadense”, que estende os seus tentáculos por toda a cidade e controla tudo aquilo ao seu alcance.

Se por um lado a companhia causava reações negativas no público, por outro é inegável o fascínio que as novas tecnologias por ela aplicadas na cidade acabaram por exercer sobre boa parte da população local. Os novos bondes por tração eléctrica eram, nos primeiros dias de sua operação, um espetáculo que entretinha os moradores da cidade e atraía os olhares curiosos da imprensa que não deixava de louvar esses melhoramentos. Eram vários os artigos de jornais tratando das novas

tecnologias ou dando vivas aos novos bondes que traziam para o município a tão afamada tecnologia norte-americana que, no seu dia-a-dia, provavam a sua superioridade (*O Estado de S. Paulo*, 05/08/1900). Junto a esse novo espetáculo, confirmando as esperanças dos mais otimistas discursos da época, estava a certeza de que a cidade definitivamente ingressara no mundo moderno. Os sinais estavam por toda parte. A era da eletricidade começava em São Paulo, novas maravilhas tecnológicas desfilavam pelas ruas da capital, os burros que serviam de tração para os velhos bondes da Cia. Viação Paulista eram vendidos a preços baixos (*Correio Paulistano*, 06/11/1900), o que por si só era um sinal de que os tempos haviam definitivamente mudado, enquanto que as cocheiras da velha empresa de bondes, um marco do passado, eram alugadas pela Light (*Diário Popular*, 22/03/1902).

Esses primeiros anos da empresa norte-americana em São Paulo também foram marcados por uma expansão das contratações e do processo de formação de uma mão-de-obra local que pudesse dar conta das necessidades, presentes e futuras, da empresa. A todo o momento se encontram em jornais da época anúncios de empregos da companhia. Esses anúncios, publicados em diversas línguas, principalmente em português e em italiano, mostravam a grande necessidade de trabalhadores que pudessem manter o ritmo de expansão da Light na cidade e que garantissem a execução dos serviços que a empresa prestava. Essa necessidade de contratação aumenta ainda mais na medida em que os trabalhadores trazidos pela empresa, em sua maioria do Canadá e dos Estados Unidos, com o vencimento de seus contratos, começavam a retornar para as suas terras natais. Graças a isso, a Light se transforma na maior contratante da cidade de São Paulo logo nos primeiros anos após sua chegada.

Apesar dos relatos de seus diretores de que a companhia não tinha “dificuldade em obter homens capazes de operar os carros nas ruas”, o mesmo parecia não ocorrer quando se tratava de instalação de trilhos e trabalhos relacionados com eletricidade. Para efetuar tarefas simples era necessária a contratação de um grande número de trabalhadores, o que resultava em constantes atrasos e confusões durante a instalação das linhas. Não é raro encontrar comentários acerca do problema de substituição da mão-de-obra canadense e estadunidense por trabalhadores nacionais. Numa de suas cartas para Toronto, um dos representantes da empresa no Brasil, James Mitchell - que também era o representante comercial da General Electric no país e

o dono da maior casa de material elétrico de São Paulo, a Casa James Mitchell - , reclama do tipo de homens que a companhia dispunha para a instalação de sua rede aérea.

A classe de homens que esta companhia vem empregando para construção é absolutamente desqualificada para a instalação de fios; eles são lentos, desajeitados e desastrados. Nenhum deles está acostumado a trabalhar sob liderança (...). Em sua maior parte são homens de tipo ignorante, italianos, recebendo, é verdade, pequenos salários, mas fazendo um pequeno serviço em compensação; e o pior é que todo o trabalho que eles fazem é muito mal feito. (*New York letters*, 02/12/1901).

No entanto, apesar das reclamações de Mitchell acerca dos “tipos ignorantes” e da “qualidade do trabalho”, William MacKenzie, analisando os relatórios enviados para a matriz da empresa em Toronto, parecia pouco satisfeito com a quantidade de mão-de-obra utilizada no assentamento de trilhos e na colocação da rede aérea. Sua posição era a de que a companhia paulistana estava gastando muito com contratações e que provavelmente ela já possuía mais empregados do que a Toronto Street Railway. Os comentários de MacKenzie não foram bem digeridos pelo engenheiro-chefe da Light em São Paulo, Robert C. Brown, que apesar de concordar acerca das dificuldades em encontrar “pessoas capazes neste país” não considerava que o trabalho estivesse sendo mal executado, ponderando, além disso, que as críticas de William MacKenzie eram infundadas e completando uma carta resposta com o seguinte comentário: “Sinto que estou sendo mal pago pela posição que ocupo, mas talvez alguém possa ser encontrado para realizar o mesmo serviço”.

Discussões de contratações à parte, o fato era que o serviço de expansão das linhas, assentamento de trilhos e colocação de rede aérea, não parava. Isso causou uma radical mudança na cidade de São Paulo que, em poucos meses, teve de se adaptar à nova tecnologia e enfrentar as agruras de um novo tempo. A primeira mudança perceptível ao paulistano estava relacionada aos horários dos bondes, à supressão de algumas linhas e à alteração de outras, o que fazia com que hábitos, há anos arraigados, tivessem de ser mudados. Outra importante alteração se deu em relação à parada dos bondes. Nos tempos da Cia. Viação, os bondes paravam a qualquer solicitação dos pedestres. Nos novos tempos da Light, os pontos de parada eram determinados por cintas brancas amarradas aos postes nas ruas. Isso causou uma série de transtornos aos transeuntes, acostumados a esperar os bondes em frente

de suas casas ou ao longo das ruas mais centrais da cidade. A nova medida fazia com que fosse necessário se deslocar para os pontos determinados como paradas, além de ter de enfrentar aglomerações, unindo pessoas de diferentes classes sociais.

