



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAZONAS – UFAM
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS E LETRAS – ICHL
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM SOCIEDADE E CULTURA NA
AMAZÔNIA –PPGSCA**

FREDERICO NICOLAU CESARINO

**A ELETRIFICAÇÃO DE MANAUS: ASPECTOS TÉCNICOS,
POLÍTICOS E ECONÔMICOS (1895-1950)**

**Manaus – AM
2018**



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAZONAS – UFAM
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS E LETRAS – ICHL
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM SOCIEDADE E CULTURA NA
AMAZÔNIA –PPGSCA**

FREDERICO NICOLAU CESARINO

**A ELETRIFICAÇÃO DE MANAUS: ASPECTOS TÉCNICOS,
POLÍTICOS E ECONÔMICOS (1895-1950)**

**Tese apresentada ao Curso de Doutorado do
Programa de Pós-Graduação em Sociedade e
Cultura na Amazônia (PPGSCA-UFAM), como
parte dos requisitos necessários à obtenção do
grau de Doutor em Sociedade e Cultura.**

**Orientadora: Prof. Dra. Márcia Eliane Alves de Souza e
Mello**

**Manaus – AM
2018**

Ficha Catalográfica

Ficha catalográfica elaborada automaticamente de acordo com os dados fornecidos pelo(a) autor(a).

C421e Cesarino, Frederico Nicolau
A Eletrificação de Manaus: aspectos técnicos, políticos e econômicos (1895-1950) / Frederico Nicolau Cesarino. 2018
234 f.: il. color; 31 cm.

Orientadora: Marcia Eliane Alves de Souza e Mello
Tese (Doutorado em Sociedade e Cultura na Amazônia) -
Universidade Federal do Amazonas.

1. eletrificação. 2. energia elétrica. 3. manaus. 4. eletricidade. 5.
eletrobras. I. Mello, Marcia Eliane Alves de Souza e II. Universidade
Federal do Amazonas III. Título

BANCA EXAMINADORA:

Prof. Dra. Márcia Eliane Alves de Souza e Mello – Presidente da Banca

Prof. Dra. Patrícia Maria Melo Sampaio – Membro

Prof. Dra. Marilene Corrêa da Silva Freitas - Membro

Prof. Dr. Marcelo Seráfico Bastos de Assis Carvalho - Membro

Prof. Dr. David Rodney Lionel Pennington - Membro

Prof. Dr. Rafael Ale Rocha - Suplente

Prof. Dra. Elenise Faria Scherer – Suplente

Dedico esta tese aos meus filhos Mateus e Sofia. Mateus é o maior entusiasta de minha pesquisa, e Sofia é minha motivação para nunca deixar de trabalhar, pesquisar e estudar.

AGRADECIMENTOS

Agradecer é crescer em humanidade (Ederson Iarochevski)

Ao atingir o mais alto grau acadêmico possível em minha vida, digo que este trabalho é o resultado de muitas contribuições intelectuais e afetivas das diversas pessoas que, ao longo de minha vida, influenciaram na minha formação.

Inicialmente, gostaria de agradecer ao Programa de Pós-Graduação em Sociedade e Cultura na Amazônia, da Universidade Federal do Amazonas (PPGSCA-UFAM), pela estrutura acadêmica e pelos recursos disponíveis para a elaboração de minha pesquisa. Agradeço pelos trabalhos de minha orientadora, Professora Doutora Márcia Eliane Alves de Souza e Mello, a qual se mostrou um exemplo a ser seguido em relação ao modo de orientar seus alunos. Estendo meus agradecimentos às Professoras Marilene Corrêa, Elenise Scherer e Rosemara Staub, entusiastas de meu trabalho acadêmico desde a época de Mestrado, e aos colegas de curso Telma, Ivana, Jeanne e Edith.

Na Universidade de Brasília – UnB, dois agradecimentos especiais: ao Professor David Lionel Pennington (Faculdade de Comunicação – FAC), que com muita paciência auxiliou na construção do pensamento da comunidade inglesa em Manaus, por meio de sua biografia e da biografia de seu pai. Em seguida, agora de maneira mais que especial, agradeço a Professora Janaína de Aquino Ferraz (Departamento de Linguística, Português e Línguas Clássicas – LIP) por ter me ajudado em cada momento desta tese, desde o processo seletivo. Agradeço por todas as dicas estruturais, por todos os artigos que escrevemos em conjunto, pelo auxílio no exame de qualificação, e por todo carinho e amizade existentes além do meio acadêmico.

Nas Centrais Elétricas Brasileiras (ELETROBRAS) e suas subsidiárias, uma eterna gratidão às colegas Maria de Fátima e Edna, arquivistas guardiãs da memória do sistema elétrico de Manaus, e que sempre facilitaram meu acesso a qualquer documento solicitado. E aos colegas Antônio Carro, Almiro Gomes e Homero Dantas, engenheiros da UTE Mauá, os quais são sempre os primeiros a ouvir e comentar cada nova informação referente à História da Eletricidade. Ao Coronel Doly Mendes Boucinha, que um mês antes de sua aposentadoria me prestou um longo depoimento sobre a história mais recente do sistema elétrico amazonense. Agradeço também às colegas

Mirian Belmont e Maria da Fé pela torcida a meu favor em todos os momentos da pesquisa.

Agradeço, na Universidade Luterana do Brasil, aos Professores Daniel Dias, Fátima, Ingo, Maryanna e Madalena. Ao Magnífico Reitor Valdemar Sjlender pelo apoio moral e acadêmico, e aos meus alunos das disciplinas do curso de Engenharia, que usualmente tiveram de me ouvir contar histórias sobre o sistema de energia elétrica do estado do Amazonas.

Em seguida, gostaria de agradecer aos meus pais, Roberto e Rita, por sempre valorizarem a formação intelectual de seus filhos, não somente com o patrocínio de meus estudos, mas também com os ensinamentos sobre responsabilidade, dedicação, ética e trabalho. Agradeço também a minha avó Zulma, que ainda vive para poder se felicitar com as conquistas de seus netos e bisnetos; meus irmãos Bernardo, Gabriela e Pedro, que sempre estiveram ao meu lado; e meus filhos Mateus e Sofia. Mateus é um grande incentivador de minha carreira acadêmica enquanto Sofia nasceu junto ao início de meus estudos de doutoramento.

Finalmente, agradeço aos professores que, ao longo de minha vida, tiveram um significado especial na minha formação: Professor Wilson Pereira Pinto, que nunca deixou de acreditar em mim mesmo em meus momentos mais difíceis, e me fez retomar o gosto pela Matemática; Professor Nigel Pitt, que me ensinou que os profissionais de ciências exatas também precisam saber produzir textos escritos (até em questões de Cálculo); Professora Marlene Faria, que sempre foi minha maior motivadora em minha carreira de Engenheiro e Pesquisador; e Professora Kátia Schweickardt, que me mostrou como eu não devo seguir minha carreira acadêmica.

Agradecer é a capacidade de reconhecer a importância do outro em nossas vidas. Agradecer é estar certo de que alguém fez a diferença em nossas vidas. Assim, estou certo de que todos vocês fizeram parte deste trabalho.

“If your hate could be turned into electricity, it would light up the whole world” (Nikola Tesla).

RESUMO

A presente tese tem por objetivo apresentar o modelo no qual ocorreu a eletrificação da cidade de Manaus, a partir da contratação do serviço de iluminação pública em 1895. Por meio da investigação das inter-relações entre o Poder Político e o Poder Econômico, procurou-se desvendar o papel da eletricidade nas dinâmicas sociais e no desenvolvimento urbano da cidade de Manaus. A partir do pressuposto que a popularização da eletricidade como matriz energética pudesse trazer não somente benefícios econômicos, mas também benefícios políticos aos governantes, a abordagem contextual foi utilizada para situar o ambiente político e econômico em que se configurou o sistema de eletricidade em Manaus, ao longo do período temporal estudado. A análise dos fatos e eventos descritos na tese levou à conclusão de que a eletrificação da cidade de Manaus ocorreu por meio de uma dependência do capital em relação à política, uma vez que o setor público é, desde o início, o responsável pela elaboração das políticas públicas que envolvem a eletricidade, além de ser o maior cliente individual das empresas exploradoras de energia e, ao mesmo tempo, o agente regulador dos serviços. Este modelo de eletrificação adotado em Manaus seguiu o modelo das demais cidades Brasileiras, e esta dependência política do capital ainda se mantém como regra no atual sistema elétrico do país.

Palavras-chave: eletrificação; energia elétrica; Manaus.

ABSTRACT

This thesis aims to present the model in which Manaus Electrification took place, starting from the 1895 public lighting contracting by the State of Amazonas. Through the investigation of the Political Power and Economic Power interrelationships, we sought to find out the role of electricity in Manaus social dynamics and urban development. Based on the popularization of electricity, as an energy matrix, could bring not only economic benefits but also political benefits to government rulers, the contextual approach was used to situate the political and economic environment in which the electricity system was developed in Manaus, over the studied time period. Described facts and events' analysis led to conclude that Manaus electrification happened under a strong economic subjection on politics, since the public administration has been, since its beginning, responsible for electricity public policies development. Also, Governments have always been the largest energy companies customers as well as the electricity services regulators. Manaus electrification model followed other Brazilian cities model, where political subjection of economics still remains as a rule at the national electrical system.

Keywords: electrification; electricity; Manaus

Lista de ilustrações e tabelas.

FIGURAS

Figura 1.01: desenho da lâmpada incandescente patenteada por Thomas Edison, em janeiro de 1880. P. 27.

Figura 1.02: modelo de conjunto termogerador de energia, fabricante General Electric, utilizado em Campos e Rio Claro. P. 34.

Figura 2.01: fabrica da Empreza de luz elétrica, na Cachoeira Grande. P. 65.

Figura 2.02: aquisição das empresas de eletricidade por Silvério Nery. P. 74.

Figura 3.01: documento apólice - 100 ações da ManãosTramways, ano 1909. P. 91.

Figura 3.02: constituição da ManaosTramwaysand Light Company, Limited. P. 92.

Figura 3.03: Edward Bingham Kirk em 1897. P. 95.

Figura 3.04: ilustração publicitária da UEC referente ao modelo vendido para a Manãos Tramways em 1909 e entregues em 1910. P. 96.

Figura 3.05: esquema gráfico de um ciclo termodinâmico de máquinas a vapor (Rankine). P. 97

Figura 3.06: motor tipo Compound utilizado na Usina do Plano Inclinado em 1911.P.98.

Figura 3.07: caldeira Babcox & Wilcox utilizada na Usina do Plano Inclinado. P.99.

Figura 3.08: Usina do Plano Inclinado. Década de 1910. P.100.

Figura 3.09: UTE Aparecida em 2017. P.101.

Figura 3.10: anúncio de venda de automóveis pela ManãosTramways. P.116.

Figura 3.11: manchete NY Times sobre a prisão de Eduard Kirk. P.121.

Figura 3.12: Manchete do Jornal O Paiz (RJ), de 29 de Janeiro de 1927. P.122.

Figura 4.01: cemitério de máquinas da ManãosTramways (1935). P.136.

Figura 4.02: propaganda da seção de vendas de produtos da ManãosTramways (1934). P.137.

Figura 4.03: Exposição da situação dos serviços de eletricidade e as ações do governo (1937). P.143.

Figura 4.04: Edward Kirk e Álvaro Maia em desfile cívico para a Comissão de Fronteiras. P.144.

Figura 4.05: Notícia de colisão entre dois bondes da Manáos Tramways (1938). P.146.

Figura 4.06: Confirmação de débito do Governo do Estado do Amazonas junto à Manáos Tramways and Electric Light Company Limited. P.148.

Figura 4.07: Acto 3405 referente à revisão do contrato de exploração de energia. P.149.

Figura 4.08: Acto 4.294 referente à revisão do contrato de exploração de energia. P.150.

Figura 4.09: Alteração contratual de 1939. P.153.

Figura 4.10: Convite para inauguração da Sub Uzina. (1940). P.155.

Figura 4.11: Empregados da Tramways em comemoração ao término da II GM. P.162.

Figura 4.12: Cláusulas 7ª e 8ª do Contrato celebrado entre Governo do Estado e Manáos Tramways. P.175.

Figura 4.13: Primeira comunicação de paralização do tráfego de bondes pela Manáos Tramways. (1949). P.177.

Figura 4.14: Manchete do Jornal do Commercio sobre a repercussão da Nota da M. Tramways. P.178.

Figura 4.15: Permanência de Leopoldo Neves na Capital Federal. P.179.

Figura C.01: vagão de carregamento de lenha da antiga Usina do Plano Inclinado, em 2017. P.188.

Figura C.02: Garagem dos bondes (1900) e atual sede da Eletrobras Distribuição Amazonas (2018). P.189.

Figura C.03: Trilhos de bondes expostos em 2014. Rua Leovegildo Coelho. P. 190.

Figura C.04: Edifício sede da Manáos Tramways, em 1920 e em 2017. P.191.

QUADROS

Quadro 1.01: Quantidade de empresas e usinas de energia em 1920. P.45.

Quadro 2.01: Comparativo das propostas de fornecimento de sistema de iluminação pública por eletricidade. P.56.

Lista de siglas e abreviaturas

AM – Amazonas
AMFORP – American & Foreign Power Co.
ANEEL – Agência Nacional de Energia Elétrica
BNDES - Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
C^a – Companhia
CCC – Conta de Consumo de Combustíveis
CEAM – Companhia Energética do Amazonas
CELETRAMAZON – Centrais Elétricas do Estado do Amazonas S/A
CELPA – Centrais Elétricas do Pará S/A
CEM – Companhia de Eletricidade de Manaus
CHESF – Companhia Hidroelétrica do São Francisco
Cia – Companhia
Co. – Company
CV – cavalo-vapor (1 CV = 0,735497 W)
ELETROBRÁS – Centrais Elétricas Brasileiras
ELETRONORTE – Centrais Elétricas do Norte do Brasil S/A
EUA – Estados Unidos da América
EXIMBANK – Export Import Bank of The United States
GB – Guanabara
GE – Edison General Electric Company
HP – horse-power (1 HP = 0,746 W)
KVA – Kilovolt-ampere.
KW – Quilowatt
KW/h – Quilowatt-hora
Ltd – Limited
Ltda – Limitada
MVA – Megavolt Ampere
MW – Megawatt
MW/h – Megawatt-hora
PA – Pará
PCH – Pequena Central Hidrelétrica
RWE – Reinisch-Westfälisches Elektrizitätswerk
SIN – Sistema Interligado Nacional
SPVEA – Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia
SUFRAMA – Superintendência da Zona Franca de Manaus
UEC – United Electric Car Company
UHE – Usina Hidrelétrica
UTE – Usina Termelétrica
ZFM – Zona Franca de Manaus

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	16
CAPÍTULO I – ENERGIA ELÉTRICA, ECONOMIA E SOCIEDADE: A CONSTRUÇÃO DO PROBLEMA.	22
1.1. A necessidade de intensificação do uso da energia para expansão do capitalismo.	23
1.2. O surgimento e a consolidação da indústria de energia elétrica.	25
1.3. A indústria de energia elétrica no Brasil (1880 – 1930): a eletricidade que move os interesses econômicos e políticos.	32
1.3.1. A chegada da Light no Brasil, e a consolidação do poder do capital para o monopólio dos serviços em São Paulo e no Rio de Janeiro.	35
1.3.2. A exploração dos serviços de eletricidade pelas empresas de menor porte.	43
1.4. Estado <i>versus</i> Energia Elétrica no início do século 20: as primeiras tentativas de regulamentação dos serviços no Brasil.	46
CAPÍTULO II – A MANÁOS ILUMINADA E A POLÍTICA DE ELETRIFICAÇÃO ATÉ 1908.	50
2.1. A iluminação pública em Manaus, antes da eletricidade.	51
2.2. O processo de contratação da iluminação pública a eletricidade em Manaus, e a criação da Manaós Electric Lighting Company.	54
2.3. A inauguração da iluminação pública a eletricidade, e a atuação da Manaós Electric Lighting Company.	61
2.4. Ventiladeros Electricos: a eletricidade como força motriz.	67
2.5. A empresa dos Nery: criação dos <i>Serviços Electricos do Estado</i> , e a primeira decadência perante o monopólio estadual sobre a eletricidade.	73
2.5.1. A queda na qualidade dos serviços elétricos entre 1903 e 1906: acidentes de trabalho e reclamações populares.	77
2.5.2. Constantino Nery e o arrendamento das operações ao amigo Travassos da Rosa: má gestão, corrupção e colapso no fornecimento de energia.	81
CAPÍTULO III – ANOS DE LUZ: A ELETRICIDADE NAS MÃOS DOS INGLESES.	88
3.1. A constituição da Manáos Tramways and Electric Light Company, e o arrendamento da concessão de Antônio de Lavandeyra.	90
3.2. Um homem chamado Kirk.	94
3.3. 1910 a 1920: Manáos Tramways como referência de qualidade nos serviços de eletricidade.	95
3.2.1. Bittencourt e Kirk: a lua de mel entre governo e a companhia de eletricidade.	102
3.2.2. Governo e eletricidade entre 1913 e 1921: o casamento entra na rotina.	107
3.3. A década de 1920: a crise no casamento entre governo e eletricidade.	111
3.3.1. O início da crise dos bondes.	115
3.3.2. A querela entre estado e empresa, e a desavença entre Salles e Kirk.	118
3.4. A última luz antes da escuridão: o final da década de 1920.	123

CAPÍTULO IV – LIGHTS OFF: OS ANOS FINAIS DOS INGLESES EM MANAUS (1930-1951).	124
4.1. Dorval Porto e a eletricidade antes do <i>Governo Provisório</i> .	125
4.2. A Revolução de 1930 e o alinhamento político da Manáos Tramways ao Governo Provisório.	126
4.3. O Governo Federal entra em cena: Getúlio Vargas e a energia elétrica no Amazonas.	128
4.3.1. A reordenação da indústria de energia elétrica no Brasil e seus reflexos no Amazonas.	129
4.4. Os anos 1930 no Amazonas: o alinhamento da concessionária com o governo central.	131
4.4.1. 1930-1935: Os Serviços Elétricos no início do Governo Vargas.	132
4.4.2. 1935 – 1939: Novamente, Álvaro Maia.	137
4.4.3. A revisão contratual de 1939: aos ingleses, tudo.	146
4.5. A Manáos Tramways entra no esforço de guerra (1939-1945).	153
4.6. O pós-guerra: sem Getúlio, sem Álvaro Maia, sem Kirk.	159
4.6.1. A aposentadoria de Edward Kirk após a renúncia de Getúlio Vargas.	160
4.6.2. A intervenção federal na Manáos Tramways and Electric Light Company Limited.	163
4.7. Leopoldo Neves entra em cena: a reestatização dos serviços de eletricidade.	172
4.8. <i>This is the end</i> : a perda da concessão pela Manáos Tramways e a recriação dos Serviços Elétricos do Estado.	173
CONCLUSÃO.	182
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.	197
ANEXO I	207
APENDICE I	209
APENDICE II	217

INTRODUÇÃO.

A Engenharia não é uma ciência inteiramente exata, como se supõe. Toda obra, desde seu projeto e até sua entrega ao usuário final, não possui somente uma motivação técnica ou estética. As “coisas” são desenvolvidas, construídas, destruídas e reconstruídas, sobretudo a partir de motivações e vaidades pessoais de um indivíduo ou de um grupo que exerce o poder em uma determinada situação ou em um momento histórico. Uma simples intervenção sobre o meio pode trazer uma intenção política, econômica ou social, e que, geralmente influencia no *modus vivendi* da população residente no local desta intervenção, com a alteração de todo um conjunto de relações sociais e econômicas.

Até o final do século XIX, a energia mecânica que movia o mundo era oriunda do vapor: locomotivas, navios e máquinas industriais queimavam lenha e carvão em suas fornalhas de caldeiras. A energia basicamente ficava restrita ao meio industrial, enquanto as residências ainda viviam de maneira similar ao século anterior, com iluminação à lamparina ou à vela, e com a utilização de ferramentas e de utensílios exclusivamente manuais, porém, a partir da “domesticação” da eletricidade e a sua viabilização como bem a ser distribuído e comercializado, o mundo foi gradativamente se apropriando das novas tecnologias em seus centros urbanos e, posteriormente, nas áreas rurais. Os modos de produção foram alterados, as atividades de transformação ganharam eficiência e os ganhos de capital se intensificaram. Nas cidades, os costumes mudaram a partir da chegada da eletricidade: os horários de trabalho, de lazer, as demais atividades sociais puderam ser estendidas para além do pôr do sol. As mulheres puderam andar à noite nas ruas com maior segurança, por conta da iluminação pública, e em seus lares um conjunto de novas ferramentas elétricas tornaram o serviço doméstico mais fácil. Máquinas de costura, ferros de passar, assadeiras, ventiladores: bastava ligá-los a uma tomada. A eletricidade permitiu que a vida se tornasse gradativamente mais confortável, segura e prática.

A mudança da configuração energética para a eletricidade, no entanto, somente foi possível por conta da aliança entre a técnica, o capital, e a política. Os primeiros clientes da eletricidade foram os governos, face ao grande investimento necessário para a implantação dos sistemas de geração e distribuição de energia para iluminação, força motriz e transporte por *railways* ou *tramways*. O novo padrão estético dos sistemas de iluminação pública por eletricidade representavam o progresso, a modernidade e o

futuro de nações. Era uma nova página na história de cada localidade, e a transição para a energia elétrica se tornou uma excelente ferramenta de propaganda política para os governantes que tiveram a feliz oportunidade de exercer o Poder Político naquele momento histórico específico. Muitos deles, inclusive, ainda não foram esquecidos justamente por terem sido os agentes políticos a levar a iluminação pública ou bondes elétricos para seus celeiros políticos. Ocorre, no entanto, que o custo financeiro dessa modernidade era alto, muito alto. O Poder Político teve de se aliar ao Poder Econômico para que os sistemas pudessem se tornar realidade. Política e Dinheiro se uniram pela força da eletricidade, em um modelo que permanece nos tempos atuais.

No Brasil, a chegada da eletricidade ocorreu a partir de um desejo pessoal e progressista do Imperador Dom Pedro II, e os primeiros sistemas de iluminação pública foram instalados no período imperial pela empresa General Electric, de Thomas Alva Edison (que recebeu exclusividade para a exploração da eletricidade no Brasil). No início do Brasil República, por sua vez, os sistemas de eletricidade já eram mais populares, com custos menores e tecnologias melhores. Os sistemas de iluminação pública se expandiram para várias localidades brasileiras e, apesar de as regras de concessão ainda seguirem o modelo do Império, já havia uma aparente livre concorrência entre as empresas fornecedoras de máquinas e equipamentos para geração e distribuição de energia. Em uma nação relativamente jovem, a eletricidade era um grande coringa no jogo de consolidação do Brasil República, cujos jogadores (políticos, empresários e os cidadãos comuns) precisavam aprender em quais jogadas esta nova carta deveria ser utilizada. Com isso, aprenderam a estratégia mais importante para se vencer o jogo, que consistia em: Poder Político detém a concessão, e Poder Econômico detém a capacidade de execução das obras. Aliados, os dois poderes se fecham entre si e se configuram em um sistema de benefícios mútuos que perdura até os dias atuais. As empresas exploradoras de eletricidade (privadas ou públicas) que hoje atuam no Brasil são, em quase sua totalidade, ligadas diretamente ou indiretamente a grupos políticos regionais: as companhias de distribuição estaduais (CEMIG-MG e CEB-DF, por exemplo) possuem suas diretorias indicadas diretamente pelos governadores estaduais. A Eletrobras Eletronorte, que atua na geração e transmissão de energia, historicamente está ligada à família do ex-presidente José Sarney, que igualmente indica os cargos de direção¹. As distribuidoras de energia recentemente privatizadas em 2018 (Roraima,

¹ DORIA, Palmério. **Honoráveis bandidos: um retrato do Brasil na era Sarney**. São Paulo: Geração Editorial, 2009.

Rondônia, Piauí, Alagoas, Acre e Amazonas) foram vendidas para grupos empresariais ligados a políticos regionais².

Em Manaus, a eletricidade chegou ao mesmo momento em que o estado do Amazonas dispunha de um grande poder financeiro, e havia um grupo político com boa vontade para gastar os recursos em obras de melhoramentos e modernização do espaço urbano. A partir da implantação do sistema inicial de iluminação pública e transporte por bondes, o sistema elétrico passou a ser explorado, até os anos 1950, por grupos econômicos muito próximos ao grupo político ativo em cada momento histórico. Em muitos momentos, os gastos com energia elétrica representavam a maior parte das despesas do estado. E por todo o período, a eletricidade foi uma ferramenta para obtenção de popularidade ou de outras vantagens políticas, para justificativa de atos públicos escusos, desvio de verbas públicas, ou qualquer outra ação que tivesse por objetivo final a obtenção de dinheiro, ou exercer o Poder.

A população de Manaus possui uma relação de amor e ódio com a energia elétrica: por um lado, a cidade se orgulha de ter sido, em um passado já distante, centro de modernidade, de pujança econômica, com bondes elétricos circulando nas avenidas principais, com um Teatro Amazonas iluminado por lâmpadas de arco voltaico e, em sua área de influência, postes de iluminação pública que permitiam uma vida social noturna em bares ou restaurantes que dispunham de equipamentos elétricos como ventiladores ou refrigeradores para o conforto de seus usuários. Essa é a Manaus da *Belle Époque*, cultuada nos livros escolares e na cultura popular contemporânea. Por outro lado, há a Manaus decadente, que surgiu a partir da década de 1920, com famílias tradicionais economicamente arruinadas, com o tesouro estadual falido, com funcionários públicos sem receber seus vencimentos, e com um *locus* urbano sem o mesmo brilho da iluminação elétrica dos tempos anteriores. Por aproximadamente 40 anos, a população de Manaus recebeu um serviço precário de energia elétrica para iluminação, força e transportes públicos³. Em alguns momentos, a cidade de Manaus ficava semanas ou mesmo meses sem qualquer fornecimento de energia elétrica pela concessionária. Era a cidade às escuras, a Manaus dos homens-morcegos, a metrópole

² Em dezembro de 2018 ocorreu a privatização da Eletrobras Distribuição Amazonas, após 68 anos em operação sob controle estatal. O grupo empresarial comprador (Oliveira Energia / Atem Distribuidora de Petróleo) é de origem do próprio estado do Amazonas. As duas empresas se tornaram grandes fornecedoras de combustíveis e mesmo de produção de energia para a estatal Eletrobras durante a gestão do político amazonense Eduardo Braga, à frente do MME.

³ Somente no início da década de 1960 o sistema de distribuição de energia elétrica em Manaus sofreu um conjunto de intervenções técnicas e aportes financeiros que permitiram o fim de uma situação caótica referente ao fornecimento de energia para a população, que iniciou na década de 1920.

apagada, que foi socorrida somente a partir dos governos militares com seus planos ufanistas de progresso para a Região Amazônica.

A história da eletrificação no Brasil é ainda um tema pouco estudado. As primeiras publicações relevantes, em nível nacional, são da década de 1970 e priorizam dados estatísticos e técnicos das empresas e da carga instalada no território nacional. Na década de 1980, as Centrais Elétricas Brasileiras – ELETROBRAS – criaram o *Centro de Memória da Eletricidade no Brasil*, e iniciou-se o processo de compilação das publicações acadêmicas e dos acervos documentais das empresas que atuam / atuaram na indústria da eletricidade. Ainda assim, o número de novas publicações depositadas no acervo do instituto, a cada ano, é muito menor que o número de novas publicações em países como Estados Unidos, México e Argentina.

No caso específico da eletrificação da Região Amazônica, há uma quantidade não muito grande de publicações sobre o tema, em comparação com as demais regiões. A eletrificação da cidade de Manaus, por sua vez, até o presente momento não havia sido apresentada como tema único, e sim como componente de um *locus* maior de pesquisa. Foi encontrada apenas uma publicação, denominada *Apontamentos para a História da Eletrificação de Manaus*, de 1947, a qual se dedicava exclusivamente ao processo histórico. A partir de então, não foi encontrada nenhuma outra publicação que tratasse do assunto.

A motivação para esta pesquisa se deu em 2013. Durante uma reforma na estrutura civil do prédio administrativo da Eletrobras Distribuição Amazonas⁴, foi encontrada uma caixa com um conjunto de documentos fiscais, técnicos, administrativos, e livros de registro de empregados da empresa datados desde 1896. A partir desta descoberta, o setor de documentação da empresa passou a digitalizar e a catalogar cada item, e foi criada uma comissão interna para prospectar documentos históricos nos depósitos de outras unidades da empresa. Após seis meses de trabalho, já se tornava possível a criação de um pequeno acervo histórico de informações técnicas, fiscais e trabalhistas que permitem, a partir de sua análise crítica, a compreensão de parte do *modus operandi* das primeiras décadas do setor elétrico em Manaus. Este conjunto de documentos serviu como fonte primária inicial para este trabalho de

⁴Concessionária de distribuição de energia elétrica para o estado do Amazonas. Este prédio administrativo, localizado à rua Sete de Setembro, no centro de Manaus, teve sua construção na década de 1890, para abrigar a primeira empresa de viação pública de Manaus.

pesquisa, definiu os rumos metodológicos a seguir, e a questão-problema a ser respondida.

A questão energética contemporânea – na Região Amazônica em especial – é um tema no qual a técnica sempre esteve envolvida com o Poder Político e os detentores do capital (que neste trabalho será denominado Poder Econômico). A partir da década de 1990, quebrou-se o monopólio estatal para geração, transmissão e distribuição de energia elétrica. A maioria das empresas de distribuição estaduais foi privatizada, e alguns grupos privados passaram a investir também na geração e na transmissão de energia. A estatal Centrais Elétricas Brasileiras (ELETROBRAS), fundada em 1962, passou a concorrer com a iniciativa privada em todas as modalidades da indústria de energia, e a qualidade dos serviços estatais passou a ser diretamente comparada com a qualidade dos serviços oferecidos pela iniciativa privada. Em 2017, no entanto, as concessionárias de distribuição de todos os estados amazônicos (exceto o estado do Pará) ainda permaneciam estatais, por motivos diversos⁵. Em 2018, retomou-se o processo de venda das empresas dos estados do Acre, Amazonas, Rondônia e Roraima, e duas grandes questões entraram em pauta: 1) A iniciativa privada é capaz de distribuir energia em localidades isoladas? 2) Quais os grupos políticos ligados às empresas que adquirem cada distribuidora estatal?

Os questionamentos acima serviram de apoio para a formulação da questão-problema deste trabalho. A pesquisa das fontes primárias mostrou que, em Manaus, o sistema elétrico foi gerido com alternâncias entre a administração pública e a administração privada. Não se sabia, no entanto, quais os fatores estruturais e conjunturais para cada mudança de modalidade de gestão. Também não se sabia qual o grau de interferência do Poder Político junto às empresas de capital privado que atuaram na exploração dos serviços elétricos. A pesquisa se encontra, portanto, fundamentada na seguinte questão-problema: *como ocorreu a eletrificação de Manaus?* Havia a necessidade do entendimento das relações entre eletricidade, Poder Político e Poder Econômico no período em que houve quatro alternâncias de gestão: o capital privado assumiu a iluminação pública e os bondes em 1896. Em 1902 as empresas de eletricidade foram estatizadas e o serviço permaneceu nesta modalidade até 1908, quando foi privatizada mais uma vez e entregue a um grupo de capitalistas ingleses, que

⁵Acredita-se que o motivo principal de as empresas não terem sido vendidas tenha sido a dificuldade logística da geração e distribuição de energia em sistemas isolados dos estados amazônicos, além da própria interferência política para impedimento da venda das empresas.

controlou a eletricidade em Manaus até o início da década de 1950, quando mais uma vez a empresa é estatizada. A partir de então, e até a conclusão deste trabalho, a distribuição de energia elétrica em Manaus permaneceu sob a responsabilidade de empresas públicas. Os fatores que motivaram cada mudança, e cada maneira na qual cada capital geriu a empresa, tornaram-se um grande interesse para a pesquisa.

O objetivo central desta pesquisa é compreender o processo de eletrificação da cidade de Manaus, bem como analisar a interação entre a técnica, a política e o capital entre 1895 e 1950. As balizas temporais estão justificadas da seguinte maneira: em 1895 ocorreu a concorrência pública para a escolha da empresa executante do projeto de construção do sistema de iluminação pública a eletricidade, no governo de Eduardo Gonçalves Ribeiro. No ano de 1950, por sua vez, ocorreu a estatização dos serviços de eletricidade em Manaus, situação que perdura até o momento de conclusão deste trabalho de pesquisa.

A metodologia de pesquisa deste trabalho é essencialmente qualitativa, e os principais métodos utilizados foram a pesquisa e a análise historiográfica das fontes. Para que fosse possível a compreensão das interações entre política, capital e sociedade, foi necessário “ouvir a voz” de cada segmento: o Poder Político, por meio da leitura das Mensagens Governamentais, das edições do Diário Oficial, das Leis e Decretos-Leis estaduais e federais. Em seguida a “voz” do Capital, por meio de relatórios, atas de reunião, balanços financeiros, memoriais descritivos, plantas de situação e outros documentos internos das empresas que exploraram a eletricidade em Manaus. A voz (ou vozes) da sociedade, por sua vez, foi analisada principalmente com base na leitura das edições dos jornais de maior circulação durante o período estudado. Em paralelo às fontes primárias e às fontes jornalísticas, foi realizada a pesquisa na literatura especializada sobre o tema, no acervo audiovisual referente ao período, e na coleta de dados com descendentes de protagonistas do tema deste trabalho.

Esta obra se encontra dividida em quatro capítulos. Inicialmente, é apresentada a construção do problema, com o histórico sucinto de como a eletricidade se consolidou como matriz energética a partir da união entre o Poder Econômico e o Poder Político, em nível global e nacional. O segundo capítulo traz a discussão para o nível local, e descreve o processo de implantação da eletricidade como iluminação e força motriz, com todas as interferências políticas no processo até 1908, momento em que a concessão é entregue à iniciativa privada. Os capítulos III e IV descrevem, portanto, pouco mais de quatro décadas de operação do sistema elétrico pelo capital britânico da

Manáos Tramways and Electric Light Company Limited. Em todos os capítulos, tem-se como esteio a análise das relações entre governantes e mandatários das empresas exploradoras da eletricidade, da qualidade dos serviços prestados pelas concessionárias em cada momento histórico, e da opinião pública sobre os serviços ofertados.

A relevância deste trabalho se encontra justamente na possibilidade de pensar o processo de eletrificação de Manaus não somente como um fator urbanístico, como uma obra de embelezamento ou modernização da metrópole a partir da introdução de uma nova matriz energética. A eletricidade, desde seu início, foi uma excelente ferramenta política para o mandatário estadual de plantão. A partir de sua consolidação como matriz energética, a economia e a sociedade do estado do Amazonas passaram a ficar dependentes da energia elétrica. A política, portanto, exercia seu poder em todos os processos decisórios, nos planejamentos de eletrificação das localidades, nos valores de tarifas de iluminação pública e transporte por bondes, além de se aliar ou se opor às empresas concessionárias conforme a conveniência. É o que se pretende analisar nesta tese.

CAPÍTULO I – PODER POLÍTICO, PODER ECONÔMICO E ENERGIA ELÉTRICA: A CONSTRUÇÃO DO PROBLEMA.

O filósofo e escritor alemão Ludwig Büchner escreveu, por volta de 1898, o livro *Na aurora do século XX*⁶. Nesta obra, o autor teve por objetivo fazer uma perspectiva de como seria o *modus vivendi* global, a partir das mudanças culturais, mudanças políticas e inovações tecnológicas advindas do século XIX. Destacou, portanto, a utilização da eletricidade como força motriz do século que se iniciaria. Previa que, em pouco tempo, eletricidade seria produzida de maneira mais direta, a custos mais baixos, permitindo o acesso de todos a esta nova fonte de energia. Assim, afirmava Büchner:

Se o século XIX foi o século do vapor, o século XX será, provavelmente, o da electricidade. Esta força, pela suas applicações múltiplas, dará a vida um character, que ainda não pôde presumir-se; e tornará possível o que até agora era sonho ou fantasia, isto é, a direção dos balões, a aviação e as explorações submarinas. Podemos conjecturar como plausível que, a despeito dos progressos que nos ensoberbecem, os nossos netos ternos-ão na conta de grosseiros bárbaros, por não termos sabido explorar, de maneira racional, os recursos que a natureza dispartiu por toda a Terra. Causar-lhes-á espanto que podessemos viver em meio dos turbilhões de fumo vomitados pelas chaminés das nossas fábricas, quando seria demasiado simples aproveitar as forças naturaes, e transportar a energia, assim produzida, aonde houvesse precisão della. Sob outro ponto de vista, é provável que, por effeito de se tornarem cada

⁶BÜCHNER, Luiz. **Na aurora do século XX**: Relance de vista sobre o passado e o futuro. Tradução Livre, Aditamentos e Anotações Pelo General Celestino de Sousa. 2ª ed. Lisboa: Livraria Internacional, s/d.Coleção Biblioteca de Educação Moderna.

vez mais fáceis e baratos os meios de comunicação, as grandes aglomerações urbanas se dissolvam pouco a pouco. A cidade constituirá o centro dos negócios, e os habitantes viverão dispersos pelo campo circundante. Volveremos, pois, em virtude dos próprios progressos da ciência, a um modo de vida mais natural⁷.

O autor, no entanto, faleceu em 1899. Não viveu um único ano no novo século, mas acertou ao prever que, nas décadas seguintes, a eletricidade faria parte do cotidiano da sociedade e, de fato, seria a fonte de energia impulsora da economia. Cem anos depois, outra obra, *O novo século*, de Eric Hobsbawm, confirmaria as previsões de Büchner, quando fez suas considerações sobre o mundo economicamente globalizado⁸. A utilização da eletricidade, assim como muitas outras tecnologias que foram desenvolvidas ou aperfeiçoadas no século XX, teria como motivo primordial a necessidade de se manter ou expandir o desenvolvimento econômico capitalista.

Os processos que levaram à utilização da eletricidade como força motriz do sistema capitalista são baseados principalmente nas inovações tecnológicas do século XIX e na necessidade de expansão do capital. Porém, em paralelo, a difusão da eletricidade para o cotidiano social dependeu também das interações entre os agentes da indústria da eletricidade com os agentes políticos em nível global. Uma vez que as primeiras aplicações para a eletricidade estavam voltadas para a iluminação e os sistemas de transportes das cidades, a popularização da eletricidade deveria ocorrer sob as bênçãos do poder público. A partir do momento em que os governantes perceberam a eletricidade como uma excelente ferramenta política, a qual representava a modernidade e fazia o capital circular, esta fonte de energia não mais se desvinculou do trabalho dos governantes em nível global.

A relação entre política, economia e eletricidade torna-se a tônica deste capítulo, no qual se descreve a evolução tecnológica para a utilização da energia elétrica no cotidiano das cidades, em substituição ao vapor e à queima de combustíveis fósseis para iluminação pública. Inicialmente, são apresentadas duas categorias-chave: Poder Político e Poder Econômico. Em seguida é apresentado, de maneira sucinta, o primeiro momento de utilização da eletricidade como fonte de energia no Brasil e, em paralelo, as primeiras ações políticas para a consolidação e o estabelecimento de alguns grupos empresariais exploradores da energia elétrica no Brasil.

⁷ Idem, p. 47.

⁸ HOBBSAWM, Eric. **O novo século: entrevista a Antonio Polito**. São Paulo: Companhia de Bolso, 2013, p. 130.

1.1. Poder Político e Poder Econômico: conceitos fundamentais.

O Poder, como conceito sociológico, remete ao direito de deliberar, de agir, de mandar. Em outros contextos, significa exercer uma autoridade, soberania, ou a posse de um domínio, influência ou força⁹. Poder é um termo originado a partir do vocábulo latino *possum*, que significa “ser capaz de”, e é uma palavra que pode ser aplicada em diversas definições e áreas do conhecimento. A Sociologia ainda explica o conceito como a habilidade de impor uma vontade sobre a vontade do outro. Dentre os diversos tipos de Poder, temos o Poder Político e o Poder Econômico.

Na esfera política, Poder é a capacidade de imposição de algo sem alternativa para a desobediência. O Poder Político, quando reconhecido como legítimo e ao mesmo tempo sancionado como executor da ordem estabelecida, coincide com a autoridade constituída. Existe, no entanto, Poder Político distinto desta definição, como no caso das revoluções ou governos ditatoriais. O poder se expressa nas diversas relações sociais, e onde existem relações de poder, existe política, e a política se expressa nas formas institucionalizadas de poder como, por exemplo, o Poder Executivo, o Poder Legislativo e o Poder Judiciário existentes no Brasil¹⁰.

O Poder Político é institucionalizado quando passa a existir uma estrutura organizada para cumprir a sua função social. Tal estrutura obedece regras preestabelecidas não dependem exclusivamente da vontade do governante. A partir desse ponto é concluído que o poder é de todo o povo, porém há uma pessoa escolhida pelo povo para representar o Poder, de maneira personalizada ou jurídica. O poder institucionalizado preenche os fins do poder político, fins que pertencem só a ele e não se confundem com os objetos das diversas associações que os homens formam. Assim, na fase institucional, o poder volta à massa dos indivíduos e são as normas por eles editadas ou aprovadas que regulam a ação dos governantes e as relações dos indivíduos entre si. O conjunto dessas normas, costumeiras ou escritas, é o Direito, e a organização daí decorrente é o Estado moderno. Para elaborar uma constituição, somente o poder institucionalizado dispõe de força, deixando de obedecer pessoas para obedecer as normas que regem governantes e governados. A ideia de institucionalização do poder

⁹JOHNSON, Allan G. **Dicionário de Sociologia: guia prático da linguagem sociológica**. Rio de Janeiro: Zahar, 2007.

¹⁰Azambuja, Darcy. **Introdução à ciência política**. São Paulo: Globo, 2007.

traduz essa forma de organização de poder, nascida do fato de os homens quererem deixar de obedecer a outro homem, passando a obedecer a uma instituição ou a uma abstração. Uma operação jurídica de transferência do suporte do poder da pessoa dos governantes para uma entidade abstrata e ideal, independente das pessoas dos governantes. Para uma entidade dotada de unidade, de continuidade, de poder fundado e limitado pelo direito. A institucionalização do Poder é a operação jurídica pela qual o Poder político se transfere da pessoa dos governantes para uma entidade abstrata - o Estado. O efeito jurídico desta operação é a criação do Estado como suporte do poder independente da pessoa dos governantes. Neste sentido, refere que o Estado não é justaposição de um grupo, de um território, de um chefe, mas antes uma certa maneira de ser do Poder, pelo que não há Estado em todos os grupos humanos que vivem num território próprio sob a coerção de um chefe, exigindo-se unidade, continuidade, poderio e limitação pelo direito¹¹.

O Poder Econômico, por sua vez, representa também uma concepção de natureza política, uma vez que se constitui em uma das manifestações do Poder. Direitos e obrigações se contrapõem, desde a imposição do domínio absoluto, e até mesmo nos relacionamentos mais democráticos e igualitários.

O poder (a capacidade de agir) possui como elemento fundamental a ação. Esta ação não deve ser necessariamente praticada, e pode ser assinalada apenas como possível de ser praticada. Assim, o poder pode se materializar por ambas as formas, sem nenhum prejuízo para a sua distinção. Esta ação efetivada, ou apenas possível de ser efetivada, na atividade econômica é caracterizada como Poder Econômico. Este poder fica tão associado à atividade econômica que, nas normas do Direito Econômico e do Direito da Concorrência, se tornam conteúdos fundamentais¹².

As duas modalidades de Poder – Político e Econômico – coexistem e, em muitos casos, tentam promover a sobreposição de uma à outra. Ao longo da história da eletrificação mundial, a nova configuração de utilização da energia elétrica como força motriz somente foi possível a partir de uma consonância entre os dois poderes. A eletricidade se tornara, ao mesmo tempo, uma excelente ferramenta para o Poder Político (traduzida na manutenção dos grupos políticos dominante) assim como uma

¹¹ BURDEAU, Georges. **Tratado de Ciência Política (vol. I)**. São Paulo: Martins Fontes, 2005.

¹² SOUZA, Washington Peluso Albino de. **Primeiras Linhas de Direito Econômico**. 3ª Edição, São Paulo: Editora LTR, 1994.

matéria-prima essencial para a expansão das atividades econômicas, em substituição aos processos artesanais ou movidos a vapor.

1.2. A necessidade de intensificação do uso da energia para expansão do capitalismo.

Pensar a indústria de energia elétrica implica ir além da visão de que se trata de um desenvolvimento tecnológico humano, concebido exclusivamente com o propósito de transpor os limites técnicos proporcionados pelas forças produtivas de uma determinada época. A eletricidade se constitui historicamente em uma manifestação da natureza que os homens já conhecem por milênios, mas que nem sempre a observaram como um potencial instrumento de produção econômica.

A expansão da produção depende da possibilidade de disponibilizar maior quantidade de energia mecânica às máquinas que compõe o sistema produtivo. Estas, cada vez mais, reúnem um maior número de ferramentas, aumentando desse modo a energia requerida. A energia animal é então substituída pela máquina a vapor, que converte a energia térmica em trabalho mecânico para obtenção da força produtiva.

A máquina a vapor amplia a expansão capitalista de uma maneira notória, em função dos inúmeros resultados alcançados, dentre os quais, destaca-se o aumento substantivo da massa de produtos em função da energia mecânica concentrada e disponibilizada pelas máquinas, que, por sua vez, realizam o trabalho equivalente a centenas de homens, em algumas situações, nessa equação, as taxas de produtividade apresentam um fantástico crescimento. Outro resultado é o aumento da massa de produtos em circulação, com a utilização da máquina a vapor também no transporte de cargas e de pessoas. A máquina a vapor constituiu-se em uma inovação tecnológica que combinou resultados significativos em duas instâncias cruciais à acumulação capitalista: o aumento da quantidade de produtos em circulação e a formulação dos preços finais dos produtos, com a ampliação do mercado consumidor para estes. As contradições, no entanto, não cessam e o conflito entre o capital e o trabalho se intensifica na medida em que o grau de exploração capitalista, agora proporcionado pelo aumento da força de trabalho reserva (trabalhadores desempregados), confere maior poder aos capitalistas

para negociarem o valor desta força de trabalho. Ainda, o aumento da capacidade produtiva acirra também outro conflito, a concorrência entre os capitais¹³.

A máquina a vapor converte a energia química do combustível orgânico em energia térmica. Esta, por sua vez, é transferida a um fluido que aumenta sua energia interna e se expande. Esta expansão é então aproveitada para a transformação em energia mecânica. Esta energia mecânica se converte em trabalho produtivo do equipamento, com potência superior a de dezenas ou mesmo de centenas de homens. Assim, é concebida uma tecnologia de conversão de grande quantidade de energia, capaz de ser transportada para qualquer lugar, superando os limites anteriormente impostos pela utilização de tração animal ou da utilização de potenciais hidráulicos¹⁴.

A máquina a vapor, no entanto, possui suas limitações. Os processos industriais mobilizam uma série de máquinas e equipamentos para a diversidade de subprocessos existentes. Dispor uma máquina a vapor para cada subprocesso é economicamente inviável. Utiliza-se então um número reduzido de geradores de vapor, combinados aos sistemas de distribuição para os diferentes processos produtivos. No entanto, esta configuração, utilizada até hoje nas plantas que operam com máquinas a vapor, são limitadas a uma baixa eficiência na conversão de energia térmica em energia mecânica, além da necessidade da disposição de grande quantidade de combustível orgânico e de água em abundância para transformação em vapor. Deste modo, os capitalistas que dispunham dos dois recursos – água e combustíveis – naturalmente dispunham de maior capacidade de geração de lucros em relação aos demais.

Tornava-se necessária, portanto, a adoção de novas tecnologias produtivas para serem utilizadas como alternativas à utilização da máquina a vapor. Tecnologias que tornassem os processos industriais mais simplificados, menos dependentes de combustíveis e de fontes de água, e com valores mais acessíveis para sua implantação e utilização. É esta necessidade que promove a entrada em cena da utilização da energia elétrica como força motriz para a manutenção e a expansão do capitalismo.

1.3. O surgimento e a consolidação da indústria de energia elétrica.

O conjunto de inovações técnicas e científicas apresentadas nas últimas três décadas do século XIX transformou consideravelmente o mundo da produção, a

¹³HUNT, Emery. **História do Pensamento Econômico**. São Paulo: Campus, 2006, p. 27

¹⁴Idem, p. 32.

estrutura social, a vida cotidiana e o imaginário dos homens, e definiu uma nova forma de organização e de funcionamento da civilização ocidental, baseada na sociedade urbana e industrial. Este modelo esteve limitado à Europa Ocidental e aos Estados Unidos até o início do século XX, quando passou a ser incorporado em escala global com sua penetração em regiões menos desenvolvidas do mundo.

Por volta do ano 1900, a industrialização já influenciava de tal modo as condições de vida de uma grande parte da população ocidental. De fato, muitos elementos incorporados ao cotidiano da vida atual – motores, telefones, elevadores, lâmpadas elétricas, transportes públicos – surgiram naquele período. O pleno aproveitamento das qualidades tecnológicas destas invenções permitiu o desenvolvimento de outras atividades industriais bem como de sua consolidação como bens de consumo acessíveis a uma parte maior da população.

O ocorrido, ao final do século XIX, foi o estabelecimento de uma íntima relação entre ciência e técnica, entre laboratórios e fábricas. De fato, os avanços científicos deste período foram essencialmente científicos, uma vez que requeriam não apenas conhecimento de ciência pura, como também um processo mais consistente de experimentação científica e análise. As descobertas mais significativas desta fase se originaram, sobretudo, dos laboratórios de física e química e marcaram o nascimento das ciências aplicadas. O laboratório se tornou, neste contexto, peça indispensável do complexo industrial que se estruturava, e contribuía decisivamente para o aprimoramento técnico e a redução dos custos de produção, além de promover uma interação cada vez mais estreita entre industriais, técnicos e cientistas profissionais.

A grande maioria das invenções práticas surgidas ao final do século XIX resultou não somente da aplicação do conhecimento científico à indústria, como também do emprego de novos materiais e de novas fontes de energia. A indústria de siderurgia é um bom exemplo desta afirmação. Embora o aço já fosse conhecido há séculos, os métodos utilizados para sua fabricação eram extremamente demorados e o custo do produto era extremamente caro. O desenvolvimento de processos mais rápidos e com utilização de menos energia, principalmente por meio da invenção do alto forno por William Siemens em 1867, mudou radicalmente este quadro. Com isso, a produção europeia de aço passou de 80.000 toneladas em 1850 para 28 milhões de toneladas em 1900¹⁵. Assim, o aço foi progressivamente substituindo o ferro na produção de grandes

¹⁵SIEMENS DO BRASIL LTDA. **Siemens no Brasil: 100 anos moldando o futuro**. São Paulo: DBA, 2005, p. 18.

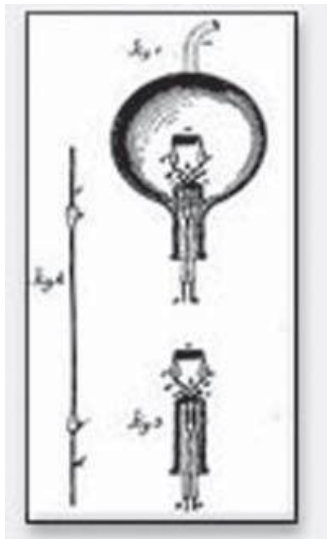
estruturas como trilhos ferroviários, edificações e produção de máquinas. Também no período ocorre a intensificação de outros metais para fins industriais, com destaque para o cobre, utilizado como condutor elétrico; o chumbo, utilizado na fabricação de tubulações; e o zinco, utilizado na indústria química.

Os notáveis progressos registrados na siderurgia e no aproveitamento industrial de outros metais estavam relacionados com uma mudança ainda mais relevante: a introdução da eletricidade como nova fonte de iluminação, força e calor. Da mesma forma que a indústria siderúrgica, a indústria química e a indústria mecânica, a indústria elétrica se originou especificamente de descobertas científicas e exerceu um impacto sem precedentes sobre o conjunto da sociedade, em função principalmente da enorme diversidade de usos que adveio dela.

A eletricidade já era conhecida pelas experiências de laboratório desde 1800, quando o físico italiano Alessandro Volta criou a primeira bateria, com a produção de corrente elétrica por meio de reações químicas. O processo científico avançou e, em 1831, o físico inglês Michael Faraday concebeu o princípio do dínamo, com a geração de corrente elétrica a partir de energia mecânica rotacional. No entanto, para a utilização da eletricidade para fins práticos, dependia de sua produção a baixos custos e, principalmente, da existência de um sistema de transmissão de corrente elétrica à distância.

Nesse sentido, o marco inicial da história da indústria da eletricidade pode ser representado pela invenção do dínamo, com base no conceito de Faraday, pelo alemão Werner von Siemens em 1867. Sua primeira utilização foi no aproveitamento da força hidráulica para geração de energia elétrica em uma serraria de propriedade do engenheiro francês Aristide Berges. Todavia, as possibilidades práticas somente se tornaram reais em 1881, quando o engenheiro francês Marcel Deprez demonstrou a possibilidade de transportar energia à longa distância, por meio da alta tensão. Posteriormente, a invenção do alternador e do transformador permitiu o emprego em larga escala da energia elétrica¹⁶.

¹⁶ CENTRO DA MEMÓRIA DA ELETRICIDADE NO BRASIL. **Panorama do setor de energia elétrica no Brasil**, p. 12.



UNITED STATES PATENT OFFICE.

THOMAS A. EDISON, OF MENLO PARK, NEW JERSEY.

MANUFACTURE OF INCANDESCENTS.

SPECIFICATION forming part of Letters Patent No. 274,296, dated March 10, 1883.
Application filed August 14, 1882. (No specimens.)

To all whom it may concern:

Be it known that I, THOMAS A. EDISON, of Menlo Park, in the county of Middlesex and State of New Jersey, have invented a new and useful Improvement in the Manufacture of Incandescing Conductors for Electric Lamps, (Case No. 456;) and I do hereby declare that the following is a full and exact description of the same.

The object I have in view is to provide a cheap and efficient material and method for producing flexible carbon filaments for use as the incandescing conductors of electric lamps. This I accomplish by the use of gluten, or a mixture thereof with starch or other material. The gluten is obtained by removing the starch from the flour of cereals; but a part or all of the starch may be allowed to remain mixed with the gluten. A dough or paste is formed of the gluten or gluten and starch with the minimum amount of water, and the dough is then pressed out on polished surfaces into sheets of uniform thickness. Filaments of the desired shape with enlarged ends are punched

from the dough and are dried, after which they are carbonized by heat under strain and pressure; or the dough is forced by pressure from a chamber through an orifice in the shape of a long filament, and is cut into proper lengths. Extra pieces of dough are put on the ends of the cut filaments to form the enlarged clamping ends, when the filaments are bent into proper shape and dried, after which they are carbonized by heat under strain and pressure. The filaments made in either way described may be dried under strain or strain and pressure to preserve their shape.

What I claim is—

A flexible carbon filament for incandescing electric lamps, formed of carbonized gluten, or a mixture thereof with other materials, substantially as set forth.

This specification signed and witnessed this 5th day of July, 1882.

THOMAS A. EDISON.

Witnesses:

C. P. MOTT,
RICH. N. DYER.

Figura 1.01 – Desenho da lâmpada incandescente patenteada por Thomas Edison, em janeiro de 1880. Disponível em URL: <http://webexhibits.org/> e Documento de patente de Edison. Jim Halping Web Site. Disponível em URL: <http://www.jhalpin.com/metuchen/tae/pics/EdisonPat1d.jpg>

A invenção da lâmpada elétrica foi outra contribuição fundamental para o desenvolvimento desse novo ramo industrial, e se tornou um êxito comercial em 1879 quando o inventor Thomas Edison implantou um filamento mais durável à lâmpada incandescente, patenteada no ano seguinte (figura 1). Três anos depois, por iniciativa de Edison, foi inaugurada a primeira usina de geração de energia elétrica do mundo, na cidade de Nova Iorque, para o fornecimento de iluminação para casas e escritórios da ilha de Manhattan. A generalização do uso da eletricidade, no entanto, somente ocorreu após a invenção da corrente alternada pelo físico Nikola Tesla, em 1888, o que possibilitou a instalação de sistemas de iluminação nas ruas e casas de cidades inteiras. A notável difusão dos usos da eletricidade, observada no final do século XIX, estava intimamente associada a duas características essenciais: a transmissibilidade e a flexibilidade¹⁷.