Outro efeito causado pela presença da empresa de bondes elétricos foi uma alteração na paisagem da cidade, com a instalação não apenas dos trilhos, mas também de postes e de uma rede aérea. Foi nesse processo que ocorreu o maior número de conflitos entre a empresa, representada por seus funcionários, e a população da cidade. O número de reclamações contra a Light e seus empregados infestavam os jornais ao longo dos primeiros anos do século XX. Numa dessas reclamações, um morador da cidade narra, num misto de tragédia e comédia, o resultado dos trabalhos de uma das equipes da companhia canadense em frente à sua residência, e o pior de tudo, logo num dia de chuva.

É o caso que hontem, por ocasião da forte chuva que tivemos á tarde, tive o grande desgosto e enorme prejuízo material de, ao chegar á minha casa, encontrar diversos commodos completamente inundados d'agua, com roupas, moveis, quadros, reposteiros e cortinas totalmente damnificados e, ainda mais, o reboque das paredes humidecido, com grave risco de despegar-se todo. (...). Procurando, aflictissimo, a causa de tal fatalidade, verifiquei - confesso que sem surpresa - que a origem de tudo fora o péssimo serviço de collocação dos fios da Light, cujos empregados, quebrando e desviando as telhas, abrem enormes fendas e *gotteiras* nos telhados. (*Diário Popular*, 16/01/1902).

A descrição do desafortunado cidadão estava longe de ser uma exceção quando o assunto era a instalação de postes ou o assentamento de trilhos. Em todas as partes da cidade o problema se repetia, em maior ou em menor grau, envolvendo as classes mais abastadas, as classes médias e as classes baixas, dando um caráter democrático no que diz respeito às queixas desses concidadãos. Numa dessas ocasiões, numa tentativa de instalar um de seus postes em frente a uma importante casa comercial na rua Boa Vista, na mais rica região da cidade, o encarregado pelo serviço alegou, diante das negativas dos proprietários do negócio, que a companhia tinha o direito de efetuar a instalação do poste em qualquer parte da rua, já que os passeios municipais pertenciam à Câmara e graças ao seu contrato a Light & Power tinha o direito dispor dos passeios da forma que melhor lhe conviesse. A instalação somente não ocorreu graças à chegada da polícia e ao bom nome do dono do estabelecimento (*O Comércio de S. Paulo*, 08/11/1907).

Apesar dos constantes conflitos a empresa seguia abrindo caminho cidade afora. Em pouco tempo ela já monopolizara os principais serviços da cidade e o último suspiro de independência no transporte por bondes foi dado pela Companhia de Bondes de Santana, que foi absorvida pela Light no ano de 1907, nos termos da lei n. 995 de 10 de maio do mesmo ano. O serviço da Companhia de Bondes de Santana era feito somente entre a Ponte Grande (atual Ponte das Bandeiras) e a rua Voluntários da Pátria, sendo os seus usuários obrigados a fazer uma baldeação para a região central. A empresa canadense, alegando a impossibilidade de efetuar o serviço direto, manteve o sistema de baldeação, com a justificativa de que seus bondes não podiam trafegar pela Ponte Grande, obrigando os moradores daquele bairro a percorrerem a pé a distância entre a parada dos bondes vindos do centro e a parada dos bondes vindos de Santana, que se localizava na margem oposta do rio Tietê.

Essa série de alterações fez com que a população da cidade iniciasse uma luta para utilizar-se do novo sistema de transportes passando a pressionar por mudanças que demoraram longos anos para serem efetuadas. Os principais problemas estavam relacionados ao uso do novo meio de transporte por parte dos paulistanos, acostumados com uma maior maleabilidade da antiga Cia. Viação, que ainda tentavam entender os novos ritmos, a impessoalidade que marcava o novo serviço além, é claro, os novos preços, mais altos. Além dessas situações os funcionários da companhia tinham ordens expressas para seguir à risca a lei 367 de 20 de agosto de 1898, no que diz respeito ao bom trajar dos passageiros. Isso fazia com que, na prática, a crescente população operária fosse excluída do sistema, já que o julgamento do bem trajar ia muito além da moda ou do decoro.