Quanto à primeira característica, trata-se da possibilidade de a eletricidade ser transportada através do espaço, sem que isso implique em perdas consideráveis do quantitativo de energia gerada. A segunda característica se refere à possibilidade de se converter, com facilidade e eficiência, em outras formas de energia como a luz e o calor, por exemplo. Da combinação das duas características, decorrem duas importantes consequências. Por um lado, a utilização da eletricidade permitiu que as instalações industriais se localizassem em pontos distantes das fontes de energia. Por outro lado, possibilitou ampla disseminação da energia, ao alcance de todos.

¹⁷Idem, p.12-13.

No início do século XIX, a eletricidade estava circunscrita ao campo das curiosidades científicas. No entanto se tornou, de maneira progressiva, uma forma de energia comercialmente útil de viável, nas comunicações, na siderurgia, na indústria química ou, finalmente, na iluminação.

O emprego da eletricidade na iluminação causou um impacto econômico sem precedentes, o que viabilizou a formação de um novo setor industrial: a indústria da eletricidade. Essa indústria compõe-se de dois ramos: a indústria de equipamentos elétricos, e a indústria de energia elétrica, que gera, transmite e distribui corrente elétrica. O ponto de partida para o desenvolvimento da indústria de equipamentos elétricos foi, sem dúvida, a formação de um grande mercado consumidor para a lâmpada incandescente, inventada por Thomas Edison em 1879. Entretanto, como para o acionamento das lâmpadas era necessário todo um sistema de geração, transmissão e distribuição de corrente elétrica, a demanda por ele provocada acabou por estimular igualmente a indústria elétrica em todo seu conjunto¹⁸.

Com o domínio da tecnologia empregada na geração e na utilização de energia elétrica, as principais empresas norte americanas e europeias do setor já nasceram virtualmente sob a forma de monopólio.

Os pioneiros da indústria elétrica nos Estados Unidos foram três engenheiros: Thomas Edison, Elihu Thomson e Edwin Houston, que fundaram na década de 1880 a Edison General Electric e a Thomson-Houston Electrical Company. Na mesma década, o industrial George Westinghouse constituiu a Westinghouse Electric Manufacturing Company, empresa voltada basicamente para a produção de sistemas de geração e distribuição de energia para força motriz e iluminação, além de ter produzido importantes inovações em transformadores de energia elétrica. Com a exploração do potencial energético das cataratas do Niágara e com a transmissão da corrente produzida até a cidade de Buffalo, a Westinghouse experimentou grande expansão, acelerada pela aquisição de duas empresas menores, a Consolidated Electric Light Company e a United States Electric Company.

Os primeiros passos da indústria elétrica norte americana foram marcados pela rivalidade entre as três maiores empresas: Thomson-Houston, Edison e Westinghouse. A competição por menores preços de venda dos produtos era intensa e a evolução tecnológica da linha de produção apresentava-se extremamente rápida. A acirrada concorrência levou a uma queda em espiral dos preços da energia comercializada, e

¹⁸Ibidem, p. 17-18.

levou o setor à sua primeira crise econômica. Assim, por conta das dificuldades financeiras, a Edison e a Thomson-Houston se fundiram em abril de 1892, o que resultou na criação da General Electric Company (GE).¹⁹

Esta empresa recém-criada controlava a maior parte da tecnologia patenteada do setor elétrico, o que lhe garantia a liderança de mercado. Por meio de uma agressiva política de aquisição de patentes e da introdução de inovações próprias, a GE praticamente garantiu o monopólio da tecnologia de fabricação de lâmpadas e de outros equipamentos elétricos. A empresa contava com o suporte financeiro do poderoso capitalista J.P. Morgan, que participou do acordo de fusão em 1892, e integrou a diretoria da empresa desde a sua fundação. À época, a nova companhia controlava mais de 2000 patentes de invenções elétricas.

Enquanto isso, a Westinghouse concentrava seus esforços na produção de sistemas de corrente alternada e de lâmpadas de arco. Em pouco tempo, a empresa rivaliza com a GE na produção de equipamentos de geração e de distribuição. As disputas por patentes entre as duas maiores empresas do setor elétrico eram constantes, além da arena comercial. Em várias oportunidades, as disputas eram decididas nos tribunais. Essa situação chegou a termo em 1896, quando GE e Westinghouse firmaram um acordo geral de reconhecimento de patentes, com as configurações de um cartel quanto ao uso de suas respectivas tecnologias já patenteadas. Coube à GE a representação de 62,5% das patentes do cartel e 37,5% à Westinghouse. Os negócios deveriam ser divididos nessa proporção, sem pagamento de *royalties* outra parte, exceto se uma das companhias excedesse sua respectiva cota. Este acordo fortaleceu o domínio das duas empresas no mercado, e dificultou sobremaneira a entrada de novas empresas no setor elétrico norte americano. Depois de 1896, muitas empresas pequenas passaram para o controle da GE ou da Westinghouse, que assim estabeleceram um duopólio sobre o setor²⁰.

As duas empresas consolidaram suas posições hegemônicas por conta, fundamentalmente, de três fatores: a superioridade tecnológica inicial, o controle de patentes e, principalmente, o notável poder financeiro. Graças a estes recursos, puderam absorver as empresas concorrentes e as patentes que detinham, além de financiar as próprias vendas. Por meio do uso recíproco de tecnologia, as duas empresas reconheceram e reforçaram o poder uma da outra, em troca da paz no mercado. Esses

¹⁹Ibidem, p. 18-19.

²⁰Ibidem, p.19.

mesmos elementos de controle e coordenação lhes permitiram dominar os mercados fora de seu país de origem, com base em uma estrutura empresarial muito semelhante de suas matrizes.

De fato, as primeiras empresas elétricas norte americanas faziam investidas comerciais fora dos Estados Unidos desde a sua fundação, com o intuito de se obter um proveito rápido das suas invenções. No final da década de 1880, a Edison General Electric penetrou no mercado inglês, alemão e italiano, por meio de suas subsidiárias. Já a Thomson-Houston, no mesmo período, abriu filiais na Inglaterra e na França. A Westinghouse também possuía uma filial na Inglaterra, além de agentes comerciais em vários países europeus²¹.

No entanto, por volta de 1896, o investimento direto do capital norte americano começava a se mostrar pouco rentável. A concorrência no mercado europeu era forte e as matrizes tinham dificuldade em administrar adequadamente suas filiais. Os governos europeus, sensíveis às pressões das empresas locais, não atendiam aos pedidos de proteção de patentes encaminhados pelas empresas americanas. Com bastante frequência, as empresas europeias simplesmente copiavam os modelos e as inovações das filiais estrangeiras.

A GE, já fundida com a Thomson-Houston, logo reduziu sua participação nas subsidiárias inglesa e alemã, enquanto a Westinghouse se desfez de suas filiais europeias. Para amenizar a concorrência nos mercados externos, as firmas líderes no mundo adotaram um sistema similar ao acertado pela GE e pela Westinghouse em 1896, com o acordo de licenciamento de patentes entre as empresas norte americanas e as empresas europeias²².

A trajetória cumprida pelas grandes empresas da indústria elétrica europeia foi muito semelhante a de suas similares norte americanas, e também se basearam no monopólio da tecnologia e no estabelecimento de sucursais em outros países.

O país que apresentou maiores progressos no setor elétrico foi a Alemanha. Os precursores da indústria da eletricidade alemã foram os engenheiros William e Werner von Siemens que, em sociedade com o inventor J. Halschke, fundaram em 1874 a empresa Siemens & Halschke. No início da década de 1890, a companhia ingressou no mercado dos Estados Unidos, com a instalação de uma filial em Chicago. No entanto, devido aos mesmos problemas enfrentados pelas empresas norte americanas na Europa,

²¹Ibidem, p.21.

²²Ibidem, p. 20-21.

os irmãos Siemens venderam sua filial à GE em 1900. A outra empresa de grande porte do setor elétrico alemão era a Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft (AEG). Fundada em 1883, pelo alemão Emil Rathenau e controlada pela GE norte americana, a AEG ganhou autonomia empresarial em 1901, e conquistou uma importante fatia de mercado na Europa e, principalmente, na América do Sul, com a instalação de sistemas de iluminação pública a eletricidade para as empresas concessionárias de distribuição de energia recém-criadas no continente. Com a utilização das mesmas estratégias de incorporação de concorrentes, com o domínio da tecnologia de fabricação de produtos e, sobretudo, com uma sólida estrutura financeira que permitia crédito fácil aos clientes em todo o mundo, Siemens e AEG criaram um poderoso parque industrial que empregava, em 1914, cerca de 150.000 pessoas²³.

Outro país europeu que se destacou no setor elétrico foi a Suíça. Sua maior empresa, a Brown-Boveri, foi fundada em 1891 pelo inglês Charles Brown e pelo alemão Walter Boveri. Devido às pequenas dimensões do mercado suíço, a empresa foi levada em seu processo de expansão a se instalar em outros seis países europeus e nos Estados Unidos, até a década de 1910. Outras grandes empresas europeias do setor elétrico eram a sueca ASEA e a Philips holandesa. A primeira se tornou especialista em fabricação de turbinas e logo seus produtos ultrapassaram as suas fronteiras nacionais. Já a Philips, que basicamente operava com a utilização de licenças de patentes de outros fabricantes, obteve grande crescimento econômico durante a Primeira Guerra Mundial, uma vez que a Holanda permaneceu neutra no conflito e exportou seus produtos para todos os países envolvidos²⁴.

Esse foi, portanto, o quadro da indústria elétrica internacional na virada do século XIX, momento em que ingressaram no Brasil as primeiras empresas concessionárias de energia elétrica de origem estrangeira, conforme explicado no item a seguir.

1.4. A indústria de energia elétrica no Brasil (1880 – 1930): a eletricidade que move os interesses econômicos e políticos.

²³SIEMENS DO BRASIL LTDA. **Siemens no Brasil: 100 anos moldando o futuro**. São Paulo: DBA, 2005, p. 21.

²⁴CENTRO DA MEMORIA DA ELETRICIDADE NO BRASIL. **Panorama do setor de energia elétrica no Brasil**, 1988, p.22.

A industrialização em diversos setores produtivos, cuja mudança havia transformado a face mundial, ainda não havia chegado ao Brasil na primeira metade do século XIX. Não havia carvão nem máquinas a vapor, e as formas de energia ainda eram as mesmas dos séculos anteriores: a tração animal, o aproveitamento de pequenos cursos de água, a lenha das florestas e matas e, sobretudo, a força humana advinda do trabalho escravo. Somente ao final do século, com as correntes migratórias, surgem os trabalhadores assalariados que substituíram o trabalho escravo. Com isso, o Brasil dá os primeiros passos para a implantação das atividades industriais. Neste momento, no entanto, a atividade industrial mundial já estava sendo apresentada às novas descobertas científicas e suas consequências tecnológicas: o eletromagnetismo, a eletricidade, o dínamo, os motores elétricos e as lâmpadas elétricas.

As primeiras experiências práticas relacionadas à energia elétrica no Brasil ocorreram ao final do período imperial e, portanto, contemporâneas às aplicações iniciais ocorridas nos Estados Unidos e na Europa. Tão logo surgiam globalmente, as inovações relacionadas à eletricidade eram experimentadas no país.

Em fevereiro de 1879, Dom Pedro II concedeu à empresa General Electric Company o direito de introduzir no Brasil os aparelhos e processos inventados por Thomas Edison, a quem conhecera três anos antes na Exposição de Filadélfia²⁵. Era intenção do imperador que as inovações tecnológicas fossem logo introduzidas no Brasil. Naquele ano, foi inaugurada a iluminação elétrica da Estrada de Ferro Dom Pedro II, atual Central do Brasil. Foram utilizadas seis lâmpadas de arco voltaico, do tipo Jablokhov, alimentadas em corrente alternada por meio de um inversor mecânico, ligado ao gerador de corrente contínua, por sua vez conectado a um motor de combustão externa de ciclo Stirling, em substituição aos 46 pontos de iluminação a gasogênio utilizados desde 1872²⁶. Assim, tem-se o início do emprego da energia elétrica produzida mecanicamente no Brasil.

Dois anos depois, o Departamento Imperial de Telégrafos instalou 16 lâmpadas do mesmo tipo em um trecho do jardim do Campo da Aclamação (atual Praça da República), na capital do Império, também movidas por dínamos ligados a motores Stirling. No mesmo ano, também na capital, ocorreu a iluminação do edifício do Ministério da Viação e do Largo do Paço, com a utilização de 60 lâmpadas. Na ocasião,

²⁵Idem, p. 29.

²⁶ WEIBERT, Fernando. **A energia elétrica no Brasil: da primeira lâmpada à Eletrobras**. Rio de Janeiro: Bibliex, 1977, p. 27.

foi possível a realização de obras de calçamento também no período noturno, e foi possível a instalação de uma linha telefônica que ligava o prédio do Ministério ao Largo do Machado.

O primeiro serviço de iluminação pública da América do Sul foi inaugurado em junho de 1883, na cidade de Campos (RJ). O sistema era alimentado por uma máquina a vapor, ciclo Rankine, com três geradores do tipo dínamo, com a iluminação de 39 lâmpadas. Em 1885, na cidade de Rio Claro (SP), teve início o fornecimento de energia elétrica para iluminação pública, com a utilização inicial de 10 lâmpadas de arco voltaico acionadas por máquina a vapor e dínamo. Ambas as obras foram realizadas pela General Electric Company e utilizaram-se os mesmos equipamentos para geração de energia (figura 2) ²⁷.

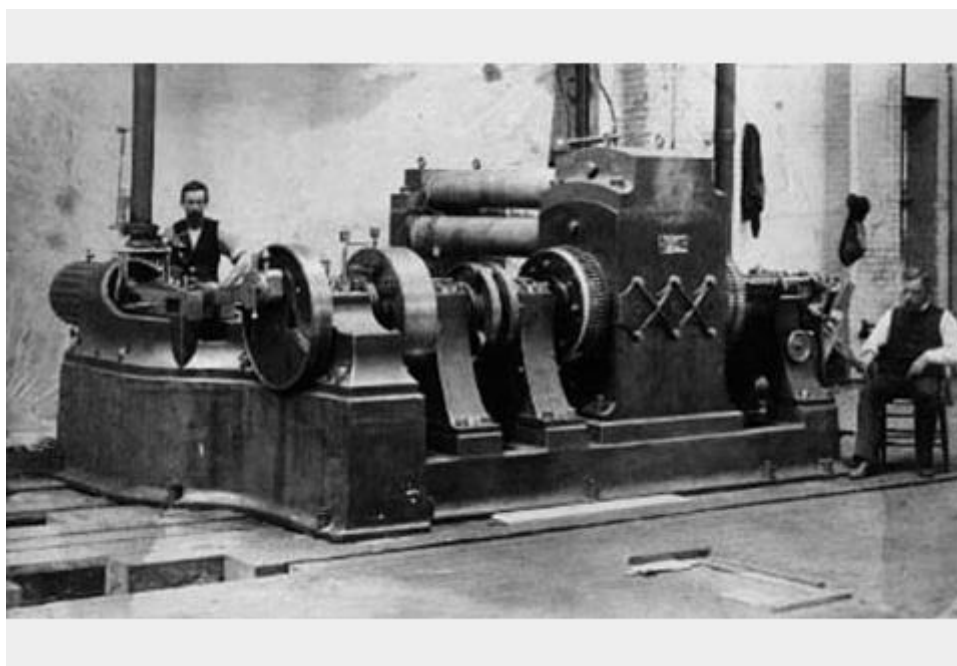


Figura 1.02: modelo de conjunto termogerador de energia, fabricante General Electric, utilizado em Campos e Rio Claro.

Fonte: General Electric Company, 2015.

A primeira capital brasileira a contar com um serviço de iluminação pública movida por eletricidade foi Porto Alegre. Em 1887, foi inaugurada a usina termelétrica Fiat Lux, em ciclo Rankine e movida por um único dínamo. Em 1890, foi ampliada com

²⁷CENTRO DA MEMORIA DA ELETRICIDADE NO BRASIL. **Panorama do setor de energia elétrica no Brasil**, p.32.
GENERAL ELECTRIC COMPANY. **GE in Brazil: A century of light and power**. Nova Iorque: GE Publishing, 1990, P. 07.

a instalação de mais um grupo gerador²⁸. Ainda em 1887, em Juiz de Fora, foi criada a Companhia Mineira de Eletricidade, com a inauguração do serviço de iluminação pública em setembro de 1889, com equipamentos fabricados pela Westinghouse Company²⁹. Também em 1889, são inaugurados os serviços de força e luz nas cidades de São Paulo e Curitiba.

Com o início do período republicano, os serviços de iluminação pública com energia elétrica surgem em várias cidades, em substituição à iluminação a gás. Tratavam-se geralmente de empreendimentos privados, de capital nacional ou estrangeiro, com tecnologia integralmente importada. Em 1900, todos os serviços de iluminação pública em território nacional utilizavam equipamentos de um dos seguintes fabricantes: General Electric Company (EUA), Westinghouse Company (EUA), Fiat Lux (Itália) e Siemens AG (Alemanha). Em 1883, a potência elétrica instalada no Brasil era de 52 kW, e em 1900 a potência aumentou para 12.085 kW. Este aumento se deve, principalmente, ao início da utilização da energia elétrica para fins industriais, com a implantação de pequenas indústrias nas localidades que já dispunham da oferta deste tipo de energia. Também o início da utilização da energia hidrelétrica contribuiu para este aumento, uma vez que o equipamento hidráulico, em substituição ao equipamento térmico, permitia a geração de maior potência elétrica, a um custo muito menor. O Brasil, até então um país exclusivamente agrícola, via iniciar sua indústria manufatureira. Muitos capitais ociosos se interessaram pelas indústrias nascentes, dentro deste processo iniciado no final do período imperial³⁰.

1.4.1. A chegada da Light no Brasil, e a consolidação do poder do capital para o monopólio dos serviços em São Paulo e no Rio de Janeiro.

A implantação das primeiras companhias de eletricidade, à sua base, com a subordinação, de um lado, à disponibilidade das fontes de energia (hidráulica ou térmica), e de outro lado, aos grandes centros consumidores, é o caminho para a produção de energia em maior escala. Ao final do século XIX, por todo o país, energia elétrica é gerada por meio de usinas hidrelétricas e termelétricas que utilizam óleo Diesel, gás pobre, ou mesmo lenha.

²⁸CENTRO DE MEMORIA DA ELETRICIDADE NO BRASIL. **Panorama do setor de energia elétrica no Brasil**, p. 32.

²⁹Idem, p. 32-33.

³⁰Ibidem, p. 33.

Com esta perspectiva, e com o início da diversificação da economia brasileira nos primeiros anos da república, vêm a se organizar no Brasil companhias de energia elétrica sob o controle de capitais estrangeiros, as quais terão importância na evolução do setor elétrico nacional, quer pelo longo tempo em que predominarão no setor, quer pelo aporte de capital e tecnologia que o Brasil não dispõe naquele momento. Destaca-se, neste contexto, a chegada da empresa canadense Light no Brasil³¹.

Em 1897, o capitalista ítalo-canadense Francesco Gualco e o paulista Antônio Augusto de Souza obtiveram a concessão para a exploração do serviço de transporte urbano de passageiros em bondes elétricos na cidade de São Paulo, por um período de 40 anos. Tão logo receberam a concessão, em 15 de junho daquele ano, ambos viajam ao Canadá no sentido de obtenção dos recursos financeiros e técnicos necessários ao empreendimento. Esta concessão fora obtida com facilidade graças ao livre trânsito do comendador Souza nos meios políticos do estado de São Paulo. Seu genro, o advogado Carlos de Campos, era naquele momento Secretário de Justiça do estado e influente membro do Partido Republicano Paulista³².

Naquele mesmo ano, o engenheiro norte-americano Frederick Pearson, inventor das primeiras turbinas de geração de energia hidrelétrica, visitou a capital paulista e estabeleceu seu primeiro contato com Gualco e o comendador Souza. Estes, orientados pelo engenheiro, solicitaram em dezembro de 1898 a ampliação da concessão original das linhas de bondes. Além disso, obtiveram uma segunda concessão, por meio da qual poderiam também atuar no negócio de geração e de distribuição de energia elétrica. Em seguida, foi negociada uma posterior transferência das duas concessões a Pearson³³.

Em 07 de abril de 1899, foi então constituída em Toronto, Canadá, a São Paulo Railway, Light and Power Company Limited iniciativa de um grupo de capitalistas canadenses, com capital inicial de seis milhões de dólares. Pearson foi designado consultor técnico da nova empresa, e teve participação decisiva no processo de sua criação, uma vez que foi responsável pela aproximação entre os sócios fundadores. O objetivo da empresa ia além da produção, da utilização e da venda da eletricidade. Abrangia também a aquisição de bens móveis e imóveis necessários às suas atividades, o que incluía terras, lagos, açudes, correntes e quedas d'água.

³¹SOUZA, Edgard de. **História da Light: primeiros cinquenta anos**. São Paulo: Eletropaulo, 1989, p.02.

³²Idem, p. 23-24.

³³Ibidem, p.42.

Em julho de 1899, por meio de decreto do presidente da República Campos Sales, a São Paulo Light and Power estava autorizada a trabalhar no Brasil. Em setembro, Gualco e o comendador Souza transferiram suas concessões para o grupo canadense. Em dezembro, a razão social da companhia sofreu uma alteração: a palavra *Railway* foi substituída por *Tramway*, termo britânico utilizado para o transporte de passageiros por trilhos em perímetro urbano. Isto se deu pelo fato de a empresa ter desistido de atuar no setor de estradas de ferro³⁴.

A preferência da companhia canadense pela cidade de São Paulo não foi fortuita. Ao final do século XIX, a capital paulista concentrava, em seu espaço, os principais resultados da expansão da economia cafeeira: crescimento populacional, diversificação das atividades comerciais, fortalecimento do setor bancário e o aumento acelerado do número de fábricas. Com a reunião desse conjunto de elementos favoráveis, São Paulo oferecia oportunidades de investimento extremamente interessantes às duas principais atividades da Light: o transporte coletivo acionado à eletricidade, além da geração e distribuição de energia elétrica.

A cidade de São Paulo, na verdade, já dispunha desses serviços antes da chegada da Light. O setor de transportes públicos era monopolizado pela Companhia Viação Paulista, a qual utilizava bondes de tração animal. A produção e comercialização de energia elétrica, por sua vez, estavam a cargo da Companhia Água e Luz do Estado de São Paulo, que produzia energia numa pequena usina a vapor no centro da capital. Ambas as empresas eram controladas por capital nacional³⁵.

Logo a Light entrou em conflito com as duas empresas. Além de dispor de concessões que lhe conferiam o direito de disputar o mercado, a empresa canadense contava com recursos técnicos e financeiros tão grandes, que lhe permitiria eliminar ou absorver seus concorrentes sem maiores problemas. Assim, com o auxílio jurídico de Carlos de Campos e de seu irmão Américo de Campos, os dois expoentes jurídicos do estado de São Paulo à época, em 1900 a Light já havia comprado a Viação Paulista e detinha o controle acionário da Força e Luz. Com a garantia do monopólio dos serviços de bondes elétricos e de fornecimento de energia, a companhia canadense pôde desfrutar das vantagens oferecidas pelo acelerado crescimento urbano da cidade de São Paulo, atestado pelo ritmo de construção de usinas, expansão de redes de distribuição e

³⁴Ibidem, p.36.

³⁵Ibidem, p.38-39.

o aumento da capacidade de geração de energia nas duas primeiras décadas do século XX³⁶.

Com sua presença já consolidada na capital paulista, a Light iniciou, em 1905, sua penetração na cidade do Rio de Janeiro, capital da República e maior centro urbano do país. No começo do ano anterior o advogado canadense Alexander Mackenzie, executivo da companhia, vislumbrou com boas perspectivas a instalação de uma empresa que reunisse os serviços de produção e distribuição de energia elétrica aos de viação elétrica, nos mesmos moldes da São Paulo Light.

Mackenzie, assim como Pearson e os demais executivos da Light, mantinham excelentes relações com o presidente da República, o paulista Rodrigues Alves. O presidente, antes de assumir o Governo da República, havia sido presidente do estado de São Paulo à época em que a Light se estabeleceu na capital paulista. Francesco Gualco e o comendador Souza, detentores iniciais da concessão dos serviços elétricos para a capital paulista, já eram próximos de Rodrigues Alves antes de este assumir o governo do estado³⁷. Com Rodrigues Alves na presidência da República, não haveria grandes dificuldades políticas para o estabelecimento da Light na Capital Federal. O presidente promoveu a aproximação de Mackenzie com Pereira Passos, prefeito da Capital Federal e maior centro urbano do Brasil.

Em seguida, Mackenzie viajou para o Canadá para constituir, em 09 de junho de 1904, a Rio de Janeiro Tramway, Light and Power Company Limited. Mackenzie e Pearson foram indicados procuradores da empresa no Brasil, no intuito de se manter o elo entre as companhias de energia de São Paulo e do Rio de Janeiro. Em janeiro de 1905, Mackenzie adquiriu, como pessoa física, a concessão outorgada ao britânico William Reid em 1899 para fornecimento de energia elétrica gerada por força hidráulica no perímetro urbano do Distrito Federal. Em março do mesmo ano, assinou acordo com o governo do estado do Rio de Janeiro para a exploração industrial de força hidráulica dos rios Ribeirão das Lajes e do rio Paraíba do Sul. Em maio, a Rio de Janeiro Tramway, Light and Power recebeu autorização federal para operar no país. Em dezembro de 1905, a antiga concessão de Reid e os direitos de exploração de Ribeirão das Lajes e do Paraíba já haviam sido transferidos de Mackenzie para a nova companhia³⁸. Em 1907, a Light já monopolizava todos os serviços de iluminação

³⁶Ibidem, p.42.

³⁷SOUZA, Edgard de. **História da Light: primeiros cinquenta anos**. P.53-54.

³⁸Idem, p. 56.

elétrica e fornecimento de gás, do transporte por bondes e de telefonia do Rio de Janeiro, com a aquisição total ou da maior parte do controle acionário de todas as demais companhias que exploravam este serviço na capital.

Verifica-se, portanto, que o sucesso da Light nos dois maiores centros urbanos do país foi possível, em grande parte, graças ao bom relacionamento entre a empresa, as lideranças políticas e os detentores do capital econômico, aliados ao bom momento econômico em que se passava o Brasil.

O presidente Rodrigues Alves iniciava seu governo em uma atmosfera de otimismo. Os banqueiros Rothschilds haviam se despedido do presidente anterior, Campos Sales, com um telegrama paternal e convidativo, com o seguinte conteúdo “[...] devido a vossa deliberação de restaurar o equilíbrio das finanças, o crédito de vosso país ressurgiu e a felicidade geral da nação bastante aumentou”.³⁹

Este telegrama, ao mostrar o cenário de possibilidades no qual Rodrigues Alves receberia a República, também mostra que o presidente detinha estreitas relações com a família Rothschild. De fato, ao assumir o Ministério da Fazenda do governo Prudente de Moraes, em 1894, Rodrigues Alves foi o negociador da consolidação dos empréstimos externos contraídos pelo país junto aos Rothschild. Foi conselheiro do Império, e também Ministro da Fazenda no governo de Floriano Peixoto. Paralelamente à vida política, também foi empresário de sucesso na exportação de café. A própria ascensão de Rodrigues Alves à presidência da República foi, por si só, a representação dos interesses de um grupo que explorava o segmento da cafeicultura⁴⁰.