Para contornar esse estranhamento inicial a Light utilizava-se de diversos expedientes, como promoções ou passeios para pontos determinados. As promoções geralmente incluíam a distribuição de cupons que, em caso de sorteio, davam direito a prêmios em dinheiro. Já a promoção de passeios se valia de quaisquer expedientes para atrair mais passageiros a visitarem determinados pontos da cidade. Os pontos mais apreciados eram o Parque Antártica, concorrido pelos *matches* futebolísticos, além do Bosque da Saúde. No entanto, outras atrações eram utilizadas como forma de incentivar o uso do bonde, seja a novidade de um espetacular mergulhador americano, capaz de saltar de grandes alturas dentro de um pequeno tanque e sair ileso (*A Platéia*, 19/07/1907), ou outros bizarros acontecimentos que atingiam a cidade



naqueles anos e que chamavam a atenção por outros prodígios. Comentando sobre o assunto, e aproveitando para falar de mais uma das tantas ameaças de final dos tempos - no caso, a de um meteoro prestes a se chocar com planeta Terra, causando uma “combustão geral da atmosfera” -, um cronista escreve o seguinte acerca dessas promoções da empresa canadense:

O mais pratico e talvez o mais consolador dos meios para se resistir a um tal terramoto, é a propria *Light* mandar para a Ponte Grande algumas bandas de musica e uns fogos de artifício, para ir alegrando os passageiros que ella convida a ir apreciar o começo do diluvio paulista... (...). Uma enchente na Ponte Grande e a terra em combustão pelo choque de um cometa!... (*A Platéia*, 26/02/1907).

O dia-a-dia dos usuários dos bondes também mudou com a chegada da *Light* que, ao que tudo indica, disseminou modismos e influenciou na difusão da propaganda pela cidade. Pouco tempo após o início das operações da empresa já surgiam as primeiras propostas de utilização do bonde como meio de propaganda. Essa propaganda foi assumindo, com o passar dos anos, um caráter mais e mais agressivo, trazendo anúncios de pílulas, xaropes, pomadas, vinhos finos, e consigo comentários acerca de assuntos pouco agradáveis à vista de parte do público. Na ausência desse tipo de anúncio, os espaços eram preenchidos por promoções da empresa, tais como “Já foram à Ponte Grande ver a enchente?” (*A Platéia*, 20/02/1907). Alguns chegavam a comentar que a empresa trazia consigo uma febre de anglicismos que invadiam a língua falada no município. Expressões como *up-to-date*, *fashionable*, *smart*, *five o'clock tea*, *low tennis*, *football*, graças às promoções da companhia canadense, passaram a fazer parte do cotidiano dos bondes. Ficava evidente que, após a chegada da *Light*, São Paulo nunca mais seria a mesma.

Essa nova realidade se fazia sentir no comportamento dos passageiros que utilizavam os bondes, que rapidamente se transformou no meio de locomoção predileto das classes mais abastadas da cidade. Além de representar o novo e o moderno, o serviço de bondes afastava, graças às regulamentações de bem se trajar e de bem se portar, boa parte das classes menos abastadas, que, além de todas as restrições que enfrentavam para o uso do novo meio de transporte, não podiam arcar com os novos preços, que eram o dobro dos praticados pela velha Cia. Viação. Esses novos passageiros de bonde cultivavam aquilo que um cronista nos anos de 1920, Amadeu Amaral, chamou de *psicologia dos*

*bondes*. Numa série de artigos publicados pelo jornal *A Notícia*, no início do ano de 1907, um cronista, identificado apenas como *Seu Figueiredo*, tece uma série de comentários sobre a complexa e nova psicologia, anos depois abordada por Amadeu Amaral, que exigia não apenas um comportamento mais ágil, como também uma maior maleabilidade nos padrões morais, requisito fundamental para se dividir o banco com outros passageiros. Comentando acerca dessa nova psicologia, o autor aborda uma série de problemas relativos ao andar de bonde, tratando de assuntos tão diversos como os malabarismos dos passageiros quando da arrancada repentina dos carros (*A Notícia*, 16/01/1907), ou então sobre doenças às quais inconscientemente estão expostos os passageiros dos bondes, ao inalarem as grandes quantidades de poeira, levantadas graças à velocidade exagerada em que se movimentam os carros da empresa (Idem, 17/01/1907).

Ao final dos artigos, *Seu Figueiredo*, se dispõe a escrever um livro que pudesse auxiliar os passageiros dos bondes de São Paulo. Seria não bem um livro, mas um manual, cujo nome dava bem a medida do que era um passeio de bondes pela cidade no início do século XX, *Gymnastica Aplicada ao Bonde*. Essa nova psicologia, acompanhada de uma nova maleabilidade corporal, era o sinal dos novos tempos advindos com a Light, cujos ritmos demoraram algum tempo para serem absorvidos por grande parte da população que, primeiramente, tinha de lutar para ter acesso a esse serviço, para não ser por ele desterrada.

### **A consolidação da Light e o momentum da eletricidade em São Paulo**

A consolidação da Light & Power na cidade de São Paulo foi um processo que passou não apenas pela ocupação das ruas, distribuição das redes, popularização dos serviços e destruição da concorrência. A consolidação da empresa canadense também passou pelo aliciamento político e pela criação de demandas, não apenas para os seus serviços de transporte ou de energia elétrica, mas também demandas para o desenvolvimento de pesquisas relacionadas à eletricidade, potenciais fontes de geração de energia e, principalmente, formação de mão-de-obra especializada em assuntos relacionados com a engenharia elétrica. Em ambos os casos a empresa contou com um forte poder de persuasão: o seu poder econômico.

Quando de sua chegada a São Paulo os homens por trás da companhia canadense tiveram extrema preocupação e cuidado para

costurar alianças que lhes valessem algumas facilidades nos meios políticos locais. A presença de Antonio Gualco, um amigo próximo da família Campos, uma das mais influentes no Estado de São Paulo, foi um fator decisivo para a aceitação da empresa canadense e para que o contrato original de transportes por tração animal firmado entre o município e a Cia. Viação Paulista fosse rasgado. O que os homens da Light procuravam eram pessoas influentes na comunidade com as quais a empresa pudesse obter um bom relacionamento e, com isso, conseguir algumas vantagens nas negociações que viessem a ocorrer com a municipalidade. O próprio Brown, engenheiro-chefe e um dos diretores da companhia, tinha clara a necessidade de encontrar aliados certos junto a comunidade local. As discussões acerca de que aliados encontrar em São Paulo eram feitas sem a menor cerimônia entre os membros da empresa no Brasil e os membros da empresa no Canadá ou mesmo nos Estados Unidos.

A estratégia da empresa foi a de encontrar aliados que pudessem, sempre que necessário, fazer o lado da balança pender ao seu favor. Isso foi de grande eficiência quando de sua chegada, aproveitando-se do misto de alegria e fascinação por São Paulo ser alvo de vultosos capitais internacionais, porém, com o passar dos anos, e com o fascínio inicial sendo substituído por desconfiança, a companhia canadense começou a adotar uma estratégia que mais do que se aliar aos nomes certos era a de fazer com que os nomes certos chegassem ao poder.

Existem poucas fontes que dão conta de tal estratégia, muitas delas relegadas apenas aos jornais de linha mais independente e que chamavam a atenção para o “perigo *yankee*”. Esse perigo, cuja atenção dos poderes públicos foi chamada logo nos primeiros dias da empresa, após a unificação dos contratos, se manifestava no comportamento despótico e monopolista da companhia que a todo custo procurava garantir o máximo de influência em todas as áreas da capital. Os primeiros sinais de alerta foram dados no ano de 1906, quando um jornal do município (*A Platéia*, 06 e 07/12/1906) chama a atenção para os projetos da Light em Santo Amaro. Com o objetivo de construir uma barragem que servisse de reguladora do fluxo de águas para a sua usina em Parnaíba, a empresa canadense começou a pressionar a Prefeitura da então cidade de Santo Amaro para lhe conceder total liberdade em realizar desapropriações dos terrenos para a área daquela que viria ser a represa de Guarapiranga. O objetivo da companhia era o de, após a conclusão de suas obras, especular com os terrenos por ela comprados, para conseguir bons lucros no mercado imobiliário da cidade, que desde a sua chegada vivia dias muito agitados.

O fato é que o caso ganhou certa repercussão e acabou sendo explorado por parte da imprensa paulistana, levantando suspeitas sobre a atitude da companhia, queixas de proprietários de terra prejudicados pelas desapropriações e uma ação no Senado Paulista que aprovou o projeto da empresa em Santo Amaro, sob os auspícios de alguns lentes da Escola Politécnica. Esse caso fez com que a Light, talvez como retribuição aos “homens fortes” em que podia confiar, iniciasse um processo de aliciamento de eleitores, no que se tornaria um escândalo eleitoral na cidade de São Paulo.

A história começa com um artigo no jornal “O Comércio de São Paulo”, onde um jornalista chama a atenção para um estranho movimento de alistamento de eleitores, todos eles empregados da companhia canadense. Ao que tudo indicava, a empresa pretendia utilizar o grande número de trabalhadores que empregava como arma para influenciar no resultado eleitoral, o que não seria muito difícil numa cidade onde o número de eleitores era reduzido e num sistema eleitoral onde o voto não era secreto. O grande número de estrangeiros empregados nas fileiras da Light fazia com que, inclusive, a empresa trabalhasse para uma rápida naturalização dos mesmos, habilitando-os a participar do processo eleitoral. Esse alistamento maciço de eleitores pela companhia concentrava um enorme poder em suas mãos, fazendo dela a maior força econômica e também política da cidade. De um lado, mobilizava enorme capital e era capaz de produzir grandes lucros usando de seus contatos, valendo-se de sua concessão e de práticas especulativas; de outro lado mobilizava um enorme cacife eleitoral, podendo influir decisivamente na eleição de seus escolhidos.

Usando de linguagem belicosa, o jornalista que chamou a atenção para os aparentes planos de transformar a empresa num entreposto eleitoral, diz que a Light agia na cidade como o vitorioso age em terra conquistada, ou como se a população local fosse uma população corrompida, à mercê da melhor oferta (*O Comércio de S. Paulo*, 10/07/1907). No entanto, ao que parece, a prática da empresa, antes de reprovável perante os poderes públicos municipais e estaduais, parecia receber o apoio velado dos mesmos, como que uma garantia da manutenção do *status quo*, numa prática clientelista para garantir a hegemonia municipal e os seus planos para a capital paulista. Perante tal situação, restou ao jornalista o amargo comentário acerca do quadro político-eleitoral do município:

A Light convertida em núcleo eleitoral, tem no Congresso do Estado, nas próprias repartições municipais, quem a auxilie, quem lhe dê apoio, quem a incite a prosseguir em sua intervenção immoral

em nossa política. Entre os cúmplices, comparsas da companhia cynica ha alguns que se incumbem de alistar eleitores e de dividi-los por secções (...) Em vésperas da eleição, os directores da Light, como se praticassem um acto licito, compromettem-se a dar a este ou aquelle candidato determinado numero de votos. (*O Comércio de S. Paulo*, 24/07/1907).