Em São Paulo, a concessão dos serviços públicos era outorgada pelo poder estadual. No governo estadual de Rodrigues Alves, as concessões dos serviços à Light foram outorgadas em curtos espaços de tempo, em comparação ao período para concessão de outorga solicitada por outras empresas. A antiga Companhia de Força e Luz de São Paulo, por exemplo, recebeu sua concessão em 18 meses após seu pedido inicial. Francesco Gualco e o comendador Souza receberam a concessão para os mesmos serviços em apenas três meses, sem ao menos terem constituído uma empresa para exploração ou mesmo deterem o conhecimento técnico para tanto. Após a constituição da Light em São Paulo, o repasse da concessão de Gualco e Souza à empresa canadense foi efetuado em menos de seis meses após a constituição da

³⁹SILVA, Hélio. **O Poder Civil: 1895/1910**. São Paulo: editora Três, 2004, p. 117.

⁴⁰Idem, p.118.

empresa⁴¹. Os irmãos Carlos e Américo de Campos eram os advogados da Light nos primeiros dez anos de sua existência, sendo que o trabalho de ambos foi fundamental para o êxito da celeridade nos processos de concessão e do êxito nos processos de aquisição das empresas concorrentes.

Já no Rio de Janeiro, a concessão dos serviços públicos era outorgada pelo Governo Federal. Ao assumir a presidência, Rodrigues Alves nomeou Pereira Passos como prefeito do Distrito Federal, e a este lhe foi dada a incumbência de promover o embelezamento da capital federal, financiado pelos empréstimos contraídos junto aos irmãos Rotschild, além das divisas oriundas da agroindústria dos estados de São Paulo e Minas Gerais, e da economia da borracha oriunda da Amazônia⁴².

Rodrigues Alves promoveu a aproximação entre Alexander Mackenzie e o prefeito Pereira Passos logo no início de seu mandato presidencial. Assim como ocorreu em São Paulo, a outorga da concessão para a exploração dos serviços de eletricidade para a Light na Capital Federal ocorreu em um intervalo de tempo muito inferior ao usual (06 meses após o estabelecimento jurídico da companhia). Em menos de dois anos de operação, a empresa já detinha o monopólio de todas as concessões, por meio de fusões, aquisições e controles acionários permeados por manobras jurídicas facilitadas pelo Poder Judiciário. Américo de Campos, assim como fez em São Paulo, foi o advogado da Rio de Janeiro Light em seus dois primeiros anos de operação⁴³.

O processo de entrada da Light no Rio de Janeiro, no entanto, carece de uma explicação mais detalhada para sua compreensão. Ao momento da escolha da empresa que iria explorar os serviços de eletricidade na Capital Federal, a única empresa concorrente da Light era o grupo empresarial cujos dirigentes eram os capitalistas brasileiros Eduardo Guinle e Cândido Gaffrée, os quais se sentiram prejudicados pelo processo de escolha da Light como prestadora do serviço, e travaram uma disputa jurídica e empresarial com o grupo canadense.

Eduardo Guinle já possuía o interesse em explorar os serviços de eletricidade no Rio de Janeiro desde o período imperial, porém só deu seus primeiros passos em 1899, ao adquirir a concessão para a exploração da queda do rio Paquequer para a construção de uma usina hidrelétrica. Em 1903, Gaffrée e Guinle reuniram os maiores empresários industriais cariocas para questioná-los se havia o interesse em substituir o vapor pela

⁴¹ CENTRO DA MEMORIA DA ELETRICIDADE NO BRASIL. **Panorama do setor de energia elétrica no Brasil**, p. 38.

⁴² SILVA, Hélio. **O Poder Civil: 1895/1910**. São Paulo: editora Três, 2004, p.120.

⁴³SOUZA, Edgard de. **História da Light: primeiros cinquenta anos**, p. 62.

eletricidade como força motriz em suas fábricas. Naquele ano, representando os interesses da classe industrial carioca, Guinle fundou a empresa Aschoff & Guinle, junto com o engenheiro Adolfo Aschoff, para iniciar o processo de obtenção de concessões e a exploração dos serviços no estado do Rio de Janeiro⁴⁴.

Aschoff e Guinle compraram, em seguida, a casa de materiais elétricos de James Mitchell, engenheiro eletricitista canadense associado de Mackenzie e Pearson. No mesmo ano, Aschoff sugeriu aos membros do Conselho Diretor do Clube de Engenharia do Brasil que examinassem o projeto de lei n. 65, elaborado por intendentes municipais, referente aos serviços de energia elétrica na cidade do Rio de Janeiro. Sugestão que merece ser destacada, pois se traduziu na primeira lei municipal sobre os serviços de eletricidade do Distrito Federal.

Adolfo Aschoff foi, portanto, um dos elaboradores da primeira lei municipal que regulamentava os serviços de geração e distribuição de energia elétrica na Capital Federal, e que permitia a concorrência na exploração dos serviços, em um momento que Guinle, Aschoff, Graffrée e os canadenses da Light se estruturavam para a exploração dos serviços⁴⁵.

Em março de 1904, após a morte de Adolfo Aschoff, a Aschoff & Guinle foi absorvida pela Guinle & Cia, fundada pelos filhos de Eduardo Guinle, Eduardo, Guilherme e Carlos Guinle. Essa sociedade comanditária, além de comercializar artigos elétricos e representar os maiores fabricantes internacionais de equipamentos elétricos, incluindo a General Electric, envolveu-se na construção de usinas hidrelétricas e linhas de transmissão, executando projetos encomendados por terceiros em diversos estados: Minas Gerais, Rio de Janeiro, São Paulo, Rio Grande do Sul, Distrito Federal e Bahia⁴⁶.

Assim, de investidores em uma casa de importação e exportação de vários produtos, inclusive materiais elétricos, a família Guinle acabou por investir diretamente no setor elétrico. Nos anos iniciais do século XX, Gaffrée e Guinle detinham acordos firmados com várias indústrias no país e também com os poderes públicos, além de

⁴⁴OLIVEIRA, Márcio P. **A indústria elétrica no Brasil no início do século XX: a companhia brasileira de energia elétrica e a Atuação do grupo Guinle & Cia na produção do urbano e suas redes técnicas**. Simpósio Internacional Globalizacion, Innovacion e Construcción de redes técnicas urbanas en America y Europa. Barcelona, 2012.

⁴⁵HANSEN, Claudía. **A Eletricidade no Brasil da Primeira República: a CBEE e os Guinle no Distrito Federal (1904-1923)**. Tese de doutorado. Programa de Pós Graduação em História, Universidade Federal Fluminense (UFF). Niterói-RJ, 2012, p.89.

⁴⁶ OLIVEIRA, Márcio P. **A indústria elétrica no Brasil no início do século XX: a companhia brasileira de energia elétrica e a Atuação do grupo Guinle & Cia na produção do urbano e suas redes técnicas**. Simpósio Internacional Globalizacion, Innovacion e Construcción de redes técnicas urbanas en America y Europa. Barcelona, 2012.

terem conhecimento técnico sobre o assunto⁴⁷, e articulações importantes dentro de órgãos da sociedade civil, como o Clube de Engenharia e também em órgãos da sociedade política, como o Conselho Municipal. Dessa forma, o interesse do “grupo de Pearson” em associar-se aos Guinle para a exploração do mercado de eletricidade do Distrito Federal era algo bastante inteligente, mesmo porque não havia por parte dos capitalistas canadenses ligados a Pearson, naquele momento, grande interesse em investir em eletricidade na Capital Federal.

Não se pode afirmar precisamente, no entanto, se houve negociação efetiva entre Pearson e Guinle para um acordo na exploração dos serviços de eletricidade na Capital Federal. No entanto, uma carta de Pearson dirigida a Mackenzie, em 1904, nos sugere que tenha ocorrido a negociação entre o brasileiro e os canadenses:

(...) There is a Mr. Eduardo Quinle, who is now associated with Aschoff whose father is a very wealthy man in Rio, and of whom go have no doubt heard. This young Quimle came in and seen me before he returned to Brazil an stated that his father would like to foin in any enterprise we might carry buy in Rio to the extent of several millions of dollars. I understand this man has considerable influence so would be a very good associate for us to have, and I suggest that you see him and have some talk with him tell him that we would like to have him associate with us if we can get concessions and conditions such as would warrant us in going on with the scheme. You would of course have to tell him that at present we do not care for his money, but would like to know if he would care to join us on some fair basis (...). You might make a provisional offer to Mr. Quimle that we would let him join us to any amount up to \$ 5.000.000. Par value of bonds of underwriting on this basis of 60% stock bonus, and see if he would care to take any portion of this. His son talked very large to me when he was here, but it is very likely the father would feel very different about it. I would help us very much to have him associated with us and help me very much in financing this business if he agreed to take a stated amount on a basis of this sort. Consequently anything you can do to bring about a proposition from him would be of immense advantage to me (...)⁴⁸.

Como se pode observar na carta, Pearson declara que Guinle já possuía uma empresa estruturada, e por ter muitos contatos no meio empresarial e no governo, seria interessante chamá-lo para conversar, com a insinuação de que os canadenses poderiam se associar ao capitalista ou mesmo adquirir a empresa de Guinle.

De fato, Pearson e Eduardo Guinle se encontraram em Nova Iorque em 1904, e conversaram sobre a possibilidade de se associarem. Pearson, na oportunidade, fez a

⁴⁷ A ponto de, na primeira década do século XX, Guinle atuar como consultor na desestatização dos serviços de eletricidade geridos pelo estado do Amazonas.

⁴⁸CENTRO DA MEMÓRIA DA ELETRICIDADE, Rio de Janeiro. Correspondência Pearson-Mackenzie. Rio de Janeiro, 09/03/1904.

Guinle uma proposta para que o brasileiro entrasse no negócio que Pearson estava articulando para explorar os serviços de eletricidade no Distrito Federal. Esta primeira proposta foi recusada após a consulta de Guinle com seus sócios no Brasil. Até 1905 ainda houve outras tentativas até o rompimento completo entre os brasileiros e os canadenses. Mackenzie, Pearson, e o recém-associado Percival Farquhar (engenheiro e capitalista estadunidense, estabelecido no Rio de Janeiro, e um dos maiores investidores privados do Brasil à época⁴⁹) mudaram, portanto, sua estratégia e decidiram então eliminar Guinle e seus associados da disputa pelo mercado da eletricidade no Rio de Janeiro⁵⁰.

Percival Farquhar viajou para os Estados Unidos e procurou o Departamento de Estado norte americano para expor a situação, e solicitar auxílio para a imposição de seus interesses no Brasil. Assim, houve uma intensa intervenção de diplomatas estrangeiros junto ao Ministro das Relações Exteriores do Brasil, o Barão do Rio Branco, e ao Ministro da Indústria, Viação e Obras Públicas, Lauro Muller. Com isso, e juntamente com a contratação dos irmãos Campos como assessores jurídicos (além do elo entre a empresa e o Presidente da República), conseguiu-se afastar definitivamente os capitalistas brasileiros da disputa empresarial, e posteriormente foi garantida a publicação do decreto de domicílio da Rio Light no país.

1.4.2. A exploração dos serviços de eletricidade pelas empresas de menor porte.

No início do século XX, as atividades de geração e distribuição de energia no Brasil não se restringiam ao grupo Light. O grupo canadense detinha o monopólio dos serviços nos dois maiores centros econômicos e políticos do Brasil, porém havia um grande número de empresas isoladas que exploravam os serviços em diversos pontos do território brasileiro. Este grupo amplo e heterogêneo de empresas geralmente era de caráter local e atendia, na maioria das vezes, ao consumo de energia de um único município. Havia também, por outro lado, diversas plantas de geração de energia localizadas dentro de estabelecimentos industriais, com a geração direcionada ao

⁴⁹GAULD, Charles. **FARQUHAR - O Último Titã - Um Empreendedor Americano na América Latina**. São Paulo: Ed. Cultura, 2006.

⁵⁰ OLIVEIRA, Márcio P. **A indústria elétrica no Brasil no início do século XX: a companhia brasileira de energia elétrica e a Atuação do grupo Guinle & Cia na produção do urbano e suas redes técnicas**. Simpósio Internacional Globalizacion, Innovacion e Construcción de redes técnicas urbanas en America y Europa. Barcelona, 2012.

consumo local, assim como pequenos motores localizados em residências e propriedades rurais.

As pequenas empresas estabelecidas no restante do Brasil, por sua vez, adotaram os procedimentos e os conhecimentos técnicos da Light para a implantação de suas atividades. Os investimentos de geração foram concentrados na utilização dos recursos hídricos abundantes no país. A geração térmica, em paralelo, foi utilizada nas localidades com baixo ou nenhum potencial hídrico. A disposição das redes de distribuição, os quadros funcionais, os procedimentos técnicos, as rotinas de manutenção e de operação eram, quase exclusivamente, baseadas nos procedimentos adotados pelo grupo empresarial canadense.

De acordo com o recenseamento de 1920, a ampliação do uso de energia elétrica no Brasil experimentou um notável incremento nos primeiros vinte anos do século XX. Entre 1901 e 1910, entraram em funcionamento⁷⁷ novas unidades geradoras de energia elétrica e, na década seguinte, mais 164 usinas entraram em operação, apesar das dificuldades apresentadas pelo setor durante os anos da Primeira Guerra Mundial, quando ocorreram sérias restrições no comércio internacional. Desse modo, em 1920 operavam no Brasil 343 usinas com potência instalada total de 349.604 kW⁵¹. Ressalta-se, no entanto, que dois terços da potência instalada pertenciam ao grupo Light. A tabela 1, a seguir, apresenta a distribuição da energia elétrica nos estados da Federação em 1920, por ordem crescente de carga instalada.

	Unidade da Federação	Número de Empresas	Quantidade de Usinas	Potência Instalada (HP)
1.	São Paulo	66	78	211168
2.	Rio de Janeiro	17	18	82980
3.	Minas Gerais	72	91	58414
4.	Distrito Federal	01	01	30000
5.	Bahia	08	08	24067

⁵¹ MINISTERIO DA AGRICULTURA, INDÚSTRIA E COMERCIO. Recenseamento do Brasil. Realizado em 01 de setembro de 1920. Volume V (1ª parte). Rio de Janeiro: Typ. da Estatística, 1927, p. VII

6.	Pernambuco	15	16	15196
7.	Rio Grande do Sul	40	41	14247
8.	Santa Catarina	11	11	7671
9.	Espírito Santo	11	11	7534
10.	Pará	04	04	6800
11.	Paraná	20	20	6715
12.	Amazonas	03	03	2382
13.	Paraíba	07	07	1798
14.	Rio Grande do Norte	04	04	1759
15.	Alagoas	04	04	1471
16.	Mato Grosso	07	08	1316
17.	Piauí	02	02	760
18.	Sergipe	06	06	629
19.	Maranhão	02	02	335
20.	Território do Acre	02	04	195
21.	Ceará	03	03	115
22.	Goiás	01	01	100
	Total:	306	343	475652

Quadro 1.01: Quantidade de empresas e usinas de energia em 1920.

Fonte: Ministério da Agricultura, indústria e comércio, 1927.

De acordo com o quadro1, verifica-se que a potência total era de 475.652 HP. Com a conversão para a unidade de medida padrão utilizada no sistema elétrico atual, o Watt, esta potência possui um valor de 349.604 kW, ou 349,60 MW. Valor pequeno, caso seja comparado com os valores atuais (somente a potência instalada da cidade de Manaus, em 2016, é de 1.500 MW). No entanto, pela tabela pode-se comparar o desenvolvimento econômico de cada Unidade da Federação com a potência instalada de energia elétrica. São Paulo, maior centro industrial e financeiro do país, apresentava

potência instalada quase duas vezes maior que o segundo colocado, representado pelo Distrito Federal (cidade do Rio de Janeiro) e o estado do Rio de Janeiro. Bahia e Pernambuco em destaque na Região Nordeste. Na Região Norte, as potências instaladas estavam concentradas nas capitais Manaus e Belém e, assim, representavam o desenvolvimento econômico das cidades decorrente da extração do látex, enquanto nos demais municípios do interior desses estados praticamente não havia potência instalada. Já os estados historicamente menos desenvolvidos, a exemplo do Piauí, Maranhão ou Acre, apresentavam potências instaladas comparáveis, nos dias atuais, à potência necessária para o suprimento de energia de um estádio de futebol, por exemplo.

1.5. Estado *versus* Energia Elétrica no início do século XX: as primeiras tentativas de regulamentação dos serviços no Brasil.

O papel do Estado no desenvolvimento da indústria de energia elétrica, durante a Primeira República, foi bastante limitado. De 1889 a 1930 o Estado no Brasil se manteve relativamente com uma postura não intervencionista no domínio da economia. Nesse período, o governo se preocupou basicamente com a estabilidade cambial, com o equilíbrio das finanças públicas e com a defesa das atividades produtivas ligadas ao setor externo.

Por força do federalismo, o regime político adotado na Constituição de 1891 assegurou ampla autonomia aos governos estaduais, restringindo a ação do Governo Federal e o papel representado pelo Legislativo. As raras atribuições da União na área econômica refletiam a descentralização que caracterizava a exploração dos recursos naturais, sobretudo para fins energéticos. Ao Congresso Nacional competia apenas legislar sobre terras e minas de propriedade da União. As minas pertenciam aos proprietários do solo, não havendo distinção entre a propriedade do subsolo e das quedas d'água e a propriedade das terras circundantes⁵².

Deste modo, a interferência do Estado na indústria de energia elétrica durante a República velha é resumida em poucas medidas isoladas na área de regulamentação do setor. A utilização do potencial hidráulico somente passou a preocupar o legislador no início do século XX, por conta da expansão das atividades do grupo Light no Brasil. Em 1904, o orçamento da União previu o emprego de recursos no aproveitamento de força

⁵² INSTITUTO LIGHT. **A instituição do Código de Águas Brasileiro.** Rio de Janeiro: Casa do Rio, 2007, p. 09.

hidráulica para produção de energia elétrica aplicada a serviços federais. Em dezembro do mesmo ano, o presidente Rodrigues Alves aprovou o Decreto 5.407, que estabelecia as regras para os contratos de concessão de aproveitamento hidrelétrico. Esse decreto tinha como princípios básicos a concessão sem exclusividade, o prazo máximo de concessão de 90 anos, a reversão para a União, sem indenização, do patrimônio constituído pelo concessionário e a revisão periódica das tarifas a cada cinco anos⁵³.

Considerado o embrião da legislação brasileira sobre energia elétrica, este decreto teve, na prática, um efeito muito reduzido. Em relação às tarifas, por exemplo, os contratos de concessão celebrados com a Light abriam a possibilidade de se reduzir drasticamente o período de revisão, uma vez que previam a aplicação da cláusula-ouro, em alternativa à política de garantia de juros para investimentos estrangeiros, adotada pelo governo até o final do século XIX.

De outro lado, o decreto se referia apenas à aplicação da energia elétrica em atividades desenvolvidas pelo Governo Federal, sem se configurar força de lei para os estados e os municípios. Daí a extrema variedade de contratos com privilégio de exclusividade por meio dos quais, principalmente os municípios (mas também os estados e a própria União) se relacionavam com as empresas de energia elétrica. Durante o primeiro período republicano, por conta da pequena dimensão do setor elétrico, os municípios constituíam-se no efetivo poder concedente dos serviços de energia elétrica, cuja exploração ficou à mercê dos acordos firmados entre as prefeituras e os concessionários locais⁵⁴.

O aproveitamento crescente da energia hidrelétrica também colocou em questão o regime jurídico a que estavam submetidos à propriedade e o uso das águas e da força hidráulica. Até então, os dispositivos de lei que estabeleciam a classificação das águas eram antiquados e confusos, ainda baseados na legislação do período colonial. Assim, em 1906, o presidente Afonso Pena mandou organizar as bases do Código de Águas da República, cujo projeto foi apresentado ao Congresso em dezembro de 1907, elaborado pelo jurista Alfredo Valadão⁵⁵.

As principais questões tratadas neste projeto se referiam à caracterização das águas públicas e particulares. E caracterizava, entre as primeiras, as de domínio da

⁵³ Decreto 5.407, de 24/12/1904. Disponível em <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1900-1909/decreto-5407-27-dezembro-1904-527509-publicacaooriginal-1-pe.html>

⁵⁴ INSTITUTO LIGHT. **A instituição do Código de Águas Brasileiro**, p. 09.

⁵⁵ VALADÃO, Alfredo. **Bases para o Código das Águas da República**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1907.

União, dos estados e dos municípios. O projeto restringiu o domínio particular sobre as águas, mas reservou aos estados e aos municípios uma significativa presença na administração dos serviços públicos, em conformidade com os princípios vigentes.

Este projeto de 1907 não tratou da regulamentação dos serviços de energia elétrica. Para Valadão, esta regulamentação deveria constar de uma lei específica. Submetido à apreciação de várias comissões do Congresso, o Código de Águas passou por uma longa tramitação, mas não chegou a ser aprovado. Após várias discussões, ficou parado na Câmara dos Deputados em 1923⁵⁶. Nos sete anos seguintes, o assunto não foi mais abordado, nem mesmo na discussão da reforma da Constituição em 1926, que ampliou significativamente os poderes da União sobre os estados. Somente em 10 de julho de 1934 o Código de Águas foi promulgado pelo presidente Getúlio Vargas, por meio do decreto número 26.234, com texto diferente da proposta original de 1907.

O Código de Águas de 1934 foi a base regulatória dos serviços de energia elétrica no Brasil até a década de 1990. Seu texto foi baseado na política nacionalista do Estado Novo, e concedeu à União um poder quase absoluto sobre a exploração das atividades de geração, de transmissão e de distribuição de energia elétrica. A participação estrangeira no setor sofreu uma drástica diminuição a partir da década de 1940, uma vez que a nova legislação proibia as remessas de lucros das empresas estrangeiras às suas matrizes no exterior. Também determinava tarifas e garantias financeiras desfavoráveis aos capitalistas particulares. Com isso, a partir da década de 1950 quase todas as empresas de energia elétrica no Brasil estavam sob intervenção federal, ou mesmo já concedidas ao controle da União e dos estados da Federação.

As atividades de energia elétrica no Brasil iniciaram na vontade política, do desejo do Imperador Dom Pedro II em ter na nação as mesmas inovações tecnológicas e científicas dos países mais desenvolvidos. Uma vez estabelecida no país, as atividades da indústria de eletricidade tornaram-se frutos da necessidade de expansão do capital, e controladas exclusivamente por capitalistas nas primeiras décadas seguintes. Finalmente, a partir do momento em que a energia elétrica passou a ser vista não somente como uma atividade econômica, e sim como item estratégico na condução da base política e econômica nacional, foi estabelecida a regulamentação do setor, com prejuízos aos capitalistas provados que exploravam o setor.

⁵⁶ INSTITUTO LIGHT. **A instituição do Código de Águas Brasileiro**, p. 05.

A cidade de Manaus, *locus* deste trabalho, presenciou todo este modelo de evolução histórica na administração de seus serviços de eletricidade. Estabelecida com base no desejo político advindo de interesses econômicos e, em certa medida, também desejos pessoais, a energia elétrica foi explorada por diversos capitalistas locais e/ou estrangeiros, mesmo nos momentos em que o controle oficial da concessão pertencia ao estado do Amazonas e sua administração era oficialmente pública. No capítulo a seguir, são apresentados o processo de implantação e o posterior estabelecimento do serviço de geração e distribuição de energia elétrica na cidade de Manaus, seus processos de outorga das concessões, e as ingerências políticas nas empresas de eletricidade entre 1895 e 1950.

CAPÍTULO II – A MANÁOS ILUMINADA E A POLÍTICA DE ELETRIFICAÇÃO ATÉ 1908.

A instalação da Província do Amazonas, a navegação a vapor e as necessidades mundiais de borracha criaram as condições necessárias ao expansionismo econômico amazonense iniciado na segunda metade do século XIX⁵⁷. A capital Manaus, neste âmbito, iniciou seu processo de modificação urbana com o proveito da entrada de capitais oriundos da economia gomífera, intensificada na última década daquele século. Esta modernização urbana, no entanto, acabou por beneficiar apenas uma minoria da população da capital, constituída pela população de maior poder econômico, e que não foi estendida a todos os bairros urbanos de Manaus⁵⁸. As periferias da capital, por exemplo, ainda permaneceram sem as mínimas condições de infraestrutura e higiene até a década de 1970, enquanto as áreas centrais da cidade desfrutavam de calçamento, rede de esgoto e abastecimento de água, linhas de transporte coletivo, e a própria iluminação pública, mesmo antes da chegada da eletricidade⁵⁹. Em relação a esta última, Jorge de Lima escreveu o poema a seguir, em que é apresentado o caráter segregacionista da iluminação pública no Brasil:

Lá vem o acendedor de lampiões da rua!
Este mesmo que vem infatigavelmente,
Parodiar o sol e associar-se à lua
Quando a sombra da noite enegrece o poente!
Um, dois, três lampiões, acende e continua
Outros mais a acender imperturbavelmente,
À medida que a noite aos poucos se acentua
E a palidez da lua apenas se presente.
Triste ironia atroz que o senso humano irrita:
Ele que doira a noite e ilumina a cidade,

⁵⁷ LOUREIRO, Antônio. *O Amazonas na época imperial*. Manaus: Valer, 2007, p. 220-223.

⁵⁸ DIAS, Edinea Mascarenhas. *A Ilusão do Fausto: Manaus – 1890-1920*. Manaus: Editora Valer, 2007.

⁵⁹ SÁ, Jorge Franco de. *Manaus: Higiene, meio ambiente e segurança do trabalho*. Manaus: EDUA, 2012.

Talvez não tenha luz na choupana em que habita.
Tanta gente também nos outros insinua
Crenças, religiões, amor, felicidade,
Como este acendedor de lampiões da rua!⁶⁰

Como exemplifica o poeta, o operário responsável pelo acendimento do lampião provavelmente não dispunha de iluminação em sua residência, tampouco na área em que residia. No entanto, era responsável pela operação do conforto e comodidade de alguma zona mais desenvolvida e urbanizada da mesma cidade.

A partir deste preâmbulo, neste capítulo, o objetivo é apresentar os processos políticos e econômicos que levaram à implantação do sistema de fornecimento de eletricidade para a cidade de Manaus. Em paralelo, inicia-se a discussão das relações entre os agentes políticos e as empresas de eletricidade estabelecidas em Manaus até 1908.

2.1. A iluminação pública em Manaus, antes da eletricidade.

O primeiro sistema de iluminação pública de Manaus foi contratado em 26 de junho de 1856, com o empreiteiro paraense Joaquim Francisco Fernandes, e homologado em 02 de setembro do mesmo ano pelo Art. 5 da Lei Provincial nº 67⁶¹. Pelo escopo contratual, o sistema deveria ser composto por 25 lampiões movidos a gás de hidrogênio (gasogênio), com custo unitário de 30\$000, a iluminar um total de quatro ruas centrais da capital⁶². Sua inauguração, no entanto, ocorreu somente em 07 de agosto de 1857 por conta da indisponibilidade de combustível. Seu custo total, quando da inauguração, foi de 961\$833. A aquisição de combustível e a operação do sistema eram de responsabilidade da administração provincial⁶³. Este sistema de iluminação operou precariamente até a suspensão dos serviços em 1863, uma vez que o mesmo custava aos cofres provinciais a quantia de quatro contos de réis por ano, por uma iluminação precária, sem mão de obra qualificada para sua operação, e sem peças de reposição para

⁶⁰COUTINHO, Afrânio (org.). **Jorge de Lima. Obra Completa**. Rio de Janeiro: Editora José Aguilar, 1958, vol. I. P.208 (grifo meu).

⁶¹FALLA dirigida a Assembleia Legislativa Provincial do Amazonas em o 1º de outubro de 1857 pelo Presidente da província, Ângelo Thomaz do Amaral. Rio de Janeiro: Typ. Universal de Laemmert, 1858.

⁶² Não foram encontrados registros das ruas nas quais a iluminação a gasogênio foi instalada.

⁶³ Relatório que o presidente da província do Amazonas, Francisco José Furtado, apresentou a Assembleia Legislativa Provincial do Amazonas na abertura da Sessão Ordinária de 03 de maio de 1859. Manaus: Typ. de Francisco José da Silva Ramos, 1859.

a manutenção dos equipamentos. Após a rescisão contratual, foram conservados em operação somente os lampiões das pontes da capital⁶⁴.