No entanto, não era apenas na arena política que a companhia procurava afirmar-se na cidade, mas também junto aos responsáveis pela formação das elites locais, mais especificamente, das elites que estariam ligadas á produção científica e que seriam de fundamental importância para o desenvolvimento de uma força de trabalho nativa, o que pouparia um bom dinheiro da empresa na contratação de mão-de-obra estrangeira; além de criar um conjunto de idéias que colocassem o principal produto da Light, no caso a eletricidade, como o centro da nascente economia industrial paulistana. Trata-se da Escola Politécnica. A Escola Politécnica foi fundada no ano de 1893 e iniciou os seus cursos a partir de 1894. Essa instituição representou, ao longo da Primeira República, um dos mais importantes centros de pesquisa do país. A Escola era para São Paulo não apenas um centro de estudos, mas um centro de representação e de afirmação da superioridade dos paulistas em relação ao restante da federação, principalmente em relação à sua concorrente direta, a Escola Politécnica do Rio de Janeiro. Como uma das formadoras de quadros para o Partido Republicano Paulista, já que os filhos dessa elite cafeeira formavam uma parte significativa dos alunos de instituições como a Politécnica, o papel da Escola ia muito além da ciência e esbarrava na política, já que aquela instituição forneceu importantes quadros para a vida pública paulista e brasileira.

As relações entre a companhia canadense e a Politécnica começaram cedo. No dia 29 de maio de 1901, quando o engenheiro F. S. Pearson visitou pela primeira vez as instalações da instituição, iniciou-se uma relação que se estenderia ao longo dos primeiros trinta anos do século. Guiado por alguns professores e alunos, Pearson conheceu o prédio que abrigava a instituição e fez à Politécnica uma oferta irrecusável: instalar um motor elétrico e fornecer gratuitamente energia elétrica assim que as operações da usina de Parnaíba se iniciassem. O diretor da escola Politécnica, Paula Souza, lisonjeado com o interesse e as declarações de Pearson, aceitou o presente e deu o primeiro passo para que a cadeia do que hoje chamamos engenharia elétrica iniciasse as suas atividades (NAGAMINI, N, 1994:64). Esse fato, aparentemente de importância secundária, foi um momento chave para se entender o rápido sucesso da difusão da energia elétrica na cidade de São Paulo e,

posteriormente, no resto do Estado. Juntamente com o início da cadeira de eletrotécnica, se iniciava em São Paulo um processo de difusão da eletricidade e uma campanha pelo uso dessa forma de energia, incluindo aí a difusão de artefatos elétricos diversos, tais como lâmpadas, painéis elétricos, motores elétricos, aquecedores de água, dínamos e uma infindável série de objetos que passariam, nas décadas seguintes, a fazer parte do dia-a-dia dos cidadãos paulistanos.

Esse processo de adoção de uma tecnologia, que tanto pode decretar a sua rápida expansão, quanto o seu atraso, ou mesmo a sua morte prematura (ARTHUR, W. D. 1998:1906-112), teve na empresa canadense o principal núcleo de propulsão, sendo ela a única responsável pela criação do *momentum* (HUGUES, T. 1989: 141-174). Uma determinada tecnologia atinge o seu *momentum* quando um conjunto de fatores, que são aparentemente independentes, se conjugam. A tecnologia ganha apoio de homens e de instituições e começa a suscitar um campo de pesquisa, seja em instituições científicas, ou em indústrias. Esse campo de pesquisas e as idéias a ela relacionadas tendem a se espalhar sociedade a fora e a tornar o caminho de adoção de determinada tecnologia mais fácil quando comparada a outras formas de manifestação técnica. Os trabalhos de Thomas Hugues tratam de vários exemplos de como a tecnologia da eletricidade atingiu o *momentum* em diversos locais. Alguns dos exemplos dados pelo historiador americano são de grande utilidade para uma melhor compreensão do fenômeno que ocorreu na cidade de São Paulo no início do século XX. Esses exemplos são as cidades de Londres e Chicago.

A cidade de Londres era, no início do século XX, um dos maiores centros industriais e financeiros do mundo. Apesar disso a cidade demorou, desde as primeiras aplicações das tecnologias de eletricidade, quase 70 anos para substituir inteiramente o seu sistema de iluminação a gás por eletricidade. Essa situação ocorreu por uma sobreposição da política por sobre a tecnologia. A tradicional organização político-administrativa londrina dividia a cidade por diversas autoridades locais, cada qual responsável pela administração de uma parte do que para nós seria o município. A primeira requisição para o fornecimento de eletricidade para a cidade de Londres foi feita pela empresa English Electric Light Company, proprietária dos direitos de uso no Reino Unido da tecnologia desenvolvida por Thomas Edison em Merlon Park. No início de 1882 a companhia construiu o primeiro grande gerador na cidade de Londres, sob o viaduto Holborn, usando a mesma tecnologia aplicada com sucesso na cidade de Nova Iorque (Idem, 54-78), entrando em funcionamento naquele mesmo ano, no dia 25 de abril. A partir desse momento teve início uma infindável série de problemas que retardariam

o uso da eletricidade em larga escala na cidade de Londres por mais de três décadas.

O principal problema ocorria pela peculiar forma de organização político-administrativa no Reino Unido. Para a construção da canalização subterrânea na cidade e a necessária intervenção nas ruas, iniciou-se uma discussão para a criação de uma lei que valesse não apenas para a cidade de Londres, mas também para todo o país, transformando uma questão local em uma questão para o Parlamento Britânico. O problema para desenvolver uma regulamentação se dava pelo fato dos conselhos municipais terem a autonomia de decidir qual a melhor forma de lidar com questões como, no caso da eletricidade, a construção de dutos para a instalação dos fios de transmissão, até qual a corrente a ser adotada por um sistema de distribuição. Esse fato resultou numa grande disseminação de pequenas companhias e na não adoção de um padrão único que beneficiasse uma grande companhia como a English Electric Light, que viu frustrados os seus esforços para a criação de uma empresa que centralizasse os serviços de fornecimento de força e luz (Idem: 227).

Esse problema de definição de uma legislação, que ao final de contas ficou sob a jurisdição dos diversos conselhos municipais, resultou na impossibilidade da instalação de grandes empresas que investissem grandes somas de capital na construção de centrais elétricas para o fornecimento de energia para a cidade. Essa contradição entre a política e tecnologia se aguçou com o novo desafio que representava a eletricidade para uma cidade como Londres, o que resultou na impossibilidade dessa nova tecnologia atingir o seu *momentum* na cidade até o final da Primeira Guerra Mundial. Um paradoxo para uma cidade que concentrava as maiores instituições científicas do mundo à época. Os problemas enfrentados pela tecnologia da eletricidade na cidade de Londres podem ser resumidas nas palavras de Lloyd George, respondendo a um pedido para apressar o processo de unificação dos padrões de transmissão e distribuição de eletricidade: “(...) Isto não é questão de engenharia, é questão de política” (Idem:203).

O caso de Chicago seguiu um caminho completamente diverso do que o de Londres, num processo que foi em certos aspectos semelhantes aos de São Paulo. No início do século XX a cidade de Chicago possuía uma série de pequenas empresas fornecedoras de energia elétrica e de força para cidade. A situação passou a mudar com a chegada em Chicago de Samuel Insull, um ex-funcionário de Thomas Edison que tinha a intenção de unificar os serviços de distribuição de força e luz na cidade. Valendo-se da peculiar condição política daquela

cidade, Insull, presidente da Chicago Edison Company, iniciou um processo de monopolização da produção e distribuição de energia elétrica que criou as condições ideais para atrair grandes investimentos para a sua empresa, usando muitas vezes para isso de ações não lícitas.

Com grande influência na política local, Insull conseguiu que fosse aprovada uma legislação que desse à empresa uma concessão de longo prazo, no caso de 50 anos, além de separar os serviços de força e luz dos serviços de transportes (Idem:206). Isso possibilitou que a empresa incentivasse o surgimento de uma demanda para força e luz, permitindo a aplicação em larga escala das novas tecnologias relacionadas à eletricidade. O resultado dessa combinação foi a criação de um sistema que envolvia as necessidades sociais e de mercado, redes de financiamento, inovações tecnológicas, engenharia, *design* e técnicas administrativas (Idem, 216). O *momentum* da eletricidade em Chicago representou a síntese de diversos modelos e foi possível por um misto de desregulamentação no fornecimento de força e luz e de uma acirrada competição na área de distribuição e transportes, além é claro de um grande movimento junto às universidades dos Estados Unidos para o desenvolvimento de estudos relacionados com a eletricidade (Idem, 250).

O caso de São Paulo, apesar de guardar certas semelhanças com o caso de Chicago, seguiu um modelo de desenvolvimento distinto. Quando uma empresa como a Light & Power Company se instala numa cidade sem quaisquer melhoramentos relacionados com os serviços os quais ela se propõe a fornecer, diferentemente dos casos de Londres e Chicago, é natural o fornecimento de uma série de incentivos para que o público use os seus serviços. No entanto, o que a companhia canadense incentiva na cidade de São Paulo e, por consequência, no Estado, é a adoção das tecnologias da eletricidade, fazendo com que essas tecnologias se imponham sobre as outras, de forma a tornarem-se um paradigma (DOSI, G. 1998:387-420) a sempre ser levado em conta. Em outras palavras, o *momentum* da eletricidade em São Paulo foi capitaneado por apenas uma única empresa, que impôs os seus ritmos e projetos - amparada numa legislação permissiva e num executivo claudicante - a toda a população da cidade.

O papel da Escola Politécnica nesse processo, ao contrário das grandes universidades dos Estados Unidos que participavam com pesquisas e formação de mão-de-obra especializada, foi a de cancelar os projetos apresentados pela companhia junto à Prefeitura Municipal, em casos como os da iluminação, ou mesmo o da construção da represa de Guarapiranga, que tanto escândalo gerou na cidade pela forma como os processos de desapropriação estavam sendo conduzidos. A Escola Politécnica, através de alguns artigos em sua revista, ou mesmo através de



artigos de seus professores nos jornais, acabou por colocar-se ao lado da empresa canadense e a dar um respaldo científico aos intentos da Light. As relações entre a empresa canadense e a Escola Politécnica são, no entanto, apenas uma parte do processo de formação do *momentum* da eletricidade em São Paulo. Além da necessidade de se criar um consenso ao redor da eletricidade entre os meios público e científico, foi também necessário difundir a nova tecnologia sociedade afora. Esse trabalho de difusão também tem na Light o seu centro motivador.