Ao assumir a presidência da Província, João Wilkens de Mattos decidiu reestabelecer o serviço de iluminação pública na cidade de Manaus, com tecnologia mais moderna em comparação ao gás de hidrogênio utilizado anteriormente. Assim, o serviço de iluminação pública a petróleo (querosene) foi contratado junto à empresa *Thury & Irmão*, em 05 de junho de 1869. O contrato estabelecia o número de 60 lampiões serem distribuídos dentro dos limites urbanos da capital, em colunas de madeira de pelo menos 12 palmos de altura. A intensidade da luz deveria ser de cinco velas e os lampiões seriam acesos meia hora após o pôr do sol, conservando-se até às 5 horas da manhã, exceto em noites de luar, nas quais deveriam ficar acesos somente até meia hora após a elevação da lua. A inspeção do serviço ficaria a cargo da polícia que deveria atestar o serviço e aplicar as multas por lampiões apagados ou com baixa intensidade da luz. A duração do contrato era de oito anos, ao valor anual de 10.415\$980, e ao fim dos quais a província poderia renová-lo ou adquirir os materiais pelo preço de fatura⁶⁵. Para o presidente João Wilkens de Mattos, a iluminação era “um grande passo em favor da comodidade, moralidade e segurança pública”. O serviço de iluminação a querosene foi inaugurado em 07 de abril de 1870 e o presidente da província considerou necessário um acréscimo de 20 candeieiros para o ano seguinte. Um aditamento ao contrato elevou o número para 90 lampiões, ainda insuficientes para iluminar as ruas mais habitadas e frequentadas da capital⁶⁶.

Em 1872, o Presidente José Miranda de Silva Reis relatou que os serviços de iluminação pública a querosene não iam bem. Havia falta de manutenção em diversos pontos, o fornecimento de combustível para os lampiões era irregular, e os gases expelidos pela combustão do querosene causavam males e enfermidades às pessoas que habitavam próximas aos pontos iluminados. Com isso, o contrato do serviço de

⁶⁴ Relatório apresentado à Assembléa Legislativa da província do Amazonas na sessão ordinária do 1.º de outubro de 1864, pelo Dr. Adolfo de Barros Cavalcanti de Albuquerque Lacerda, presidente da mesma província. Pernambuco, Typ. de Manoel Figueiroa de Faria & Filho, 1864.

⁶⁵ Relatório lido pelo Exmo. Sr. Presidente da Província do Amazonas tenente-coronel João Wilkens de Mattos, na sessão de abertura da Assembleia Legislativa Provincial, a 25 de março de 1870 – Typ. do Amazonas.

⁶⁶ LOUREIRO, Antônio. **O Amazonas na época imperial**. Manaus: Valer, 2007, p. 193-198.

iluminação foi rescindido pela Lei n.º 244, de 27 de maio de 1872, que também autorizou a substituição da iluminação a querosene pelo gás carbônico⁶⁷.

O comerciante estabelecido no Rio de Janeiro, Antônio José d'Abreu, encaminhara uma vantajosa proposta para o provimento do serviço que permitiria à província ampliar a iluminação da cidade com menor dispêndio de recursos. O entusiasmo com o novo contrato advinha não apenas da mudança do sistema de iluminação com economia de verbas públicas, mas também porque o governo provincial via nas obras que a empresa iria executar, e no pessoal (local) que seria empregado no serviço, uma oportunidade de crescimento econômico para a província. O falecimento do empresário, no entanto, impediu a execução do contrato e a iluminação continuou a ser feita a querosene, por meio de 122 lâmpões. Uma nova contratação para a iluminação a gás foi autorizada pela Lei n.º 302, de 13 de maio de 1874, e foi assinado em 02 de junho de 1874 o contrato com o engenheiro civil Joseph Gaune e os comerciantes *Mesquita & Irmãos*, mas até junho do ano seguinte o serviço não havia ainda sido instalado. O prazo foi prorrogado sucessivas vezes, mas os empresários contratantes da iluminação a gás faliram sem que o serviço fosse instalado⁶⁸.

Em 1878, a iluminação ainda era feita a querosene e de maneira irregular pela firma *Machado e Silva & Companhia*. O então presidente da província, Barão de Maracaju, iniciou uma campanha para a substituição do sistema de iluminação a querosene pelo gás globo (óleo de nafta), que era utilizado nos subúrbios da capital do Império, e cassou a concessão de Machado e Silva, transferindo-a a Manoel Joaquim Pereira de Sá, que se comprometeu a utilizar o gás globo como combustível do sistema de iluminação pública da capital⁶⁹.

Após uma série de desavenças entre os contratantes e as substituições de combustíveis a serem utilizados, o presidente José Clarindo de Queiroz, em 1879, rescindiu o contrato com Manoel Joaquim Pereira de Sá e o devolveu à Machado e Silva e Companhia, que continuou como concessionário até 1882, quando o vice-presidente Romualdo Souza Paes de Andrade deu provimento ao recurso de Pereira de Sá,

⁶⁷ Relatório apresentado a Assembléa Legislativa Provincial do Amazonas na primeira sessão da 11.a legislatura no dia 25 de março de 1872 pelo presidente da província, o exmo sr. general dr. José de Miranda da Silva Reis. Manaus, Typ. de Gregorio José de Moraes, 1872.

⁶⁸ LEMOS, Chelen. **Manaus Iluminada pela Borracha: mudança tecnológica e modernização urbana no final do século XIX e início do século XX**. Rio de Janeiro: Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional IPPUR/UFRJ – Laboratório ETTERN, 2007.

⁶⁹ LOUREIRO, Antônio. **O Amazonas na época imperial**. Manaus: Valer, 2007, p.202-205.

retornando a concessão a este em 15 de março de 1882, já com a utilização do gás globo⁷⁰.

Em 22 de fevereiro de 1882, o presidente provincial Alarico Furtado ordenou colocar 25 lampiões a gás globo na estrada Conselheiro Furtado, além de outras 25 nas seguintes localizações: Rua dos Inocentes, entre a Praça da Imperatriz e a cadeia (04 lampiões); Rua Municipal, entre a cadeia e o Barracão da Flotilha (03 lampiões); Rua da Matriz, entre a Rua José Clemente e a Rua do Progresso (02 lampiões); Rua da Boa Vista, em frente à Ponte dos Remédios (04 lampiões); Rua da Aurora, da estrada Sete de Setembro ao Igarapé de Manaus (06 lampiões); Praça Paissandu (04 lampiões); e Rua Costa Azevedo (02 lampiões) ⁷¹.

Em 10 de junho de 1884, por meio da Lei Provincial nº 650, o contrato de iluminação pública a gás globo foi rescindido pelo presidente José Jansen Ferreira Júnior, o qual tinha por intenção iniciar a iluminação pública por meio do arco voltaico. De acordo com o contrato firmado entre a Província e o ex-presidente Pereira de Sá, no entanto, em caso de rescisão contratual a província deveria pagar uma quantia de 50 contos de réis, equivalente a 25 anos de utilização do serviço. Por conta deste ônus, e em face à situação do Tesouro Provincial, a rescisão contratual foi cancelada e o contrato foi restaurado por mais cinco anos, até 1889⁷². Em 1889 a concessão foi repassada a Manoel da Silva Leal Loyo⁷³, que ainda utilizou o gás globo até a utilização da iluminação pública a eletricidade, na década de 1890, já no Brasil República.

2.2. O processo de contratação da iluminação pública a eletricidade em Manaus, e a criação da Manaós Electric Lighting Company.

A primeira referência relacionada à utilização da eletricidade como força motriz em Manaus foi encontrada no Diário Oficial de 11 de agosto de 1894. No texto, é informado que o engenheiro Francisco Marques e Souza havia enviado um

⁷⁰ Falla apresentada á Assembléa Legislativa Provincial do Amazonas na abertura da primeira sessão da décima-sexta legislatura em 25 de março de 1882 pelo presidente, José Lustosa da Cunha Paranaguá. Manáos, Typ. do Amazonas, 1882.

⁷¹ LOUREIRO, Antônio. **O Amazonas na época imperial**. Manaus: Valer, 2007, p. 203.

⁷²Falla que o exm. sr. dr. José Jansen Ferreira Junior, presidente da província do Amazonas, dirigiu á Assembléa Legislativa Provincial, por ocasião da instalação da 2.a sessão da 17.a Legislatura, em 25 de março de 1885. Manáos, Typ. do Amazonas, 1885.

⁷³ Relatório com que o exm. sr. dr. Joaquim de Oliveira Machado, presidente da província do Amazonas, installou a sessão extraordinaria da Assembléa Legislativa Provincial no dia 2 de junho de 1889. Manáos, Typ. do Commercio do Amazonas, 1889.

requerimento ao Governo do Estado, solicitando licença para a instalação de uma empresa de iluminação elétrica⁷⁴. Francisco Marques era engenheiro agrimensor estabelecido em Manaus, e esta pesquisa identificou que o profissional dispunha de uma série de contratos com o governo do estado para demarcação de terras na capital e em municípios do interior, em especial terras utilizadas para extração de borracha⁷⁵. No entanto, nada mais foi divulgado sobre a relação de Marques e a eletricidade nos informativos oficiais do governo.

A próxima referência relacionada à eletricidade se refere ao lançamento da concorrência pública para a instalação do sistema de iluminação pública por eletricidade, encontrada no Diário Oficial de 10 de abril de 1895. No texto, por ordem do Governador e do Diretor de Obras Públicas, seriam recebidas, até às onze horas da manhã do dia 30 de abril daquele ano, as propostas para iluminação pública por eletricidade, cuja concorrência se versaria:

- a) Sobre o poder iluminante de cada foco de iluminação (lâmpada e arco voltaico).
- b) Sobre o preço praticado por cada foco de iluminação pública.
- c) Sobre o prazo da concessão.
- d) Sobre a moeda de pagamento⁷⁶.

A área da cidade a iluminar seria, ao sul, o rio Negro. À leste, a Avenida Eduardo Ribeiro e ao norte a rua Doutor Machado. À oeste, o igarapé da Cachoeira Grande. A publicação descrevia todas as condições operacionais do serviço a ser contratado, além das questões legais, questões de garantias financeiras e os procedimentos do certame de contratação em si⁷⁷. A edição de 30 de abril de 1895 cita, no entanto, a prorrogação do prazo de entrega das propostas para o dia 1º de maio de 1895 com a manutenção das condições do edital (sem especificar o motivo desta prorrogação), por meio de ofício expedido em 27 de abril daquele ano⁷⁸. Este novo prazo é mantido e cumprido e, na referida data, duas propostas foram enviadas ao gabinete do Governador Eduardo Ribeiro e apreciadas para a escolha final: a primeira proposta foi encaminhada pelos senhores Caetano Monteiro da Silva e Érico Crames, e

⁷⁴ Diário Oficial do Amazonas, 11 de agosto de 1894.

⁷⁵ Existem 74 citações a Francisco Marques e Souza, entre a edição de 01 de junho de 1894 do Diário Oficial, e a edição de 16 de outubro de 1898 do mesmo diário. Dentre os agrimensores cadastrados como aptos a realizar serviços de demarcação de terras para o estado, a pesquisa verificou que Marques era quem mais celebrava contratos com o governo.

⁷⁶ Diário Oficial do estado do Amazonas, 10 de abril de 1895.

⁷⁷ Idem.

⁷⁸ Diário Oficial do estado do Amazonas, 30 de abril de 1895.

a segunda proposta encaminhada pelo senhor Heleodoro Jaramillo. O teor da primeira proposta foi publicado no Diário Oficial do estado do Amazonas em 07 de maio de 1895, enquanto a segunda proposta foi publicada em 09 de maio do mesmo ano. No quadro 2, são especificados os itens principais de cada proposta:

Autor da Proposta	Prazo de Contratação	Prazo de Execução das obras	Incandescência das Lâmpadas (pub./part.)	Tempo de Iluminação	Condições de Pagamento	Subsídios ao Governo	Punição s/ lâmpada apagada	Isenções
H. Jaramillo	25 anos, c/ exclusividade	08 meses	20 velas / 16 velas	11 horas diárias	Moeda nacional, até o dia 10 de cada mês, com juros de mora de 6%.	Desconto de 10% aos prédios públicos e isenção à Santa Casa.	700 reis por lâmpada apagada / dia	Isenção de tributos estaduais e federais durante o período contratado.
Silva /Crames	25 anos, c/ exclusividade	08 meses	20 velas / 16 velas	11 horas diárias	Não especificou	Não especificou	Não especificou	Não especificou

Quadro 2.01: Comparativo das propostas de fornecimento de sistema de iluminação pública por eletricidade.

Fonte: Diário Oficial do estado do Amazonas, edição de 10 de maio de 1895.

A análise textual do escopo de ambas as propostas mostra que Caetano Silva e Érico Crames não as apresentaram com especificações técnicas detalhadas. Apenas responderam que fariam o sistema de iluminação pública de acordo com as especificações geográficas do certame, que utilizariam equipamentos modernos e atualizados, e que se sujeitariam ao cumprimento de todas as demais cláusulas do edital⁷⁹. No entanto, não apresentou especificações técnicas de equipamentos, nem mesmo apresentou qual empresa fabricante de equipamentos estaria associada aos proponentes, ou se teriam condições técnicas e financeiras para garantirem a instalação do sistema de iluminação pública a eletricidade. Jaramillo, por sua vez, apresentou uma proposta rica em detalhes, com 34 itens referentes às condições técnicas do fornecimento do serviço, além das condições jurídicas e econômicas da concessão e do contrato de fornecimento do sistema de iluminação. O proponente apresentou quais seriam os fabricantes de equipamentos associados para a execução das obras e todas as condições técnicas de fornecimento para a iluminação dos futuros clientes particulares⁸⁰.

A proposta de Heleodoro Jaramillo era mais bem estruturada que a de seu concorrente. De fato, a ausência de detalhes técnicos e de outras informações relevantes na proposta de Silva e Crames sugere que estes não estavam preparados para a concorrência pública, ao contrário de Jaramillo, que venceu a concorrência e assinou o contrato para início dos serviços de iluminação pública e particular por eletricidade em 17 de maio de 1895, em apenas dez dias após a realização da concorrência pública⁸¹. Questiona-se, portanto, se Heleodoro Jaramillo já possuía alguma informação privilegiada em relação ao certame para contratação de iluminação a eletricidade ou mesmo se a concorrência pública já estaria direcionada para o empresário. Tem-se o fato que não houve comunicação prévia oficial da licitação para contratação pública da eletricidade, sendo a primeira comunicação já oficializando o certame com data definida para o mês seguinte. Um projeto de iluminação pública a eletricidade para o escopo desta contratação, à época, demorava aproximadamente seis meses para estar concluído. Tem-se, por exemplo, a iluminação pública da cidade de Belo Horizonte, implantada em 1897: seu projeto, executado pela General Electric Company (a mesma empresa que se associou a Jaramillo), demorou 150 dias para ser concluído e, a partir daí a proposta

⁷⁹ Diário Oficial do estado do Amazonas, 07 de maio de 1895.

⁸⁰ Diário Oficial do estado do Amazonas, 09 de maio de 1895.

⁸¹ Diário Oficial do estado do Amazonas, 22 de maio de 1895.

comercial foi entregue àquela intendência municipal da capital mineira⁸². Esse procedimento demonstra que o nível de detalhamento da proposta enviada por Jaramillo levanta a suspeita de que esta já havia sido preparada muito antes da publicação da concorrência pública para implantação dos serviços (detalhamento que não foi conseguido na proposta de Silva e Cramés). Outro fato, que levanta suspeita da proximidade do empresário com o poder público, é a assinatura do contrato em um curto intervalo de tempo após a divulgação do vencedor do certame. O contrato para o fornecimento de água potável para a capital do Amazonas, por exemplo, foi assinado 42 dias após a divulgação da proposta vencedora⁸³. Esta pesquisa, no entanto, encontrou algumas informações relevantes sobre a biografia de Helleodoro Jaramillo, as quais são pertinentes para o entendimento desta questão.

Heleodoro Jaramillo era cirurgião-dentista por formação. Não foram encontradas evidências a respeito de sua educação formal. No entanto, sabe-se que ele possuía um consultório à Rua Barroso desde a década de 1890⁸⁴. Sobre suas atividades empresariais, mais especificamente relacionadas às concessões públicas, verificou-se que Jaramillo tencionava, ainda no Império, instalar uma empresa de transporte público em Manaus, por meio de um ofício encaminhado à Superintendência Municipal⁸⁵. Em 1888, Jaramillo já era o detentor da concessão de telefonia na capital⁸⁶, sendo o governo estadual e municipal seus principais clientes, a exemplo da nota abaixo:

Com o cidadão Heliodoro Jaramillo foi contractada a colocação de mais 3 linhas telefônicas, sendo 1 do palácio ao asylo orphanológico, outra do palácio do instituto amazonense, e a última do palácio à cachoeira grande, na caza das máquinas. Como não há necessidade da linha da assembléa e tesouro à palácio, deve fazer substituir por outra de palácio à santa casa de misericórdia⁸⁷.

Ainda, outro fato relevante a respeito do Dr. Jaramillo: em 1893, associado ao empresário Francisco Pereira Júnior, encaminham proposta para o fornecimento do sistema de iluminação pública a eletricidade na cidade de Belém-PA, por meio da

⁸²CENTRO DA MEMÓRIA DA ELETRICIDADE NO BRASIL. **Panorama do setor de energia elétrica no Brasil**, p. 49.

⁸³ SÁ, Jorge Franco de. **Manaus: Higiene, meio ambiente e segurança do trabalho**. Manaus: EDUA, 2012, p.69.

⁸⁴ O Jornal do Commercio de 12 de janeiro de 1909, por exemplo, coloca uma nota dizendo que Jaramillo iria reabrir seu consultório nesta data, pois iria voltar a se dedicar exclusivamente a esta atividade.

⁸⁵ Por meio de petição apresentada no Jornal do Amazonas – Orgam do Partido Conservador, em 24 de maio de 1887.

⁸⁶ Como mostra o Jornal do Amazonas, edição de 11 de outubro de 1888.

⁸⁷ Jornal O Norte do Brasil, edição de 15 de agosto de 1888.

constituição da empresa Companhia de Luz Electrica Paraense (primeira empresa de energia elétrica estabelecida na Região Norte). No entanto, apesar de possuírem a empresa estabelecida, terem apresentado uma proposta apoiada pela imprensa local, e com boas condições técnicas e comerciais em relação à proposta concorrente, a comissão técnica decidiu acatar a proposta da Companhia Urbana de Estrada de Ferro Paraense, de propriedade dos senhores Alberto Frend e Antônio Constantino Pimenta⁸⁸. Em suma, desde os últimos anos do Brasil Império, Helleodoro Jaramillo já possuía *expertise* em lidar com concorrências para obras de grande porte e firmar contratos com governos estaduais e de superintendências municipais. Ao vencer a licitação para o fornecimento de iluminação elétrica para a cidade de Manaus, o dentista já dispunha de bagagem administrativa para organizar uma proposta que atendesse os requisitos técnicos para vencer o certame.

A partir do contrato assinado com o governo do estado, Heleodoro Jaramillo publica, na edição de 20 de junho de 1895, um comunicado aos interessados na contratação de iluminação elétrica particular em suas casas ou estabelecimentos comerciais, para que dirigissem seus pedidos ao escritório de Mello & Cia, seu representante na cidade⁸⁹. O Diário Oficial não cita referência alguma ao andamento da contratação e execução dos serviços de iluminação pública até a edição de 08 de março de 1896, a qual informa que Jaramillo havia comunicado, por telegrama, que havia desembarcado em Belém após estadia na cidade de Nova Iorque, Estados Unidos, onde havia organizado a empresa que exploraria os serviços de iluminação por eletricidade, em sociedade com o capitalista americano Charles Ranlett Flint, um dos sócios da *United States Rubber Company* e sócio de Jaramillo na empresa de telefonia, na propriedade de embarcações de carga e de passageiros, entre outros negócios.

Jaramillo viajou para Nova Iorque tão logo o contrato de iluminação pública foi assinado. A Ellis Island Foundation, que arquiva todo o histórico de passageiros que desembarcaram no porto de Nova Iorque a partir de 1850, registra a entrada de Heleodoro Jaramillo àquela cidade, procedente de Manaus, em 11 de setembro de 1895⁹⁰. Considerando que a viagem entre Manaus e Nova Iorque durava, à época, aproximadamente 21 dias, Jaramillo saiu de Manaus provavelmente em meados de

⁸⁸ DA SILVA, Marcos Vinícius Miranda. **A dinâmica excludente do sistema elétrico paraense**. Tese de doutorado. Programa Interunidades de pós Graduação em Energia pela Universidade de São Paulo – USP. 2005. p 75-76.

⁸⁹ Diário Oficial do Estado do Amazonas, 20 de junho de 1895.

⁹⁰ ELLIS ISLAND FOUNDATION. Registro de entrada de estrangeiros no Porto de Nova Iorque em 11 de setembro de 1895.

agosto daquele ano, pouco mais de dois meses após ter vencido a concorrência pública comercial.

Em Nova Iorque, portanto, Jaramillo se uniu a um grupo de capitalistas americanos e juntos fundaram a empresa *The Manaós Electric Lighting Company*, sendo Jaramillo o único sócio brasileiro da empresa, ao lado de quatro americanos⁹¹. Como ainda não havia regulamentação dos serviços de eletricidade no Brasil, a empresa foi organizada de acordo com a legislação do Estado da Virgínia, nos estados Unidos⁹². A empresa contava com capital social inicial de seiscentos mil dólares americanos, com a possibilidade de expansão para até dois milhões de dólares.⁹³ Ou seja, uma quantia financeira em que se fazia necessária a presença de investidores externos, aliados ao conhecimento técnico inexistente no Brasil. O estatuto desta nova empresa foi publicado na edição de 26 de julho de 1896 do Diário Oficial do Estado do Amazonas.

Tão logo retornou a Manaus, Jaramillo solicita a transferência da concessão dos serviços de iluminação pública à empresa *The Manaós Electric Lighting Company*, por meio de ofício emitido em 23 de fevereiro de 1896. Também solicitou a isenção de impostos para a companhia recém-fundada, conforme se pode depreender pela publicação no diário oficial, as intenções dos capitalistas para que a empresa fosse estabelecida fora do Brasil:

H. Jaramillo, pedindo para a “Manaós Electric Lighting Company” isempção de todos e quaisquer impostos Estadoaes; durante o tempo do contracto. – Não havendo lei alguma estadoal que estabeleça impostos a companhia de Países estrangeiros, a companhia “Manaós Electric Lighting Company” não está sujeita a impostos Estadoaes. Nada háportanto que deferir⁹⁴.

A transferência da concessão foi lavrada em 23 de março de 1896 pelo Governador Eduardo Ribeiro, com o aceite de todos os termos solicitados por Heleodoro Jaramillo⁹⁵. O estabelecimento da *Manaós Electric Lighting Company* como empresa exploradora dos serviços de eletricidade em Manaus é, portanto, uma

⁹¹Jornal The Rio News, 24 de março de 1896, p.04. Em nota publicada no jornal apresentam-se alguns dados da organização da empresa The Manaós Electric Lighting Company, composta pelos executivos: Robert D. Evans (presidente), Charles R. Flint (tesoureiro), Alfred D. Bugs (secretário geral), Willian M. Ivins e Heleodoro Jaramillo (sócios).

⁹² Nos Estados Unidos, à época, o setor de distribuição de energia elétrica possuía regulamentação estadual. Não se sabe o motivo da escolha específica da legislação daquele estado, uma vez que o estado de New Jersey, onde a empresa foi criada, possuía sua própria legislação para a atividade.

⁹³Jornal The Rio News, 24 de março de 1896, p.04.

⁹⁴Diário Oficial do Estado do Amazonas, 25 de março de 1895.

⁹⁵ Diário Oficial do Estado do Amazonas, 08 de abril de 1896.

sequência de ações empresariais facilitadas pelo poder político local, como por exemplo o possível conhecimento prévio de Jaramillo dos termos da licitação, a intimidade do concessionário com o governador Eduardo Ribeiro, a isenção de impostos à empresa concessionária e a benevolência do poder concedente em acatar todos os termos das alterações contratuais propostas pelo ganhador da concessão de exploração. Até a inauguração do serviço de iluminação pública a eletricidade, o estado do Amazonas continuou a política de benevolência à empresa concessionária, e pelo seu funcionamento o poder concedente passou a compreender que esta nova força motriz, a eletricidade, além de uma novidade tecnológica e científica era também uma maneira de empoderamento governamental.

2.3. A inauguração da iluminação pública a eletricidade, e a atuação da *Manaós Electric Lighting Company*.

Em maio de 1896, Heleodoro Jaramillo apresentou ao governo do estado, uma solicitação de prorrogação do prazo de entrega das obras para a iluminação pública a eletricidade. De acordo com a Cláusula 32 do contrato firmado entre Jaramillo e o governo estadual, o prazo para conclusão das obras deveria ser 17 de abril de 1896, porém com a possibilidade de dilação de prazo por quatro meses a juízo do governo. Eduardo Ribeiro aceita a solicitação sem contestações⁹⁶, sendo o novo prazo para inauguração dos serviços a data de 14 de agosto de 1896.

Todos os equipamentos do sistema de iluminação pública eram fabricados pela empresa General Electric Company, a qual também ficou responsável pelas obras de instalação do sistema de geração e de distribuição de energia. Em 19 de junho de 1896, por meio da Lei Estadual nº153, o Governo do Estado doou ao senhor Jaramillo um terreno de 930m² situado às margens do Igarapé da Cachoeira Grande, próximo ao Hospício Eduardo Ribeiro, para que na localidade fosse instalada a usina de geração de energia⁹⁷. Em 13 de agosto foi nomeado o senhor Luiz Bareré como fiscal dos serviços de

⁹⁶ Diário Oficial do estado do Amazonas, edição de 06 de maio de 1896, num. 706, página 5690.

⁹⁷ Diário Oficial do estado do Amazonas, edição de 20 de junho de 1896, num. 741.

iluminação pública, uma vez que era prevista a inauguração para o dia seguinte, 14 de agosto de 1896⁹⁸.

Mais uma vez, no entanto, o prazo para inauguração não foi cumprido, com a solicitação de dois meses adicionais de prazo para a inauguração dos serviços. A data de 15 de outubro de 1896 passou a ser noticiada como o dia da inauguração do sistema de iluminação a eletricidade em Manaus⁹⁹. Por conta disto, a Superintendência Municipal de Manaus já havia cancelado a iluminação pública à Nafta uma semana antes, em 07 de outubro, uma vez que a iluminação elétrica já estava em fase de testes. Todavia, ocorreu que o sistema de iluminação elétrica não conseguiu ser estabelecido naquela data, sem ter sido divulgado o motivo. O sistema somente foi ativado plenamente uma semana depois, em 22 de outubro de 1896. A obra *Apontamentos para a história da iluminação em Manaus*, de Júlio Uchôa, descreve que às 19 horas do dia 15 de outubro de 1896, “romperam os ares os sons do hino nacional, iluminaram-se pela primeira vez em terras amazonenses, duas lâmpadas elétricas, nas oficinas instaladas no plano inclinado¹⁰⁰”. Estas duas lâmpadas, no entanto, estavam localizadas na área interna da usina de geração, com a finalidade única de iluminação interna do galpão de oficinas, e sem qualquer efetividade de iluminação pública.

A despeito de toda expectativa, durante os primeiros dias de operação do serviço de eletricidade ocorreu uma insatisfação popular e governamental muito grande. O sistema (usina de geração, alimentadores, redes de proteção e transformadores de corrente) não se mantinha em operação regular. A irritação governamental chegou ao ponto de, em novembro de 1896, solicitar à Superintendência Municipal da capital o retorno da iluminação a Nafta, visto estar suspenso o de luz elétrica.¹⁰¹

Finalmente, em dezembro de 1896, o serviço de iluminação pública a eletricidade já se encontrava em fase de estabilização, sem grandes interrupções. Para fiscalizar o serviço, o governo do estado determinou que a força policial ficasse responsável pelo apontamento de todas as lâmpadas apagadas em cada noite, para a cobrança de multas à concessionária por cada lâmpada não acesa¹⁰².

⁹⁸ Diário Oficial do estado do Amazonas, edição de 13 de agosto de 1896, página 7184.

⁹⁹ Comunicação da inauguração da iluminação pública a eletricidade. Diário Oficial do Estado do Amazonas, 15 de outubro de 1896.