Antes da instalação da empresa canadense no Brasil, um dos homens que serviram de ponte para a coleta de informações sobre São Paulo e também como um intermediário nas negociações junto à Câmara de Vereadores da cidade foi James Mitchell. Esse americano que se radicou no Brasil em fins do século XIX era o representante da empresa de material elétrico estadunidense General Electric, a maior empresa do ramo no mundo àquela época. Como representante daquela empresa, Mitchell era o nome ideal para servir de ponte com a Prefeitura e para tratar dos processos de compra e importação dos materiais necessários para o funcionamento da nova companhia de bondes em São Paulo. O papel de Mitchell como representante da General Electric no país e intermediário entre a empresa canadense e a empresa estadunidense, lhe valeu sucesso como comerciante, o levando a abrir uma loja que levava o seu nome na cidade de São Paulo, a famosa Casa James Mitchell, a única casa autorizada a vender material elétrico em nome da Light & Power Co. A Casa James Mitchell era a responsável pela venda de motores para empresas interessadas em trocar o vapor pela eletricidade, era a responsável pela venda de medidores elétricos, além da distribuição de lâmpadas e de uma variada gama de produtos relacionados à eletricidade, que podiam ser usados no dia-a-dia das donas de casa paulistanas, desde que, é claro, pudessem arcar com as despesas com a compra desses artefatos elétricos. O papel da casa James Mitchell era, entre outras coisas, o de gerar demanda para o consumo de energia elétrica, ou seja, criar um movimento na sociedade paulistana que fosse capaz de transformar a eletricidade num elemento corriqueiro no cotidiano do município.

Essa difusão da eletricidade, que teve o seu início com a inauguração do tráfego de bondes em 07 de maio de 1900, fez com que, poucos anos após o seu início, as tecnologias relacionadas com a eletricidade atingissem o seu *momentum* em São Paulo. É difícil determinar o momento exato desse acontecimento. Certamente ele está relacionado com a inauguração da usina de Parnaíba em 23 de setembro de 1901. A inauguração dessa usina proporcionou á empresa canadense vender seus motores e oferecer a eletricidade como uma alternativa ao

vapor e à gasolina, além de concorrer para a iluminação pública e difundir e iluminação privada. Para esse processo foi decisiva a participação da Escola Politécnica e da casa James Mitchell. A primeira forneceu o seu discurso científico como salvaguarda para a adoção da nova tecnologia, a segunda ofereceu os equipamentos e incentivou o uso de produtos que utilizassem a eletricidade como força motriz.

Seguindo o esquema de Hughes para descrever o processo de desenvolvimento de uma determinada tecnologia para atingir o seu *momentum*, nos primeiros anos do século XX, a eletricidade atingiu no município aquilo que o autor chama de massa, a base de produção da energia elétrica - no caso a usina de Parnaíba -; ganhou um movimento, que pode ser notado num processo de difusão do uso da eletricidade sociedade afora; e uma direção, a substituição de outras formas de força pela força elétrica, incluindo nisso também a substituição da iluminação a gás por iluminação elétrica. No entanto, esse processo de construção do *momentum*, por ter sido o resultado da ação de um único grupo de interesses, levou a uma série de contradições que perduraram ao longo de toda a Primeira República, isso graças à ação monopolista da empresa canadense. Essas contradições se manifestavam no grande número de pessoas que eram, dia após dia, vitimadas pela eletricidade e pelo grande número de pessoas que eram excluídas do acesso à energia elétrica. Essa situação levou a um sutil embate entre a população da cidade e as formas de utilização dessa nova tecnologia, o que se manifestava no confronto direto, com ataques contra tudo o que representasse a Light & Power na cidade de São Paulo, até formas de burlar as regras de uso impostas pela companhia e se utilizar dessa nova tecnologia sem a devida remuneração para a empresa, numa prática popularmente conhecida como “gato”.

Os “gatos” eram uma prática aparentemente comum à época, causando constantes transtornos à empresa. Nos primeiros dez anos do século XX era normal encontrar relatos sobre pessoas que se apropriam ilegalmente da eletricidade, através de ligações clandestinas, com o intuito de iluminar a sua casa, geralmente usando apenas uma lâmpada que ficava acessa ao longo do dia. A empresa, através de James Mitchell, o responsável por essa área, procurava de todas as formas coibir esse tipo de prática, usando de estratégias como o desconto para os consumidores que pagavam as contas em dia, até ameaças de prisão e de corte de energia para aqueles que de alguma forma burlassem as regras.

### **Conclusão**

Combinados todos esses ingredientes, a empresa, ao longo dos anos da administração de Antônio Prado, em seus anos heróicos, angariou grandes antipatias junto à população paulistana.

A permissividade do executivo e legislativo municipal se, por um lado, possibilitou uma grande difusão da eletricidade cidade a fora, também resultou, por outro, num grande processo de exclusão das classes menos favorecidas e numa manifestação extremamente destrutiva dessas tecnologias, sendo que suas vítimas, na maioria das vezes, eram pessoas pobres.

Ao final dos anos Prado, a cidade de São Paulo havia atingido seu *momentum* no caso da eletricidade. Porém, a percepção era a de que as grandes promessas que esse *momentum* trazia não se concretizaram, graças à forma como essa tecnologia foi aplicada. As relações entre a Light & Power e a Prefeitura Municipal traziam uma sensação de desconforto geral e levavam a população a crer que a “poderosa” - uma das tantas alcunhas da empresa canadense - era a verdadeira detentora do executivo municipal.

A vitória do projeto de modernização tecnológica representada pela Light iria causar, ao longo de todos os primeiros trinta anos do século XX, uma série de embates entre a população do município, de um lado, e a companhia e os poderes municipais, de outro. Esses conflitos causados pelos serviços de má qualidade, pelo grande número de acidentes e pelas relações promíscuas entre a Prefeitura Municipal e a empresa canadense marcariam a adaptação dessa nova tecnologia na cidade, num embate que foi responsável por definir os caminhos da eletricidade em São Paulo, e cujo resultado foi um grande número de vítimas, em sua maioria velhos e crianças das classes menos favorecidas, sempre à mercê de sua própria sorte.

## Referências bibliográficas

- ALVES, Ana Maria de Alencar (2001). *O Ipiranga apropriado. Ciência, política e poder: o Museu Paulista, 1893-1922*. São Paulo: Humanitas.
- ARTHUR, W. Brian (2003) “Competing Technologies and Economic Prediction”. In: MacKENZIE, Donald & WAJCMAN, Judy (2003). *The Social Shaping of Technology* (2<sup>nd</sup> Edition). Maidenhead/Philadelphia: Open University Press.
- BEIGUELMAN, Giselle (1999). “A Lapa vai virar mar, Santo Amaro vai virar sertão”. In: *Memória Energia*, n. 26 (janeiro-agosto), 15-24.
- \_\_\_\_ (1994). “Bondes. Deus é máquina. Os acidentes de bondes em São Paulo no período de 1900 a 1905”. In: *Memória*, vol. 6, n. 19, 69-73.
- \_\_\_\_ & FARIA, Nívia (1986). “A empresa política”. In: *História & Energia*, n. 1, pp. 32-40.
- BRIGGS, Asa (1990). *Victorian Things*. London: Penguin.
- CAMPOS, Candido Malta (2002). *Os rumos da cidade. Urbanismo e modernização em São Paulo*. São Paulo: SENAC.

- CARONE, Edgard & PERAZZO, Priscila F (1990). "Em São Paulo, lutas contra o monopólio: a mobilização social no conflito Guinle x Light". In: *Memória* (abril-junho), pp. 38-45.
- CRUZ, Heloísa de Faria (1991). *Trabalhadores em serviços: dominação e resistência. (São Paulo, 1900-1920)*. São Paulo: Marco Zero/CNPq.
- DOSI, Giovanni (1988). "The Nature of the Innovative Process". In: Idem (ed.), *Technical Change and Economic Theory*. London: Pinter.
- HUGHES, Thomas P (1989). *American Genesis. A Century of Invention and Technological Enthusiasm. 1870-1970*. New York: Viking.
- \_\_\_\_\_ (1993). *Networks of Power. Electrification in Western Society, 1880-1930*. Baltimore/London: The Johns Hopkins University Press.
- MACKENZIE, Donald & WAJCMAN, Judy (2003). *The Social Shaping of Technology* (2<sup>nd</sup> Edition). Maidenhead/Philadelphia: Open University Press.
- MAGALHÃES, Gildo (2000). *Força e luz. Eletricidade e modernização na República Velha*. São Paulo: UNESP/FAPESP.
- McDOWALL, Duncan (1988). *The Light. Brazilian Traction Light and Power Company Limited. 1899-1945*. Toronto: University of Toronto Press.
- NAGANIMI, Marilda (1994). *A contribuição da Escola Politécnica da USP na tecnologia e industrialização do Brasil (1880-1980)*. Dissertação de mestrado. São Paulo: FFLCH/USP.
- PINTO, Maria Inez Machado Borges (1994). *Cotidiano e sobrevivência. A vida do trabalhador pobre na cidade de São Paulo*. São Paulo: EDUSP.
- ROCHA, Amara Silva de Souza (2000). "Modernas seduções urbanas: a eletrificação no Rio de Janeiro da Belle Époque". In: *Anos 90*, n. 14 (dezembro), pp. 202-217.
- ROLNICK, Raquel (1994). "São Paulo, início da modernização: o espaço e a política". In: KOWARICK, Lúcio (org.) *As lutas sociais e a cidade. São Paulo, passado e presente*. São Paulo: Paz e Terra.
- ROLNICK, Raquel (1999). *A cidade e a lei. Legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo* (segunda edição) São Paulo: FAPESP/Studio Nobel.
- SAES, Flávio A. M. de & SZMRECSÁNYI, Tamás (1985). "O capital estrangeiro no Brasil. 1880-1930". In: *Estudos Econômicos S. Paulo*, n. 15 (maio-agosto), pp. 191-219.
- STIEL, Waldemar Corrêa (1978). *História dos transportes públicos em São Paulo*. São Paulo: MacGrall Hill do Brasil/EDUSP.
- SÜSEKIND, Flora (1987). *Cinematógrafo de letras. Literatura, técnica e modernização no Brasil*. São Paulo, Cia. das Letras.