¹⁰⁰ UCHOA, Julio. **Apontamentos para a história da iluminação de Manaus**. Acervo da Biblioteca Pública de Manaus, 1947. P. 03.

¹⁰¹ Solicitação do reestabelecimento da iluminação a Nafta. Diário Oficial do Estado do Amazonas, edição de 15 de novembro de 1896.

¹⁰² Diário Oficial do estado do Amazonas, 10 de dezembro de 1896, página 869.

Com o aumento da confiabilidade operacional do sistema de geração e distribuição de energia elétrica, e o aumento da aceitação da população para a nova tecnologia, os moradores de outros bairros – não contemplados pela iluminação a eletricidade – passaram a solicitar esta modernidade ao Governo do Estado, como os moradores do bairro da Cachoeirinha, então localizada na periferia da capital e sem estar contemplada por iluminação pública, solicitou que a iluminação a eletricidade fosse estendida à localidade¹⁰³. A mesma solicitação ocorreu com moradores de outros bairros periféricos ao longo do final do ano de 1896, sem que tenham sido efetivamente contemplados¹⁰⁴. Por outro lado, em 19 de dezembro de 1896 os comerciantes da Rua da Instalação solicitaram à Manaós Electric Lighting Company o fornecimento de iluminação particular para seus estabelecimentos¹⁰⁵, sendo atendidos em julho de 1897.

Distribuir energia elétrica para a iluminação pública era oneroso ao governo do estado, responsável pelo custo das obras e pelo pagamento dos pontos iluminados. Distribuir energia para as áreas periféricas provavelmente desequilibraria a relação entre o custo e o benefício (econômico e social) da obra. Ainda, os bairros periféricos (Cachoeirinha, Educandos e Flores, por exemplo) abrigavam a população de baixa renda da capital, população esta que não se tornaria um grupo de clientes em potencial para a contratação da eletricidade para iluminação particular e força motriz de aparelhos elétricos em suas residências. Já a solicitação dos comerciantes da Rua da Instalação, atendida sete meses depois, representa a visão do Concessionário Jaramillo e do Governo do Estado em relação ao desenvolvimento urbano e crescimento econômico local.

Infere-se que, o sistema elétrico para iluminação pública e particular concebido em 1896, possuía um projeto segregacionista, que favoreceria somente o próprio governo e a parte mais rica da população. Tecnicamente o sistema escolhido, fornecido pela empresa General Electric, compunha-se pela geração de energia em corrente contínua, ao contrário do sistema em corrente alternada oferecido pela outra empresa concorrente à licitação de 1895. Sistemas em corrente contínua, à época, possuíam a desvantagem de limitação da distância da rede de distribuição a partir da usina¹⁰⁶.

¹⁰³ Diário Oficial do estado do Amazonas, 15 de dezembro de 1896, página 7930.

¹⁰⁴ Pelo menos até 1931, a iluminação pública a eletricidade ficou restrita ao centro da capital, com os demais bairros desassistidos por qualquer tipo de iluminação elétrica pública. Cf. Planta elétrica do sistema de iluminação pública de Manaus, ano 1931. Acervo particular, doação da Eletrobrás Amazonas Energia em 2015.

¹⁰⁵ Diário Oficial do estado do Amazonas, 19 de dezembro de 1896, página 7962.

¹⁰⁶ CREDER, Hélio. **Instalações Elétricas**. Rio de Janeiro: LTC, 2000, pag. 13.

O sistema projetado para Manaus em 1895/1896 possuía uma potência de geração de 80kW¹⁰⁷, e se encontrava localizada no limite da área urbana de Manaus (atual avenida Constantino Nery). Como um sistema de geração de energia em corrente contínua, à época, não admitia elevações e reduções de tensão para transmissão aos pontos de consumo localizados em longas distâncias da usina, a distribuição de energia ficaria comprometida em pontos localizados a partir de oito quilômetros de distância da fonte geradora. Ainda, este sistema não admitia uma rede de distribuição muito maior do que o sistema originalmente projetado, uma vez que esta carga de geração admitia uma expansão de, no máximo, 25% no tamanho de sua rede (o que, provavelmente, seria o referente a uma estimativa de clientes particulares que viessem a contratar rede de iluminação particular)¹⁰⁸.

Logo, o projeto original da rede de iluminação pública proposto por Jaramillo e contratado pelo governo estadual tinha por finalidade, além da suposta modernização e embelezamento da cidade com a iluminação pública, o lucro ao concessionário com a venda do serviço ao estado por ponto de iluminação pública aceso, e a venda de iluminação particular aos clientes dispostos na área em que se encontrava a rede de distribuição de energia. Era um excelente negócio, uma vez que o combustível para a geração da energia, a lenha, era adquirida pelo estado e entregue à empresa. Esta, por sua vez, transformava a matéria prima em energia elétrica e a vendia ao estado (a um preço de 1,5 dólares americanos por ponto iluminado/dia¹⁰⁹) e aos clientes particulares, em ambos os casos com isenção de impostos para a empresa concessionária. A análise das ruas contempladas por iluminação pública a eletricidade em 1896 permite sugerir que o serviço a ser contratado seria disposto com base na área de concentração das atividades econômicas e culturais da capital¹¹⁰.

Outro fator também deve ser observado, por meio da análise da biografia empresarial do detentor da concessão. Durante o período Imperial, Jaramillo explorava a extração de látex por meio de suas propriedades nas calhas do rio Solimões e do rio Juruá. Posteriormente se tornou empresário do ramo fluvial, sendo proprietário de navios a vapor que faziam linhas de transporte de passageiros e cargas entre Manaus e

¹⁰⁷ SEIBERT, Charles S. Electricity in Manaos, Brazil. *Electrical World and Engineer* (New York), 5/7/1902, p. 5-6.

¹⁰⁸ CREDER, Hélio. **Instalações Elétricas**. Rio de Janeiro: LTC, 2000, pag. 17 e 231.

¹⁰⁹ SEIBERT, Charles S. **Electricity in Manaos, Brazil** in *Electrical World and Engineer* (New York), 5/7/1902, p. 5-6.

¹¹⁰ Trata-se do quadrilátero compreendido pela Rua Eduardo Ribeiro (ao leste), Rua Doutor Machado (ao norte), o rio Negro ao sul e o igarapé da Cachoeira Grande a oeste.

Iquitos, no Peru. Assim se manteve até o advento da República, quando recebeu a concessão para exploração do serviço de telefonia para a cidade de Manaus no primeiro governo de Eduardo Gonçalves Ribeiro (1890-1891). Associado a capitalistas norte-americanos¹¹¹, criou a Amazon Telephon Company e construiu a infraestrutura da rede de telefonia para os órgãos públicos e para clientes particulares, sendo os primeiros seus maiores clientes¹¹². Ao longo da década de 1890, Heleodoro Jaramillo aliou as atividades empresariais ao expediente em seu consultório de cirurgião-dentista.

Ao receber a concessão para a exploração da iluminação pública, a eletricidade (no segundo governo de Eduardo Ribeiro, cabe observar), Jaramillo já detinha a *práxis* de gerar receitas por meio de negócios com o estado. Assim, igualmente como fez com a telefonia, a rede de energia elétrica para iluminação visava ter o estado como principal cliente, e os clientes particulares que desejassem ter acesso a iluminação particular somente seriam contemplados caso estivessem na área de abrangência da rede pública, ou muito próxima a ela (como no caso citado dos comerciantes da rua da Instalação).

Somam-se, portanto, três fatores que restringiram a atuação da *Manaós Electric Lighting Company* a um conjunto pequeno de ruas da capital: a restrição da capacidade de geração da usina e da distribuição em corrente contínua (fator técnico); a dependência do estado como cliente da empresa (fator político); e a possível crença de Jaramillo de que a eletricidade não seria popularizada em curto prazo (fator empresarial). Somados, permitiram que outra empresa pudesse entrar no mercado de energia elétrica em Manaus, com a distribuição de um serviço com maior abrangência geográfica e com qualidade superior: *Ventiladeros Electricos*, do empresário Abraham Bytton, a qual é detalhadamente descrita no próximo item deste capítulo.

Em 21 de abril de 1898, Heleodoro Jaramillo repassa o controle da empresa para a empresa *Redman & Brown*, dos empresários americanos John C. Redman e Edwin Brown, que mantêm a razão social *Manaós Electric Lighting Company*, porém adotaram o nome fantasia *Empreza de Luz Electrica*. Na mesma data, o Governo do Amazonas assina o contrato de iluminação pública com o novo concessionário, com a garantia de fornecimento de eletricidade até o ano de 1923. Os ativos de eletricidade da empresa (usina e linhas de distribuição) passaram a pertencer ao estado do Amazonas, sendo a nova empresa apenas a operadora e mantenedora dos serviços. O governador, à

¹¹¹ Em especial Charles R. Flint, também sócio de Jaramillo na empresa de iluminação pública.

¹¹² HARRISON, Mitchel C. **Prominent and progressive Americans: an encyclopedia of contemporaneous biography** (Vol. 3). New York: NY Tribune, 1904.

época, era José Cardoso Ramalho Júnior, o qual assumiu o cargo em 04 de abril de 1898, três semanas antes da mudança da concessão dos serviços de iluminação pública.



Figura 2.01: "Fabrica da Empreza de luz elétrica, na Cachoeira Grande".

Fonte: CACCAVONI, Arthur. Album descritivo amazonico. Genova: F. Armanino, 1899, v.2.

John Redman era um diplomata de carreira norte-americano que, ao assumir o posto no serviço consular do Rio de Janeiro, associou-se a um grupo de empresários, militares e políticos (brasileiros e norte-americanos) e fundaram a *American Telegraph and Cable Company* em 1886, que visava a comunicação telegráfica entre Brasil, Venezuela e os Estados Unidos¹¹³. A partir da criação desta empresa, Redman expande seus negócios pessoais, em paralelo ao serviço diplomático, e na década de 1890 se torna sócio da *Amazon Telegraph Company* em Manaus. Em 1897, torna-se cônsul dos Estados Unidos em Manaus¹¹⁴ e, no ano seguinte, compra (também associado a capitalistas americanos) a empresa de iluminação pública de Jaramillo.

Nesta reestruturação empresarial, é contratado, como diretor técnico da empresa, o engenheiro eletricitista americano Samuel Arthur Redding, de 25 anos de idade e graduado no ano anterior. Assume o cargo de diretor administrativo o senhor Chas C. Redman, irmão de John. O capital para aquisição da empresa foi disponibilizado pelo investidor americano Charles Ranlett Flint, que já realizava uma série de atividades comerciais na região amazônica, por meio da *American Rubber Company*, e pela participação acionária em outras empresas, como a *Manaós Railway Company*, que

¹¹³THE NEW YORK TIMES, edição de 21 de julho de 1886, página 26.

¹¹⁴ THE POLITICAL GRAVEYARD: US Diplomats in Brazil (1890-1900). Disponível em <http://politicalgraveyard.com/geo/ZZ/BZ-consuls.html>. Acesso em 19 de outubro de 2016.

explorava a concessão dos bondes e a captação e distribuição de água para a cidade de Manaus, e a Amazon Telephon Company¹¹⁵.

Samuel Redding e Chas Redman administraram a empresa enquanto durou o governo de Ramalho Júnior. Alguns erros no sistema de distribuição de energia original foram sanados, no intuito de permitir uma melhor distribuição de carga e permitir ampliações de rede, o que de fato aconteceu. Em 1900, os clientes particulares já compunham cerca de 30% da receita da empresa, ao lado do Governo do Estado e do Teatro Amazonas. Este último possuía geração própria de energia elétrica desde 1896 e, em 1899, seus ativos de geração de energia foram repassados, sob regime de comodato, à *Empreza de Luz Eléctrica*. Os eletricitistas do teatro, por sua vez, passaram a ser funcionários da empresa de *Redman & Brown*¹¹⁶.

Esta nova administração da empresa, apesar das ações de aumento da eficiência técnica de seu sistema elétrico e da melhoria dos processos de gestão, cometeu o erro de insistir em oferecer ao cliente, como produto, somente a energia elétrica na forma de iluminação. As máquinas elétricas, ao final do século XIX, já se tornavam cada vez mais conhecidas e, aos poucos, substituíam as máquinas a vapor. Dentre as máquinas elétricas, destaca-se o ventilador elétrico, inventado em 1882 pelo americano Schuyler S. Wheeler e comercializado pela Crocker and Curtis Electric Motor Company para a climatização de ambientes públicos e particulares¹¹⁷. Na década seguinte, o empresário americano Abraham Bytton, residente em Manaus, inicia a utilização da eletricidade como força motriz em Manaus ao trazer os ventiladores elétricos para a cidade, com a fundação da empresa *Ventiladeros Electricos*.

2.4. Ventiladeros Electricos: a eletricidade como força motriz.

As primeiras referências ao senhor Abraham Bytton, no Diário Oficial do estado do Amazonas, são relacionadas ao seu trabalho como procurador da empresa *Ligure Brasileira*, responsável pelo transporte de passageiros e cargas entre os portos de Manaus e de Gênova, na Itália. Em 1898, solicita autorização para estabelecer, na capital, uma empresa de distribuição de energia elétrica como força motriz, utilizando-

¹¹⁵ HARRISON, Mitchel C. **Prominent and progressive Americans: an encyclopedia of contemporaneous biography (Vol. 3)**. New York: NY Tribune, 1904.

¹¹⁶ ELETROBRAS DISTRIBUIÇÃO AMAZONAS. Livro De Registros de Empregados Manaós Tramways. Vol I.

¹¹⁷ NEW ORLEANS BAR ASSOCIATION. **Before Air Conditioning**. New Orleans: NOBR Press, 2000.

se da rede de distribuição de energia para iluminação pública, porém com geração própria de energia. Esta energia elétrica para força motriz, em princípio, seria representada na forma de ventiladores elétricos instalados em residências, comércios, estabelecimentos industriais e repartições públicas. Os ventiladores seriam de propriedade da empresa concessionária do serviço, cedidos aos clientes sob regime de comodato. A empresa se chamava Ventiladeros Electricos de Abraham e Cia, com a oferta do equipamento com seu nome em língua espanhola, uma vez que ainda se tratava de algo inédito no país, sem nome em língua portuguesa.

Abraham Bytton somente recebeu a concessão para o estabelecimento da empresa em 08 de dezembro de 1900, poucos meses após Silvério Nery ter assumido o governo do estado do Amazonas¹¹⁸. No mesmo ano, Silvério Nery também quita os débitos do governo do estado com a Ligure Brasileira¹¹⁹, e o estado adquire embarcações comercializadas pela empresa de Abraham Bytton¹²⁰. No âmbito municipal, por meio da Lei n.º 271, de 04 de dezembro de 1900, é concedida a Abraham Bytton a isenção de impostos municipais pelo espaço de dez anos, para a empresa de ventiladores elétricos. Enquanto isso, iniciam-se os discursos de Silvério Nery com reclamações aos concessionários da iluminação pública e do transporte público, e a necessidade de se rever, principalmente, o contrato de concessão de iluminação pública e particular da empresa de Redman & Brown.

Inicialmente, Bytton fornecia ventiladores de pé e de teto, alimentados por pilhas secas, em estabelecimentos residenciais e comerciais. E inovou ao fornecer também motores elétricos movidos a óleo para força motriz em pequenas indústrias, em substituição ao trabalho manual e da máquina a vapor. Em 1901, a empresa passou a anunciar nos jornais locais a oferta de melhoramentos elétricos, por meio de equipamentos como motores e ventiladores, que poderiam ser amplamente aproveitados com vantagens por tipografias, torrefações, moagem de café, beneficiamento de castanha e fábricas de macarrão, além do uso doméstico em máquinas de costura, ferros de engomar, bombeamento de água, entre outros. Aos poucos a eletricidade passou a ser utilizada no cotidiano na atividade pública e nas atividades privadas da capital, com equipamentos elétricos comercializados exclusivamente pela empresa de Abraham Bytton, sediada na Rua da Independência.

¹¹⁸ Diário Oficial do Estado do Amazonas, edição de 08 de dezembro de 1900, número 2027.

¹¹⁹ Diário Oficial do Estado do Amazonas, edição de 06 de novembro de 1900, número 1985.

¹²⁰ Diário Oficial do Estado do Amazonas, edição de 28 de novembro de 1900, número 2007.

Em janeiro de 1901, após receber a autorização para utilizar a infraestrutura da rede de iluminação pública em seus negócios particulares, Bytton anuncia a construção de uma usina de energia de grande porte, voltada para o suprimento de energia elétrica em corrente contínua para qualquer finalidade, localizada no Plano Inclinado. A mesma iniciou sua operação em novembro de 1901 e era, à época, o que havia de mais moderno em geração de energia em corrente contínua. A usina foi projetada para operar em ciclo termodinâmico de Rankine, composto por uma caldeira flamotubular *marine type*, motor Harrisburg Standard acoplado a um dínamo General Electric com capacidade de geração de 1.100 volts, e sem a necessidade de refrigeração com água para condensação de vapor, o que se tratava de uma grande inovação na operação de usinas térmicas em ciclo Rankine¹²¹. Em janeiro de 1902, a Ventiladeros Electricos fornecia energia para cerca de 100 ventiladores elétricos, 40 lâmpadas de arco voltaico de utilização particular, motores elétricos de moagens de café, máquinas de costura, ferros elétricos e outros equipamentos comerciais e residenciais. Em setembro do mesmo ano, Bytton fecha contrato com o governo do estado do Amazonas para o fornecimento de energia elétrica para as instalações do prédio da Imprensa Oficial do Estado, com o suprimento de energia para as prensas, máquinas de cortar papel, desenroladoras e dobradeiras. Estes novos equipamentos elétricos, por sua vez, foram vendidos pela empresa Bytton Brothers, de Nova Iorque, ao governo do estado¹²². Abraham Bytton era um dos sócios desta empresa.

Bytton tomou uma atitude empresarial muito ousada ao estabelecer em Manaus uma empresa de energia elétrica sem qualquer aporte ou contrato estabelecido com o poder público. Mesmo em tempos atuais, os investimentos em energia elétrica são realizados primordialmente pelo governo, pela parceria entre governo e capital privado, ou quando realizados pelo capital privado há uma garantia de fornecimento de energia para o sistema gerenciado pelo governo. Neste último caso se enquadra a situação da empresa de iluminação pública de Redman & Brown, adquirida de Jaramillo. Mas Bytton, apesar de conseguir junto ao governador a permissão para utilização da infraestrutura de iluminação pública construída por Jaramillo e não pagar nada ao estado pela sua utilização, inicialmente não tinha como objetivo empresarial ter o governo como cliente, ou como maior cliente.

¹²¹ SEIBERT, Charles S. **Electricity in Manaus, Brazil** in *Electrical World and Engineer* (New York), 5/7/1902, p. 05.

¹²² Idem, p. 06.

Ocorre, no entanto, a inferência de que Abraham Bytton se tornou próximo do governador Silvério Nery a partir do início de seu mandato, ou ambos já eram próximos antes de Nery se tornar governador. Tem-se que os registros de negócios de Bytton com o Estado do Amazonas cresceram a partir do segundo semestre de 1900, justamente quando Nery assumiu o cargo político. Iniciaram-se com os fretes da Ligure Brasileira, depois com aquisições diversas de máquinas e equipamentos, e em seguida com a eletrificação de prédios públicos e a utilização da eletricidade para força motriz da máquina estatal. Em dois anos de operação, a Ventiladeros Electricos possuía capacidade de geração e de distribuição de energia 2,5 vezes maior que a empresa de Redman & Brown, e passou a fornecer energia (inclusive para iluminação, o que era concessão exclusiva da empresa concorrente) principalmente para os estabelecimentos comerciais e industriais, a um custo 40% mais barato em relação aos valores praticados pela outra empresa.

O prestígio da nova empresa de Bytton no governo Nery, pode ser observado na descrição sobre a oferta de eletricidade em Manaus, em novembro de 1901, publicada no álbum editado pelo Governo do Estado, considerando que grande parte das moradias e estabelecimentos eram iluminados pela eletricidade, para tanto existiam:

Duas fábricas, uma que fornece cumulativamente a iluminação pública e grande parte da particular; e outra, de recente fundação, pois data de meses, e que, principalmente destinada a accionar ventiladores, também fornece luz.¹²³

De fato, o negócio de venda de eletricidade se expandiu rapidamente, e em 1902 Bytton passa a ser também um grande fornecedor de energia para o estado. Ao mesmo tempo em que elogiava o trabalho da empresa de Abraham Bytton, o governador Silvério Nery gradativamente, e de maneira oficial, realizava um trabalho de descrédito da empresa de Redman & Brown.

Em referência aos trabalhos do poder executivo estadual do ano de 1900, Nery inicia seus comentários afirmando que os serviços de eletricidade (viação pública, iluminação pública, bombeamento de água e iluminação do Teatro Amazonas) funcionam com regularidade e a contento¹²⁴. No entanto, em anexo específico redigido pelo engenheiro superintendente Manoel Uchôa Rodrigues, referente à fiscalização dos

¹²³ NERY, Silvério. **Album do Amazonas 1901-1902**. No governo de Sua Ex^a Snr. Dr. Silvério Nery. Manaus: Photographias de F.A. Fidanza, 1901-1902. P. 66-67,

¹²⁴ Mensagem do Gov. Dr. Silvério Nery lida perante o Congresso Amazonense na 1ª sessão da 4ª legislatura em sessão de 10 de julho de 1901. Rio de Janeiro, Tip. do jornal do Comércio de Rodrigues e Cia., 1902, p. 34.

serviços de eletricidade, a empresa de iluminação pública é a única em que há críticas: é questionada a maneira de aplicação das multas (em que alega que as multas são valores irrisórios face às receitas da empresa junto ao estado), além de expor que, no governo anterior, os serviços de iluminação pública não eram fiscalizados, o que permitia, por exemplo, uma dotação orçamentária de 800\$000 para os gastos com este serviço. E, no primeiro ano de mandato de Nery, foram gastos apenas 450\$000, pouco mais da metade do orçamento previsto, graças à implantação da fiscalização dos serviços de iluminação pública. Ainda, reclama do serviço de carregamento de baterias das lanchas elétricas pertencentes ao estado (ainda não eram fornecidas por Bytton), cujo gerador pertencente ao estado não estava em bom funcionamento, e cuja manutenção dependia da mão de obra fornecida por Redman & Brown¹²⁵.

A mensagem governamental referente ao ano seguinte(1901) já apresenta, por sua vez, um tom mais duro em relação aos serviços de iluminação pública de Redman & Brown. Crítica mais uma vez a maneira em que o governo antecessor firmou o contrato de iluminação pública, além de anunciar ter suspenso uma determinada ordem de pagamento a partir da ameaça da empresa de suspender o fornecimento para os clientes públicos e particulares. Finalmente, comunica que existe a intenção de incorporar os serviços elétricos para a gestão estadual, no intuito de se promover a economia e o equilíbrio das contas públicas¹²⁶. A Mensagem referente ao ano de 1902 já detalha a incorporação da empresa de Redman & Brown pelo governo do estado, em 15 de novembro de 1902, transformando-a na empresa Luz Electrica do Estado, que será explorada no próximo item deste capítulo¹²⁷.

Enquanto Silvério Nery esteve em querela com a empresa de Redman & Brown, Abraham Bytton expandia seu negócio de fornecimento de energia elétrica para força motriz e também para iluminação particular, concorrendo diretamente com a outra empresa mesmo sem possuir autorização para a exploração da iluminação, e utilizando a infraestrutura construída em 1896 por Heleodoro Jaramillo. Algumas repartições públicas, a exemplo da Imprensa Oficial, foram modernizadas com a utilização de máquinas elétricas vendidas pela Bytton Brothers de Nova Iorque, e seu suprimento de energia era responsabilidade da Ventiladeros. Pequenas indústrias como padarias,

¹²⁵Idem, p. 566-572.

¹²⁶Mensagem lida perante o Congresso dos Srs. Representantes por ocasião da abertura da 2º sessão ordinária da 4º legislatura em 10 de julho de 1902. Vol. 1. Manaus: Tip. da Livraria Ferreira Pena, 1903, p. 38.

¹²⁷ Mensagem do Presidente do Estado do Amazonas, Dr. Silvério Nery, à Assembleia Legislativa estadual, ano 1903, p. 37.

charutarias e madeireiras, além de estabelecimentos maiores como estaleiros navais e gráficas, cada vez mais contratavam os serviços de Bytton, a exemplo do Jornal do Commercio que publica a seguinte nota em maio de 1904:

Pelo competente Sr. A Bytton foi sentado hontem o aparelho de electricidade que fornece luz ao dístico que fica no frontispício do predio do jornal. Apenas começou a funcionar o aparelho, o grande e deslumbrante effeito das varações das cores nas letras do titulo desta folha, chamou e attrahiu consideravel concorrencia até muito tarde. Ao engenhoso trabalho ouvimos rasgados elogios¹²⁸

Em janeiro de 1903, no início da gestão estatal da empresa de iluminação pública, ocorre uma explosão na usina de geração de energia da *Luz Electrica*, e Manaus ficou com o fornecimento comprometido por aproximadamente 90 dias. A empresa de Bytton, neste período, forneceu energia em caráter emergencial para a iluminação das repartições públicas, ao valor de US\$ 2,75 por lâmpada/dia. Outro acidente na usina da empresa estadual, no ano seguinte, foi o pretexto para que Silvério Nery, no apagar das luzes de seu mandato, sugerisse a compra da Usina B (de propriedade de Bytton) para o aumento da capacidade de geração de energia para iluminação pública, particular, e para o fornecimento de energia elétrica como força motriz pelo estado. A venda dos ativos da Ventiladeros Electricos ao governo do estado do Amazonas foi concluída em 22 de outubro de 1904, já sob o mandato do novo governador, Antônio Constantino Nery, irmão de Silvério. O estado, finalmente, estabeleceu o monopólio sobre todas as concessões de serviços públicos em que a eletricidade era utilizada.

Abraham Bytton, por sua vez, estabelece em Manaus a filial da casa comercial Bytton Brothers, com sede em Nova Iorque. Após a venda dos ativos da Ventiladeros Electricos para o estado do Amazonas, a casa comercial dos irmãos Abraham e Elijah foi, até 1908, fornecedora exclusiva das peças de reposição de material ferroviário para os serviços de viação elétrica, uma vez que representava para todo o Brasil as empresas American Car & Foundry e St. Louis Car Company. Em 1904, dois anos após a estatização dos serviços elétricos, o governo do estado adquiriu 12 novos bondes, sendo dois bondes da American Car para o transporte de cargas, e dez bondes da St. Louis para o transporte de passageiros. Esta aquisição foi intermediada pela empresa American Trading Company, de propriedade de Elijah Bytton¹²⁹. Para iluminação pública e demais serviços elétricos, a Bytton Brothers comercializava lâmpadas,

¹²⁸ Jornal do Commercio, Manaus, nº 110, 08 de maio de 1904, p. 03.

¹²⁹ MORRISSON, Allen. *The Tramways of Brazil: a 130 year survey*. Nova Iorque: Bonde Press, 1989.

cabeamentos elétricos, peças para geradores, caldeiras e dínamos, além de equipamentos elétricos em geral. E era o representante exclusivo no Brasil da Babcox & Wilcox Company, fabricante das caldeiras adquiridas pela empresa de iluminação pública em 1899¹³⁰.

Infere-se, portanto, que os irmãos Silvério e Constantino planejavam, desde o início da ascensão do grupo político Nery à frente da presidência do estado, utilizar a energia elétrica como uma forte ferramenta de poder político e de enriquecimento de empresários próximos dos gestores estaduais. O item a seguir apresenta a configuração do sistema elétrico em Manaus a partir do momento em que o governo do estado do Amazonas esteve diretamente ligado à família Nery.

2.5. A empresa dos Nery: criação dos *Serviços Electricos do Estado*, e a primeira decadência perante o monopólio estadual sobre a eletricidade.

Por meio do Decreto n.º 456, de 15 de Novembro de 1900, foi criada a Superintendência Geral da Fiscalização dos Serviços de Eletricidade, a qual teria supervisão sobre os contratos de viação elétrica urbana e suburbana, bombeamento elétrico das águas para os reservatórios do Mocó e da Castelhana, iluminação elétrica pública e particular da capital, linhas telefônicas, telégrafo terrestre, cargas das lanchas elétricas do estado e motor dínamo fornecedor das cargas, e as campanhas elétricas das repartições estaduais¹³¹. Trata-se da primeira agência regulatória de serviços públicos a ser criada no estado do Amazonas, a qual funcionou até o ano 1902, quando os serviços de eletricidade foram estatizados e esta superintendência tornou-se parte dos mesmos. Seu único superintendente foi o engenheiro Manoel Uchôa Rodrigues, formado pela Escola Politécnica do Rio de Janeiro na mesma turma de Silvério Nery e muito próximo do círculo familiar dos Nery. Durante a gestão estadual de Eduardo Gonçalves Ribeiro, Uchoa exerceu, nomeado pelo governador, a função de Superintendente Municipal de Manaus¹³². Sua atividade, além da fiscalização dos serviços, era a de preparar a incorporação de todas as atividades relacionadas a energia elétrica para a gestão

¹³⁰ SEIBERT, Charles S. Electricity in Manaos, Brazil. *Electrical World and Engineer*(New York), 5/7/1902, p. 5-6.

¹³¹ Decreto Estadual (AM) n.º 456, de 15 de novembro de 1900.

¹³² BITTENCOURT, Agnello. **Dicionário Amazonense de Biografias**. Manaus: Conquista, 1973, p. 491-492.

estatal¹³³. A respeito de Manoel Uchôa Rodrigues, é interessante observar que o engenheiro/político serviu a dois mandatários de ideologias distintas, além de inimigos viscerais: o progressista e liberal Eduardo Ribeiro, e posteriormente o centralizador e estatizador Silvério Nery.

Em 15 de novembro de 1902, portanto, Silvério Nery incorpora para o estado do Amazonas as empresas Manaós Electric Lighting Company e Manaós Railway Company. A primeira, responsável pela iluminação pública, enquanto a segunda responsável pelo transporte público por meio de bondes elétricos, além do abastecimento de água para a cidade de Manaus. O estado do Amazonas passava a administrar três usinas de geração de energia (duas termelétricas e a usina hidrelétrica da Cachoeira Grande), uma frota de cerca de vinte bondes elétricos para transporte de passageiros e cargas, linhas de distribuição de eletricidade para iluminação e tração veicular, armazéns e oficinas de manutenção e prédios administrativos. Na *Falla* do ano 1903, Silvério Nery explica o processo de incorporação das empresas de energia elétrica controladas pelos americanos, como pode ser visto no documento a seguir:

¹³³ UCHÔA, Júlio. **Apontamentos para a história da iluminação pública em Manaus**. Manaus: acervo da Biblioteca Pública do estado do Amazonas, 1947.

Nos municipios que se limitam com paizes estrangeiros mais se accentuam as vantagens da arrecadação directamente feita pelas suas agencias fiscaes, por isso que difficil é ás estações do Estado evitarem a pratica arraigada dos contrabandos em prejuizo das rendas publicas.

E' proposito meu entregar aos municipios a arrecadação dos seus direitos de exportação, sempre que se mostrarem habilitados a realisal-a.

SERVIÇOS POR ELECTRICIDADE

Executando a actorisação que me déstes com a Lei n. 378, de 24 de Julho de 1902, adquiri por compra as emprezas «Manáos Railway & C.» e «Electric Lighting Plant», que exploravam nesta capital os serviços de viação urbana, bombeamento d'agua e illuminação publica e particular, as quaes subvencionadas pelo Estado, pezavam nos seus orçamentos annuos com quantia superior a 800 contos de réis.

Para essa acquisição o Estado não teve de retirar dos recursos ordinarios a importancia precisa, que foi obtida pela collocação de apolices do emprestimo esterlino realisado na praça de New-York, de accordo com a Lei acima citada.

Desde 15 de Novembro do anno transacto passaram aquelles serviços á posse e direcção do Estado, continuando a bem corresponder ás necessidades publicas pelo modo regular por que são executados.

As vantagens que o Estado auferio com a acquisição das emprezas, estão irrecusavelmente demonstradas não só no relatorio apresentado pelo Secretario do Estado um dos delegados do Amazonas perante a praça de New-York para levar a effeito a operação de credito alli realisada, senão tambem pelos relatorios annexos dos directores actuaes dos serviços explorados pelas mesmas emprezas.

A principio estiveram sob a gestão de um só funcçãoario todas as uzinas de electricidade e trabalhos relativos ás mesmas.

O accumulo de serviços exigia, porem, uma divisão que tornei effectiva nomeando um profissional para a direcção da illuminação publica e particular, ficando outro com a superintendencia dos demais serviços por electricidade.

Em seus relatorios ambos esses dedicados funcçãoarios lembram varias medidas tendentes umas á boa manutenção dos serviços e outras ao seu maior desenvolvimento.

Julgo que será conveniente a adopção das de natureza reproductiva, sobretudo no que intende com o serviço de viação publica. Si por um lado o desenvolvimento da planta de viação vem augmentar as rendas já de si consideraveis, por outro corresponde a justos reclamos dos habitantes de algumas zonas da cidade que pela sua situação mais carecem desse melhoramento inestimavel.

Quanto ás medidas que se referem á conservação, aparelhamento e condições de segurança das uzinas, per sua natureza mais urgentes ainda, é intenção deste Governo ir pondo-as em pratica de accordo com os recursos do momento e aproveitando para isso como contingente os saldos verificados por ellas proprias.

Figura 2.02: aquisição das empresas de eletricidade por Silvério Nery.
Fonte: Mensagem do Presidente do Estado do Amazonas, Dr. Silvério Nery, à Assembleia Legislativa estadual, ano 1903, p. 26

Na *Falla* de 1903, Nery justifica a aquisição das empresas que operavam a eletricidade (exceto à Ventiladeros Electricos de A. Bytton) pelo estado do Amazonas como uma ação para economia de gastos públicos e uma suposta melhoria na qualidade dos serviços uma vez que estavam sendo administrados, fiscalizados e regulados integralmente pelo poder público¹³⁴. Nery também afirmava que o controle integral da eletricidade pelo estado permitiria maior facilidade nas obras de expansão da rede de iluminação pública e, principalmente, a rede de viação pública por meio de bondes elétricos. A aquisição das empresas citadas envolveu a quantia de 750 mil libras esterlinas que, em 1902, equivaliam ao valor de 474 milhões de libras esterlinas em 2016¹³⁵. Tal quantia foi obtida por meio do empréstimo de um total de 1,5 milhões de libras esterlinas, firmado pelo governo do estado do Amazonas junto ao London and Brazilian Bank em Nova Iorque, e baseado na Lei nº 378, de 24 de julho de 1902, na qual o estado do Amazonas estava permitido a emitir papéis de apólice-ouro neste mesmo quantitativo financeiro¹³⁶. Metade da quantia tomada em empréstimo, portanto, foi destinada à aquisição das companhias de energia, enquanto a outra parte destinada ao saneamento de déficits financeiros estaduais.

O estado do Amazonas se encontrava, de fato, em desequilíbrio fiscal na aurora do século que se iniciava, e os contratos de energia elétrica (iluminação pública, transporte público e bombeamento de água) eram as maiores despesas do estado desde 1898. Em 1899, o governador Ramalho Júnior já havia solicitado um empréstimo de um milhão de libras esterlinas para o reequilíbrio das contas estaduais, após a conclusão de obras urbanas iniciadas em governos anteriores e o financiamento de tropas para o combate na Revolução Acreana. No entanto, este empréstimo foi desautorizado pela Assembleia Legislativa estadual¹³⁷.

Silvério Nery, por sua vez, logrou êxito na obtenção do empréstimo junto ao London and Brazilian Bank, uma vez que a Assembleia Legislativa estadual praticamente não dispunha de membros de oposição ao Poder Executivo estadual. Nery também, desde sua posse, tinha como discurso a necessidade de reequilíbrio das contas estaduais, por meio de cortes de gastos e a estatização das companhias estrangeiras que

¹³⁴ A regulação dos serviços de eletricidade era, à época, de responsabilidade das superintendências municipais ou dos governos estaduais. A regulação federal somente se deu a partir de 1930, com o Código de Águas, conforme descrito no Capítulo I.

¹³⁵ De acordo com calculadora disponível em [HTTPS://www.measuringworth.com/ukcompare](https://www.measuringworth.com/ukcompare)

¹³⁶ Lei Estadual número 378 (AM), de 24 de julho de 1902.

¹³⁷ BERTARELLI, Maria Helena. **José Cardoso Ramalho Júnior**. Manaus: ALEAM, 2010.

exploravam os serviços públicos. Como o estado não dispunha de reserva financeira alguma se fazia necessária a obtenção de um empréstimo para estes fins.

Na mensagem referente ao ano de 1903, Silvério Nery descreve a aquisição das empresas de eletricidade como um excelente negócio para o estado do Amazonas, uma vez que o estado não precisou utilizar de recursos ordinários para esta aquisição. Justifica que a viabilidade econômica da operação se deu por meio da colocação de apólices de empréstimo junto à praça de Nova Iorque, de acordo com a Lei Estadual 378/1902¹³⁸. Este empréstimo, no entanto, se tornou um desastre para as contas públicas estaduais e foi apenas uma das diversas operações financeiras realizadas por Nery que deixaram o erário público estadual em situação caótica ao final da primeira década do século XX, apesar de o Amazonas, naquela época, ser um estado economicamente poderoso¹³⁹.

O London and Brazilian Bank, escolhido para o financiamento da operação, era operado pela Família Rothschild que, por sua vez, era íntima do Presidente Campos Sales e de diversos governos estaduais. Além da Família Rotschild, o banco também dispunha, em seu Conselho Deliberativo, a figura de Charles Ranlett Flint, presidente da United States Rubber Company e sócio das duas empresas adquiridas pelo estado do Amazonas (Manaós Railways e Manaós Electric Lighting Company) a partir da obtenção do empréstimo¹⁴⁰. Silvério Nery, portanto, adquiriu as empresas de Flint por meio de um vultoso empréstimo cedido pelo banco em que o próprio Flint era um de seus administradores. Outro fator a ser observado é referente às garantias dadas pelo estado do Amazonas para a obtenção do empréstimo: todas as rendas e ativos (terras, prédios públicos e empresas) do estado. Em resumo, o estado do Amazonas seria totalmente entregue a um grupo privado em caso de inadimplência junto ao London and Brazilian Bank¹⁴¹.

O Jornal Quo Vadis apresentou, tão logo concretizada a obtenção do empréstimo, uma série de 18 artigos publicados entre os dias 13 de janeiro e 03 de fevereiro de 1903, com a denúncia das irregularidades presentes na operação. Logo no

¹³⁸Mensagem do Gov. Silvério José Nery lida perante o Congresso dos Srs. Representantes por ocasião da abertura da 3ª sessão ordinária da 4ª legislatura, em 10 de julho de 1903, acompanhada dos relatórios dos chefes das repartições. Manaus: Tip. do Amazonas, 1903. P. 23.

¹³⁹ ANTONACCIO, Gaitano. **Políticos Influentes no Amazonas (1889 a 2005)**. Manaus: ALEAM, 2005, p. 73.

¹⁴⁰ STINSON, John. **Charles Ranlett Flint papers, 1872-1930**. Nova Iorque: The New York Public Library (Manuscripts & Archives Division), 1991.

¹⁴¹ Jornal Quo Vadis: O EMPRÉSTIMO (partes 01 a 18), edições 13 de janeiro de 1903 a 03 de fevereiro de 1903.

primeiro artigo, o jornal explica que, apesar do fato de os contratos com as empresas de eletricidade serem grandes despesas para o estado, o serviço está a contento, e expõe o pensamento liberal de que o poder público não deveria assumir atividades para geração de lucro, ou seja, o Amazonas não deveria criar empresas estatais como havia feito com a criação dos Serviços Electricos¹⁴². De fato, o primeiro serviço de eletricidade estatizado em forma de empresa pública foi justamente a empresa criada por Silvério Nery¹⁴³.

Em seguida o periódico destaca que a aquisição das empresas de eletricidade era nada menos que um pretexto para a obtenção do empréstimo junto ao banco anglo-americano. Não fosse a aquisição das empresas, não haveria motivação para o aporte financeiro uma vez que a dívida pública estadual poderia ser sanada com uma simples política de austeridade financeira, ou a simples cobrança de impostos sobre a exportação da borracha por período determinado. Nery, no entanto, tomou empréstimo do valor de duas vezes o valor da aquisição das empresas, e sugeriu que o restante do valor seria utilizado de maneira irresponsável pelo governo, e para benefício da família Nery. Por fim, indica a estranheza do fato de o senhor Charles Flint, capitalista dono das empresas de eletricidade vendidas, ser também intimamente ligado ao banco que realizou a operação, e que foi o único banco a ter aceitado realizar a operação do empréstimo, e denuncia as garantias dadas pelo estado para a operação¹⁴⁴.

2.5.1. A queda na qualidade dos serviços elétricos entre 1903 e 1906: acidentes de trabalho e reclamações populares.

Uma vez realizada a aquisição das empresas pelo estado do Amazonas, o engenheiro Manoel Uchôa Rodrigues, antes fiscal dos serviços geridos pela empresa de Redman & Brown, se torna o superintendente geral das novas empresas estatais. Todos os engenheiros norte-americanos entregam seus cargos ou são demitidos, e as funções de comando técnico são todas ocupadas por pessoas de pouco ou nenhum conhecimento do sistema elétrico. A gestão das usinas, a supervisão da iluminação, a gestão das obras de expansão de rede e as atividades financeiras, por exemplo, foram entregues a oficiais

¹⁴² Jornal Quo Vadis, 13 de janeiro de 1903, p.01.

¹⁴³ CENTRO DA MEMÓRIA DA ELETRICIDADE NO BRASIL. **Panorama do setor de energia elétrica no Brasil**. Rio de Janeiro: Centro da memória da Eletricidade no Brasil, 1988.

¹⁴⁴ Jornal Quo Vadis: O EMPRÉSTIMO (partes 01 a 18), edições 13 de janeiro de 1903 a 03 de fevereiro de 1903.

da Força Pública, parentes de membros da Assembleia Legislativa ou demais apadrinhados de Nery ou Uchôa Rodrigues.

A qualidade dos serviços de eletricidade entrou em declínio a partir do primeiro ano de operação dos Serviços Electricos, entre 1903 e 1906, houve aumento gradual na quantidade de lâmpadas de iluminação pública fora de operação a cada noite. Conforme descrito anteriormente, em janeiro de 1903 ocorreu a explosão da caldeira da usina de geração de energia, tão logo a gestão da usina passou das mãos do engenheiro electricista Gerald F. Giddy para o tenente Ismael Serpa, o qual provavelmente desconhecia completamente o funcionamento da mesma. A explosão de 1903 foi o primeiro acidente de trabalho com morte registrado em uma empresa de energia elétrica no Amazonas. Em 08 de janeiro de 1904 ocorre outra explosão de caldeira, com maiores danos aos equipamentos que o acidente anterior, e o saldo de dois operários da usina mortos e dois gravemente feridos¹⁴⁵.

Este segundo acidente, de acordo com o relatório apresentado pelos peritos nomeados pela Superintendência Municipal¹⁴⁶, aponta que o sinistro afetou o sistema de geração de energia para seis circuitos de alimentação, com o comprometimento de 247 lâmpadas de iluminação pública ligadas a estes circuitos (Manaus possuía 325 lâmpadas de iluminação pública em 08 circuitos), além de ter destruído todo o telhado da área de caldeiras e várias paredes¹⁴⁷. Após a conclusão da inspeção, o governo estadual nomeia uma comissão para avaliar as necessidades para o reestabelecimento dos serviços de eletricidade em caráter emergencial. O reestabelecimento da iluminação pública foi uma sequência de atividades que sugere conflito de interesses de seus atores.

A comissão era composta pelos membros: Dr. Jacinto Estelita Jorge (advogado responsável pelos procedimentos legais), Manoel Uchôa Rodrigues (Superintendente dos serviços elétricos), Enéas Gustavo Candaval (negociador do empréstimo junto ao London Bank, para a aquisição dos serviços elétricos pelo estado, e relator dos trabalhos da comissão de investigação do acidente), Gerald F. Giddy (ex-gerente da usina de luz e então proprietário de uma oficina que prestava serviços de manutenção nos equipamentos da mesma) e John Henry Richardson (proprietário de um estaleiro e oficina de reparação de máquinas ao lado da usina de luz, cuja empresa prestava

¹⁴⁵ELETOBRAS AMAZONAS ENERGIA. Ofício da Luz Electrica do Estado do Amazonas. Officio I, de 11/01/1904, ao Excelentíssimo Monsenhor Governador do Estado em exercício pleno da atividade.

¹⁴⁶ Apesar de o serviço de eletricidade ser gerido pelo estado, cabia à Superintendência Municipal o trabalho de investigação de incêndios e demais catástrofes urbanas.

¹⁴⁷ Relatório da Prefeitura de Segurança da Superintendência Municipal de Manaós, 14/01/1904.

serviços à usina de luz desde o início de suas operações). Todos nomeados pelo Governador em exercício, Monsenhor Francisco Coutinho, o qual assumiu o cargo em 2 de dezembro de 1903 após o licenciamento de Silvério Nery por motivos de saúde.

Em 11 de janeiro de 1904 a comissão nomeada por Monsenhor Coutinho entrega o relatório com a descrição de todos os equipamentos danificados pelo sinistro, além de uma projeção de despesas necessárias para o reestabelecimento da energia elétrica nos circuitos danificados. De acordo com o relatório da comissão, a verba necessária deveria ser de 85 contos de réis, sendo 75 contos para o conserto dos equipamentos mecânicos e 10 contos para os equipamentos elétricos¹⁴⁸. Dois dias após a entrega do relatório, Monsenhor Coutinho autoriza o pagamento da quantia de 83:500\$000 à oficina mecânica de Gerald Giddy, com dispensa de licitação pública, alegando ser a única oficina com capacidade técnica para a realização do serviço e, caso a matéria fosse de concorrência pública, haveria a demora burocrática para a contratação do serviço¹⁴⁹.

Impunha-se como providência de natureza mais urgente o reestabelecimento do serviço de iluminação urbana, a bem do trânsito público e das garantias individuais e de propriedade. [...] não comportando as delongas de uma concorrência pública, não hesitei em contractar os serviços com o sr. Geraldo F. Giddy, cuja officina, como reconheceu a comissão por mim nomeada, é a única em condições de os poder realizar. E assim, em officio de 13 deste mez, auctorizei o Thezouro a firmar o necessário contracto, no qual ficou estabelecido para os trabalhos que se fazem precisos o preço total de réis 83:500\$000¹⁵⁰.

Estranhamente Monsenhor Coutinho contrata, para o reestabelecimento da iluminação pública, a empresa de um dos membros da comissão nomeada por ele para a avaliação das necessidades e custos para o serviço em questão. Apesar de a legislação brasileira somente proibir esta prática em 1993¹⁵¹, Coutinho foi, no mínimo, descuidado com o cuidado na condução das finanças públicas ao permitir que o perito público fosse, ao mesmo tempo, o fornecedor das necessidades apontadas pela perícia. Outro fato a ser observado é que a oficina de Giddy não foi, como afirmava Coutinho, a única empresa

¹⁴⁸ ELETROBRAS AMAZONAS ENERGIA. Officio da Luz Electrica do Estado do Amazonas. Officio I, de 11/01/1904, ao Excelentíssimo Monsenhor Governador do Estado em exercício pleno da atividade.

¹⁴⁹ ELETROBRAS AMAZONAS ENERGIA. Officio VII do Exmo Monsenhor Governador do Estado do Amazonas ao Thesouro Estadual, de 13 de janeiro de 1904.

¹⁵⁰ Mensagem lida perante o Congresso dos Senhores Representantes em sessão extraordinária de 20 de janeiro de 1904, pelo Excelentíssimo Monsenhor Francisco Benedicto da Fonseca Coutinho, Vice Governador do estado. Manaós, Typ. Official, p.16.

¹⁵¹ Por meio da Lei Federal 8666/1993: Licitações Públicas e Contratos Administrativos.

com capacidade técnica para a execução dos serviços de recuperação da usina. A empresa Bytton Brothers, por exemplo, vendia peças de reposição e oferecia serviços de assistência técnica para as caldeiras de marca Babcock & Wilcox que foram danificadas no sinistro. A usina da Ventiladeros Electricos de A. Bytton e Cia, por sua vez, operava com seus equipamentos em perfeitas condições de segurança, com sua equipe de manutenção oriunda da Bytton Brothers. No entanto, durante o governo em exercício de Monsenhor Coutinho, não há ocorrência de negócios do governo estadual com qualquer uma das empresas de Abraham Bytton¹⁵². Somente no governo de Antônio Constantino Nery, no segundo semestre de 1904, os ativos da Usina B (da *Ventiladeros*) e seu sistema de distribuição de energia são incorporados pelos Serviços Electricos por meio de aquisição, e a Bytton Brothers se torna uma das maiores fornecedoras de peças e serviços para o Estado do Amazonas.

Os dois acidentes causaram, de fato, um grande impacto negativo à população da cidade de Manaus, que no início do novo século já havia incorporado a eletricidade em seu *modus vivendi* e, nas duas ocasiões, vivenciou uma cidade às escuras. No entanto, além dos problemas no fornecimento de iluminação pública, os demais serviços por eletricidade passaram a ser alvo de reclamações populares a partir da estatização de 1902. Havia corte no fornecimento de água encanada devido a problemas nos geradores elétricos da usina de Cachoeira Grande, e por muitas vezes os bondes elétricos paravam por problemas mecânicos durante as viagens, ou mesmo toda a frota ficava paralisada devido a problemas no suprimento de energia elétrica na usina localizada à Avenida Sete de Setembro.

Os jornais de oposição ao governo – em especial o periódico *Quo Vadis?* – apresentavam quase diariamente críticas aos serviços de eletricidade operados pelo estado. Não somente em relação ao fornecimento dos serviços, mas também em relação à má gestão estadual (inadimplência com fornecedores, falta de conhecimento técnico dos profissionais indicados para os cargos de liderança) e a falta de comunicação dos gestores com os usuários e a imprensa. Em 19 de abril de 1903, por exemplo, o periódico publica a reclamação a seguir:

Há muito que ao nosso escriptorio chegam fundadas reclamações sobre o péssimo estado de conservação em que se acha, actualmente, o material desta importante empresa (de viação e luz). Especificam, sobretudo, o estado dos postes, tanto da luz quanto da tracção

¹⁵²Não foram encontradas evidências de negócios entre Bytton e a administração de Monsenhor Coutinho, nos relatórios de governo e nas mensagens governamentais de seu período à frente do governo do estado.

electrica, os quaes já se acham em estado adeantado de estrago. [...] De facto, enquanto esta empresa, uma das primeiras do Brazil, achava-se sob a direção de particulares, seu material em nada deixava a desejar. Infelizmente, outro tanto não sucede no presente¹⁵³.

A aquisição das empresas de eletricidade por Silvério Nery foi, de fato, um grande desastre para as finanças estaduais e para os usuários dos serviços de bondes e de iluminação pública. Silvério Nery, no curto espaço de tempo entre a aquisição das empresas e o seu afastamento do governo, permite a queda exponencial na qualidade do fornecimento de eletricidade. Nos meses da administração de Monsenhor Coutinho, a situação chegou à beira do caos completo. O estado do Amazonas não sabia administrar sua rede elétrica e, em menos de dois anos de gestão estatal, já se dizia em privatizar novamente os serviços, ou mesmo terceirizar as operações para a empresa de Abraham Bytton, a qual prosperava no fornecimento de energia elétrica para particulares¹⁵⁴. Neste biênio 1903-1904, no entanto, a maior preocupação de Nery e Coutinho era a eleição de Antônio Constantino Nery, irmão de Silvério, no processo eleitoral de 1904. Qualquer preocupação na melhoria dos serviços de eletricidade foi deixada de lado, e as mudanças na gestão estatal somente ocorreram a partir do novo governo eleito em julho daquele ano.

2.5.2. Constantino Nery e o arrendamento das operações ao amigo Travassos da Rosa: má gestão, corrupção e colapso no fornecimento de energia.

Antônio Constantino Nery assume o governo do estado do Amazonas em 23 de julho de 1904, com a promessa de realizar as obras inacabadas nas gestões anteriores, além do compromisso de garantir a manutenção dos interesses do Partido Republicano e do grupo político/econômico próximo à família Nery¹⁵⁵. O novo governador recebeu o estado com dinheiro em caixa (principalmente por conta saldo gerado a partir do empréstimo junto ao London and Brazilian Bank) e a arrecadação oriunda da exportação da borracha estava em seu auge. Durante seu mandato, e aproveitando-se da bonança financeira, realizou algumas obras em Manaus como a Cadeia Pública (localizada ao lado da usina de energia dos bondes elétricos, à Avenida Sete de Setembro), a

¹⁵³Jornal *Quo Vadis?*, edição de 19/04/1903, p. 02.

¹⁵⁴ Artigo As Administrações do Amazonas, Jornal *Quo Vadis*, edição de 22/04/1904, p. 01.

¹⁵⁵ANTONACCIO, Gaitano. **Políticos Influentes no Amazonas (1889 a 2005)**. Manaus: ALEAM, 2005, p. 23.

Biblioteca Pública, o Palácio do Governo e a Avenida João Coelho, hoje denominada Avenida Constantino Nery.

Em relação à condução dos Serviços Eléctricos do Estado, no governo de Constantino Nery houve o colapso no fornecimento dos serviços de viação, água e luz. Este colapso decorreu-se principalmente devido à falta de manutenção nas instalações e equipamentos, à falta de pagamento das empresas fornecedoras e, principalmente, ao apadrinhamento político na escolha dos diretores, gerentes e mesmo supervisores de serviço para compor os quadros da empresa que deveriam ser ocupados por profissionais com conhecimento técnico e comprometidos com a saúde operacional e financeira da empresa.

Ao que se percebe, a partir desta exposição de fatores, Constantino Nery tinha a clara intenção, desde o início de seu governo, de entregar os serviços de eletricidade para terceiros, seja por meio de terceirização das operações ou mesmo a privatização de todo o sistema elétrico da capital.

Pouco mais de um mês após ascender ao governo do estado, Constantino Nery nomeia o Coronel Luiz Travassos da Rosa na função de contador tesoureiro dos Serviços Eléctricos¹⁵⁶, em substituição ao senhor J. S. Weaver, que estava à frente da função desde 1898, quando Redman & Brown operavam a iluminação pública.

A nomeação de Luiz Travassos para o controle das finanças da empresa é o primeiro passo para a compreensão das intenções da família Nery em utilizar a eletricidade como um meio de controle social (todo o transporte público, distribuição de água encanada e iluminação era movido a eletricidade em 1904) e, principalmente, uma maneira de enriquecimento pessoal do grupo que controlasse estes serviços. Travassos era militar, com a patente de coronel, e filiado ao Partido Republicano controlado localmente pelos irmãos Nery.

O cargo de contador tesoureiro nos Serviços Eléctricos era o segundo em importância na hierarquia da empresa, abaixo somente do cargo de superintendente, ocupado pelo Engenheiro Uchôa que, até então, era apresentado pelos jornais de Manaus (inclusive os de oposição, a exemplo do *Quo Vadis?*) como um profissional acessível à população, aos políticos, e detentor de conhecimentos técnicos e profissionais para a solução rápida dos problemas de fornecimento. Travassos, por sua vez, nada conhecia do processo de geração e distribuição de eletricidade, mas soube

¹⁵⁶Jornal do Commercio, edição de 31 de agosto de 1904, p. 04.

arquitetar o arrendamento da concessão dos serviços de eletricidade em um processo que durou aproximadamente um ano após sua nomeação à frente das finanças.

Em abril de 1905, um fato a respeito do Coronel Travassos, no mínimo curioso, pôde ser observado na mídia local. Travassos apresentou à casa lotérica denominada *Vale Quem Tem* um bilhete vencedor da Loteria Federal no valor de 50 contos de réis como premiação.¹⁵⁷ A quantia recebida por Travassos equivalia a vinte vezes o salário do governador do estado do Amazonas, no ano de 1905. O fato foi amplamente noticiado no *Jornal do Commercio*, com a repetição do anúncio semanalmente, por aproximadamente seis meses.

Em maio do mesmo ano, por meio de decreto governamental, foi decidido o arrendamento dos Serviços Electricos do Estado, com a alegação de que os “parcos recursos estaduais” não estavam sendo compatíveis com as demandas geradas pelo crescimento populacional de Manaus, além da necessidade urgente de substituição dos materiais das redes de distribuição de energia para viação e luz¹⁵⁸. Em 08 de julho de 1905 o governo recebeu cinco propostas de arrendamento, cujos envelopes foram abertos para análise técnica e comercial. Dentre as propostas, figurava a de Manuel Uchôa, superintendente dos serviços de eletricidade, e a proposta emitida por Travassos da Rosa. Uchôa e Travassos eram, além de emitentes de propostas, membros da comissão técnica que nomearia a proposta vencedora. Havia ainda propostas emitidas pelos senhores J. Anslew, Lopo Netto e Anacleto Pereira Cavalcante de Queiroz¹⁵⁹. O detalhe das propostas foi publicado em 21 de abril de 1905, no *Diário Oficial* e no *Jornal do Commercio*.

Comercialmente, a proposta de Lopo Netto era a mais vantajosa, tanto para os valores aplicados na iluminação pública quanto para os valores cobrados nas passagens de bondes. No entanto, sagrou-se vencedora a proposta do Coronel Travassos da Rosa, contador tesoureiro da empresa a ser arrendada, e membro da comissão julgadora das propostas recebidas. Em todas as fontes pesquisadas, inclusive em jornais de oposição ao governo Nery, não foram encontradas evidências da justificativa da escolha da proposta de Travassos como vencedora.

Infere-se, portanto, que Travassos da Rosa foi nomeado por Nery aos Serviços Electricos já com o intuito do posterior arrendamento das empresas de eletricidade.

¹⁵⁷ *Jornal do Commercio*, 02 de abril de 1905, p.02.

¹⁵⁸ Mensagem redigida pelo Excelentíssimo senhor presidente do estado do Amazonas à Assembléa Legislativa do ano de 1906, p. 38.

¹⁵⁹ *Jornal do Commercio*, edição de 07 de julho de 1905, p.02.

Travassos, em sua função de contador tesoureiro, conhecia e controlava as receitas, despesas e o fluxo de caixa. Sabia, portanto, o potencial financeiro das empresas e tinha autonomia para a realização de todas as operações financeiras, regulares ou não. Sobre o prêmio de loteria recebido por Travassos, é possível que tenha sido uma operação de lavagem de dinheiro no intuito de captação de recursos para o arrendamento das empresas. Por fim, ter sido o próprio Travassos o autor da proposta vencedora para o arrendamento, em um processo licitatório em que ele foi o julgador, e considerando que sua proposta não foi a mais econômica aos cofres estaduais, feriu a livre concorrência e supõe que Constantino Nery desejava manter os serviços de eletricidade sob seu comando, apesar de oficialmente desvinculados do controle estatal.

Travassos da Rosa firmou o arrendamento dos *Serviços Electricos do Estado* em 07 de Novembro de 1906. Arrendou um conjunto de empresas com materiais em péssimas condições de funcionamento, praticamente sem ter sido realizada qualquer manutenção relevante deste a entrega do comando ao governo do estado, em 1902. Já sob o comando de Travassos, a frequência de acidentes no sistema de viação era quase diária, e o sistema de geração de energia para viação e iluminação pública se encontrava sobrecarregado, sem qualquer capacidade de expansão de rede, e com ameaça à integridade dos equipamentos e pessoal de operação das usinas. A rede de iluminação pública se degradou, a ponto de muitos postes de iluminação pública não mais funcionarem. Os postes de ferro ficaram degradados pela ferrugem, devido à falta de manutenção, e eram substituídos por postes de madeira ou as lâmpadas ficavam suspensas pela fiação. O único melhoramento realizado por Travassos foi a duplicação da linha de bondes a qual passava pela Avenida Silvério Nery. Mesmo assim, foram empregados postes de madeira desprotegidos de pintura ou verniz, e dormentes não inteiriços, formados por duas seções ligadas por meio de pinos, o que afetava a segurança do material rodante por sua fragilidade e despadronização¹⁶⁰.

A qualidade dos serviços era motivo de reclamação diária da imprensa escrita, inclusive os periódicos ligados ao governo, a exemplo do *Jornal do Comercio*, que fazia suas reclamações de maneira polida, como na coluna publicada em julho de 1907, na qual informava que a escuridão que se encontrava o largo da Saudades e as ruas Monsenhor Coutinho e 24 de Maio e adjacentes, afirmava que:

¹⁶⁰ Relatório do Presidente do estado do Amazonas à Assembleia Legislativa, ano 1908, p. 42.

Este facto que em grande parte pôde ser favorável à gatunagem, da qual, apesar da acção enérgica da polícia, ainda não nos consideramos de todo livres, merece agora toda a atenção do illustre sr. Coronel Travassos da Rosa, hoje arrendatário dos Serviços Electricos do Estado [...] que não demorará em resolver os pedidos em questão ¹⁶¹

Tão logo assume o arrendamento dos serviços de electricidade, Travassos convida o Coronel José de Albuquerque Maranhão para firmar sociedade na exploração da energia eléctrica em Manaus. Estabelecem a firma *Travassos & Maranhão* em 24 de janeiro de 1907 e o aditamento ao contrato original de arrendamento ocorre em 28 de janeiro do mesmo ano. Maranhão e Travassos (e Constantino Nery) eram colegas de farda e de mesma patente. José Maranhão sempre atuou como militar da Força Pública do estado durante o Nerismo. Em 1906 exercia o cargo de comandante de polícia estadual, nomeado por Nery, e licencia-se do cargo em janeiro de 1907 para poder trabalhar no novo negócio. Os dois novos sócios frequentavam os mesmos círculos sociais e, juntos, eram os sócios diretores do Prado Amazonense, clube de campo no qual ocorriam competições hípicas no início do século XX, e frequentadas exclusivamente pela elite econômica e política do estado do Amazonas.

A sociedade e a provável amizade dos dois coronéis, no entanto, durou pouco menos de um ano. Em 23 de dezembro de 1907, por meio do Decreto Estadual n.º 849, foi desfeito o aditamento ao contrato de arrendamento dos serviços de electricidade, e a concessão volta a ser exclusiva de Travassos da Rosa. No dia seguinte, a sede da empresa foi ocupada por soldados da Força Pública, no intuito de impedir o acesso de José Maranhão às suas dependências. O Coronel Maranhão ainda solicita, pela via judicial, permanecer como arrendatário único dos serviços, com a alegação de que Travassos havia abandonado a direção da empresa com a retirada de todo o seu caixa. Mas o julgamento acabou por ser favorável ao próprio Travassos, ratificando sua condição como arrendatário. Sem amparo judicial e sem apoio da Força Pública, coube a Maranhão apenas expor suas reclamações na imprensa escrita e proceder com a dissolução da firma Travassos e Maranhão¹⁶².

Em 15 de fevereiro de 1908 Maranhão publica uma nota de meia página nos dois maiores jornais da capital, e repete sua publicação por duas semanas. No texto, explica sua versão dos fatos e acusa Travassos da Rosa e os irmãos Nery de orquestrarem uma

¹⁶¹Jornal do Commercio, 10 de julho de 1907, p.01.

¹⁶² Jornal do Commercio. Edição de 21 de janeiro de 1908, p. 01.

grande ação criminosa na qual utilizavam os serviços de eletricidade como ferramenta¹⁶³. Segundo Maranhão, tão logo Travassos arrendou a exploração, convidou-o a fazer sociedade demonstrando ser um negócio extremamente lucrativo. E de fato era: todo o combustível das usinas (carvão e lenha) era adquirido pelo estado e entregue à empresa, que o transformava em energia elétrica vendida para o próprio estado por meio da iluminação pública. A exploração da energia elétrica para os clientes particulares e a exploração do transporte público geravam receitas que iam diretamente aos cofres da empresa. Uma vez que o maior insumo, o combustível, era custeado pelo estado, os custos de operação e manutenção eram muito baixos em comparação à arrecadação das empresas. O estado deveria receber, como pagamento do arrendamento, a quantia mensal de trezentos contos de réis nos primeiros dez anos e, como mostram as fontes pesquisadas, a empresa nunca fez um único repasse deste arrendamento¹⁶⁴.

Ainda de acordo com Maranhão, a obra de duplicação da linha de bondes na Avenida Silvério Nery foi custeada exclusivamente com seus recursos investidos na empresa. Que Travassos, durante o período da sociedade, utilizava os recursos de caixa da empresa para seus gastos pessoais, e não cumpria com qualquer compromisso financeiro junto ao governo do estado (repasse das obrigações de arrendamento) e pagamento de fornecedores. E que o arrendamento das empresas foi, na verdade, um desejo dos irmãos Nery em serem os verdadeiros controladores dos serviços de eletricidade, de maneira a gozarem de seus lucros quando não estivessem mais à frente do governo.

Não foram encontradas, na pesquisa dos documentos oficiais e mesmos na pesquisa aos jornais de situação e de oposição ao governo Nery, explicações a respeito da motivação do governo em retirar José Maranhão da administração dos serviços elétricos. Simplesmente o fizeram, para a surpresa do próprio Maranhão¹⁶⁵. De todo modo, os anos finais da administração Nery foram marcados por uma série de atos de descaso com a administração pública e de prática de ações cujos interesses pessoais se sobrepuseram ao interesse público¹⁶⁶. A tomada da concessão de Maranhão e o retorno de Travassos como único concessionário pode ter sido mais uma ação para beneficiar pessoalmente Constantino Nery e Silvério Nery.

¹⁶³ Protesto do Coronel José de Albuquerque Maranhão. *Jornal do Commercio*, 03 de fevereiro de 1908, p.03.

¹⁶⁴ Relatório do presidente do estado do Amazonas à assembleia legislativa, 1908, p. 42.

¹⁶⁵ Protesto do Coronel José de Albuquerque Maranhão. *Jornal do Commercio*, 03 de fevereiro de 1908, p.03.

¹⁶⁶ BITTENCOURT, Agnello. **Corografia do Estado do Amazonas**. Manaus: ACA, 1985.

Independente do motivo que alterou a constituição do arrendatário dos serviços, no início do ano de 1908 o sistema elétrico da capital se encontrava próximo da paralização geral. O governo do estado não pagava com regularidade seus fornecedores, dentre eles os fornecedores de lenha e carvão para suprimento das usinas. Ao mesmo tempo, o governo não recebia os repasses do arrendamento da concessão. Havia racionamentos constantes de energia, as redes de distribuição operavam com carga restrita e nenhuma expansão da rede elétrica era possível de ser realizada. Tornou-se uma situação impossível de ser sustentada e, ao apagar das luzes do mandato de Constantino Nery (sob o governo em exercício do Coronel Affonso de Carvalho), a concessão foi retomada ao controle do estado e outra concorrência pública para o arrendamento dos serviços de eletricidade é realizada. Manaus já contava com mais de uma década de utilização da eletricidade como fonte de energia e, ao final do governo de Constantino Nery, já suplantava outras fontes de energia para as atividades industriais na capital. A economia dependia, portanto, da eletricidade. Esta, por sua vez, dependia da boa vontade política para sua sobrevivência. O capítulo a seguir apresenta esta consolidação da eletricidade como uma das principais ferramentas de controle social e político na cidade de Manaus, a partir do momento em que foi criada a empresa *The Manáos Tramways and Electric Light Company*.

CAPÍTULO III – ANOS DE LUZ: A ELETRICIDADE NAS MÃOS DOS INGLESES.

Na *Mensagem lida perante o Congresso do Amazonas na abertura da segunda sessão ordinária da sexta legislatura*, em 1908, o governador Raymundo Affonso de Carvalho dedica seis páginas do documento para expor a situação em que se encontravam os Serviços Eléctricos do Estado no momento em que os recebeu sob sua administração. Além das falhas administrativas, quebras de contrato, inadimplências dos concessionários e as suposições de atividades fraudulentas realizadas entre os concessionários e o governo anterior, Affonso de Carvalho expõe o péssimo estado de todas as instalações de viação e de iluminação em que se encontravam no momento. Para o reparo de todos os defeitos seria necessário o dispêndio de uma considerável quantia financeira, indisponível aos cofres estaduais e, portanto, a única solução seria proceder com a privatização dos serviços de eletricidade¹⁶⁷.

Logo no primeiro semestre de 1908, portanto, o governo estadual publicou editais nas praças de Manaus, de Belém, e no *Diário Oficial* da República, convocando interessados em adquirir os ativos de iluminação e transportes públicos de Manaus para explorá-los durante um período de sessenta anos. Apesar da abrangência geográfica das publicações e da sua antecedência de sessenta dias antes do recebimento das propostas, apenas dois proponentes se interessaram na exploração do serviço: o inglês Frank Hirst Hebblethwaite e o senhor Antônio de Lavandeyra. De acordo com a *Mensagem* de 1908, Affonso de Carvalho inicialmente cogita em cancelar o certame devido ao pequeno número de concorrentes, mas o manteve face às necessidades urgentes de reestabelecimento dos serviços de eletricidade na cidade de Manaus¹⁶⁸.

Hebblethwaite e Lavandeyra, engenheiros civis, eram empreiteiros conhecidos em Manaus desde os primeiros anos da República. O primeiro foi responsável por obras de pavimentação de ruas, calçamentos, construções de alguns prédios públicos e pela

¹⁶⁷Mensagem lida perante o Congresso do Amazonas na abertura da segunda sessão ordinária da sexta legislatura, pelo Coronel Raymundo Affonso de Carvalho, em 10 de julho de 1908. P. 42-46.

¹⁶⁸Mensagem lida perante o Congresso do Amazonas na abertura da segunda sessão ordinária da sexta legislatura, pelo Coronel Raymundo Affonso de Carvalho, em 10 de julho de 1908. P. 45.

construção da Ponte de Ferro Eduardo Ribeiro, na Avenida Sete de Setembro. Lavandeyra, por sua vez, havia recebido a concessão para exploração dos serviços de abastecimento de água e esgoto para a cidade de Manaus, durante o governo de Constantino Nery¹⁶⁹. Também foi um dos empreiteiros na construção do Porto de Manaus, e era considerado pelos capitalistas ingleses como “um engenheiro vivido e experimentado, bem relacionado, cheio de amigos, e é sempre o homem certo no lugar certo quando o assunto é ganhar dinheiro em Manaus¹⁷⁰”.

A proposta vencedora para o arrendamento dos ativos de eletricidade foi a de Antônio de Lavandeyra. Na Mensagem de 1908, Affonso de Carvalho explica que a opção de escolha se deu uma vez que era a proposta “a que melhores vantagens oferecia”¹⁷¹. Porém, não explicou quais seriam estas vantagens. De fato, a mensagem governamental de 1908 não apresenta dado algum relativo ao processo de concorrência e a posterior contratação de Lavandeyra como concessionário, nem mesmo apresenta a data na qual foi firmado o contrato entre o governo do estado e o novo detentor da concessão. Mas apresenta alguns dados relevantes: Lavandeyra quitou todos os débitos da empresa junto ao Tesouro Estadual até 31 de dezembro de 1907. Iniciou imediatamente todos os reparos necessários nas instalações de viação e de iluminação elétrica, efetuou as manutenções necessárias nas estações de bombeamento de água na usina de Cachoeira Grande, e o sistema elétrico voltou a operar com regularidade já no primeiro trimestre de 1908¹⁷².

Lavandeyra detinha a concessão de exploração dos serviços elétricos como Pessoa Física. E, nesta condição, arrendou os ativos e a Pessoa Jurídica da empresa Serviços Electricos do Estado, de propriedade do governo do estado do Amazonas. Nesta condição, e possivelmente associado aos capitalistas ingleses com quem tinha sociedade em outros empreendimentos na capital (como a exploração dos serviços de água e esgoto pela Manáos Improvements Limited), saneou as dívidas dos serviços de eletricidade, procedeu com todos os reparos e manutenções necessários para a empresa se manter em bom funcionamento, e com isso a tornou atrativa para futuros investidores. De fato, ao que se infere, Lavandeyra não tinha o real interesse em ser proprietário de uma empresa de energia elétrica, e sim especular e auferir lucros a partir

¹⁶⁹ Como pode ser evidenciado no jornal *The Brazilian Review*, edição de 31 de janeiro de 1905, p.01.

¹⁷⁰ De acordo com o jornal *The Brazilian Review*, edição de 26 de novembro de 1907.

¹⁷¹ Mensagem lida perante o Congresso do Amazonas na abertura da segunda sessão ordinária da sexta legislatura, pelo Coronel Raymundo Affonso de Carvalho, em 10 de julho de 1908. P.47

¹⁷² Mensagem lida perante o Congresso do Amazonas na abertura da segunda sessão ordinária da sexta legislatura, pelo Coronel Raymundo Affonso de Carvalho, em 10 de julho de 1908. P.48

da detenção de uma concessão estratégica, assim como Heleodoro Jaramillo havia feito uma década antes. Lavandeyra, no entanto, se encontrava numa situação um pouco melhor: o sistema de bondes já era o meio de transporte mais utilizado pela população de Manaus. Havia mais de 300 postes de iluminação pública instalados na capital, com geração de receita de 1,5 dólar americano por ponto, por noite¹⁷³. O combustível para as usinas, a lenha, era fornecido pelo estado do Amazonas de acordo com o contrato de fornecimento de energia¹⁷⁴. Os clientes particulares já eram tantos que não havia mais como distribuir energia para novos clientes sem um investimento em expansão da rede. E Manaus vivia ainda um bom momento econômico, a energia elétrica deixava de ser um luxo e passava a ser utilizada nas atividades industriais da cidade, como padarias, estaleiros, fábricas de charuto, beneficiamento de castanha e moagem de trigo e mandioca. Já os ventiladores, máquinas de costura, enceradeiras de piso, abajures e outros equipamentos elétricos já podiam ser vistos com frequência no cotidiano das residências. Assim, já havia um mercado consumidor em expansão para a eletricidade, além do contrato com o governo por sessenta anos. A partir desse cenário, um grupo de capitalistas ingleses estabelece a empresa The Manáos Tramways and Electric Light Company, cuja razão social foi, durante todo o século XX, a que mais operou a concessão de distribuição de energia elétrica em Manaus.

3.1. A constituição da Manáos Tramways and Electric Light Company, e o arrendamento da concessão de Antônio de Lavandeyra:

Em 12 de janeiro de 1908 é constituída a empresa The Manáos Tramways and Electric Light Company, com sede em Londres, Inglaterra, e de capital exclusivamente inglês. Os acionistas iniciais desta companhia eram: James Mitchell, George M. Booth e William C. Burton, sendo o primeiro exercendo a função de *chairman*, ou presidente do conselho de acionistas. Seu capital inicial figurava em trezentas mil libras esterlinas, divididas em ações com valor unitário de uma libra esterlina, como pode ser visto na figura a seguir:

¹⁷³ De acordo com o contrato de 1895 e seus reajustes até 1908.

¹⁷⁴ Em 2018 esta prática ainda é aplicada no Amazonas. O combustível das usinas de geração é fornecido pelo cliente (a empresa de distribuição), com subsídios do Governo Federal.



Figura 3.01: documento apólice - 100 ações da Manáos Tramways, ano 1909.
 Fonte: MORRISON, 1990.

Pelo estatuto, a empresa poderia ampliar seu capital para até o valor de quinhentas mil libras esterlinas e poderia gerar documentos de apólice com lotes de até 1000 ações unitárias. A figura anterior, por exemplo, representa um lote com 100 ações unitárias. A Manáos Tramways and Electric Light Company limited foi constituída com as seguintes finalidades: gerar e distribuir energia elétrica para iluminação e força pública e particular, explorar transporte de passageiros e cargas por meio de bondes elétricos, comercializar materiais elétricos, comercializar máquinas e equipamentos de qualquer natureza e realizar serviços de engenharia. A identidade inglesa fica bem marcante no nome *Tramway*, utilizado no inglês britânico para designar o transporte sobre trilhos. A denominação anterior, *Railway*, é utilizada no inglês falado nos Estados Unidos, e denotava a origem dos primeiros exploradores deste serviço na cidade de Manaus. A figura 3.02 apresenta a publicação da constituição da Manaós Tramways:

THE MANAOS TRAMWAYS & LIGHT COMPANY, LD.
 (Incorporated under the Companies Acts, 1862 to 1907.)
SHARE CAPITAL £300,000
DIVIDED INTO 300,000 SHARES OF £1 EACH.
OFFER FOR SALE OF
£300,000 FIVE PER CENT. FIRST DEBENTURES.
 (Part of a total authorised issue of £500,000.)
IN BEARER BONDS OF £100 EACH.

At the price of £88 10s. per Debenture, payable as follows:—
 £ 5 per Debenture on Application.
 £20 " on Allotment.
 £25 " on 1st September, 1909.
 £25 " on 1st November, 1909.
 £13 10 " on January 1st, 1910.
 £88 10s.

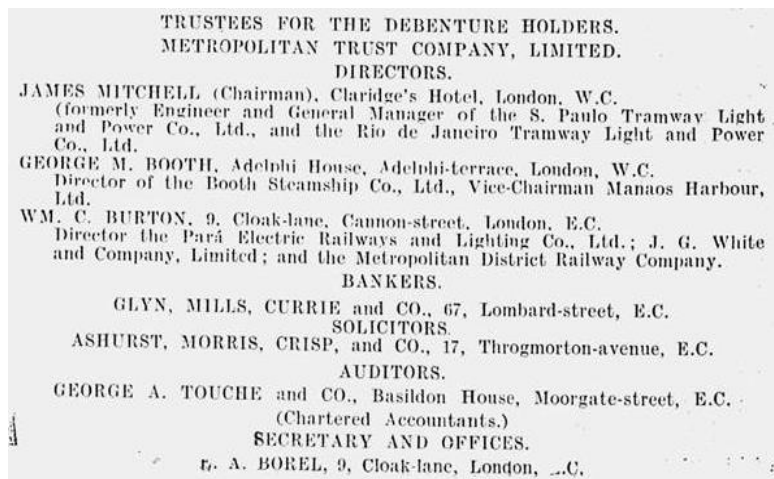


Figura 3.02: constituição da Manaus Tramways and Light Company, Limited
Fonte: The Brazilian Review, 10 de Agosto de 1909.

A partir da análise da estrutura de criação da empresa, verifica-se que os três capitalistas iniciais já possuíam experiência na gestão de empresas de eletricidade. James Mitchell, canadense com cidadania americana, foi um dos engenheiros responsáveis pelo estabelecimento da Companhia Light em São Paulo e no Rio de Janeiro¹⁷⁵. George Booth era o maior armador naval estabelecido em Manaus, proprietário da Booth Line Navigation, que detinha quase o monopólio do transporte de cargas e passageiros entre Manaus e o porto de Liverpool, na Inglaterra. Era ainda detentor da concessão de exploração do Porto de Manaus¹⁷⁶. William Burton, como pode ser verificado na figura 3.02, era diretor da Pará Electric Railways and Lighting Company, empresa que há quase duas décadas explorava os serviços de eletricidade na capital paraense¹⁷⁷, além de ser proprietário de outras duas empresas (JG White Company¹⁷⁸ e Metropolitan District Railway Company). Os três sócios possuíam residência em Londres, assim como a sede da nova empresa.

Não foi possível verificar qual a origem e o quantitativo de capital utilizado por Antônio de Lavandeyra para a realização dos reparos urgentes que os Serviços Electricos careciam no momento de seu arrendamento. Mas ao que se infere, Lavandeyra apenas tinha o interesse na especulação da detenção desta concessão. Em 27 de abril de 1908, o contrato de arrendamento é transferido integralmente para a Manáos Tramways and Electric Light Company, porém com Lavandeyra ainda detentor

¹⁷⁵ MORRISON, Allen. **The Tramways of Brazil: a 130-year- survey**. Nova Iorque: Bonde Press, 1989. P.35.

¹⁷⁶PENNINGTON, David.**Manaus e Liverpool: uma ponte marítima centenária: anos finais do Império / meados do século XX**. Manaus: EDUA, 2009.

¹⁷⁷ Conforme descrito no capítulo 02 desta tese.

¹⁷⁸ Empresa de construção e manutenção ferroviária.

da concessão como pessoa física. Não foi possível encontrar os valores negociados entre Lavandeyra e os ingleses para este repasse do arrendamento. Tampouco se sabe o valor cobrado pelo “aluguel” da concessão aos ingleses. Somente em 1939, e a partir da primeira legislação federal sobre o sistema elétrico (o Código de Águas), que o Poder Concedente passou a ser o Governo Federal e a concessão dos serviços elétricos na cidade de Manaus foi repassada integralmente para a Pessoa Jurídica da Manáos Tramways and Electric Light Company¹⁷⁹.

Ao receberem a concessão, a nova empresa estabelece seu escritório em Manaus na Praça Oswaldo Cruz, em um prédio de propriedade da Booth Line Navigation, de George Booth. Muitos funcionários dos Serviços Electricos foram demitidos por decisão da nova diretoria¹⁸⁰. Foi empossado, inicialmente, o senhor James Mitchell como superintendente dos serviços de viação e luz, enquanto procurava pessoal qualificado para assumir as funções estratégicas da empresa. Em 1910, finalmente, o primeiro grupo de executivos é contratado: Edward Bingham Kirk, como Superintendente da empresa; George Robertson Forbes, como gerente da usina de geração; e John Aloysius Taylor, como tesoureiro¹⁸¹.

Os ingleses, tão logo receberam o direito de exploração dos serviços de eletricidade, em pouco tempo fizeram muito: já em maio de 1908 corrigiram a tensão da geração de energia para distribuição, corrigindo uma falha construtiva derivada de um erro contratual do contrato de 1895. Com a nova rede de tensão em nominais 220V, foi possível a alimentação elétrica para clientes industriais que necessitavam de maior tensão, e utilizavam geradores próprios ao invés da rede pública. A empresa também procedeu com a substituição de todo o material danificado dos clientes de iluminação e força particulares, além de adaptar as residências necessárias para os novos parâmetros.

Em 13 de maio de 1909 foi colocada a pedra fundamental para a construção da nova usina de geração de energia, que unificaria toda a geração anteriormente dividida em 04 usinas (usina de luz, usina Bytton, usina dos bondes e usina da Cachoeira Grande) e foram consertadas aproximadamente 2000 lâmpadas defeituosas dos clientes

¹⁷⁹ ELETROBRAS AMAZONAS ENERGIA. **Contracto de Arrendamento e suas respectivas alterações: The Manáos Tramways and Electric Light Company e Governo do Estado do Amazonas.**

¹⁸⁰ De acordo com pesquisa no livro de registro de empregados da empresa, e informações no Diário Oficial do estado do Amazonas, verificou-se aproximadamente 60 demissões no ano de 1908/1909.

¹⁸¹ ELETROBRAS DISTRIBUIÇÃO AMAZONAS. Registro de empregados número 01.

particulares¹⁸². Iniciava-se, em 1909, um período no qual o sistema de distribuição de energia elétrica em Manaus passou a ser considerado referência mundial na qualidade técnica e operacional dos serviços prestados. Este período durou pouco mais de uma década. Em seguida, por conta de diversos fatores econômicos, sociais, e sobretudo políticos, a empresa entrou em declínio até a entrega de seus ativos ao governo estadual em 1950. Para uma melhor compreensão da evolução da política de eletrificação junto a Manãos Tramways, optamos pela descrição de cada década em um item específico deste capítulo. No entanto, inicialmente se faz necessária a introdução biográfica do engenheiro que esteve à frente da empresa ao longo de praticamente todo seu funcionamento em Manaus.

3.2. Um homem chamado Kirk.

Edward Bingham Kirk nasceu em 29 de agosto de 1874 em Chicago, Illinois, Estados Unidos. Recebeu o título de Bacharel em Ciências da Engenharia Elétrica em 1897 pela Purdue University. Logo após a graduação, ainda em 1897, assume o posto de engenheiro ferroviário na Jacksonville Railway Company, no próprio estado de Illinois. Em 1899 se muda para a cidade de Oshkosh, no estado de Wisconsin, para assumir o cargo de gerente geral da empresa Winnebago Traction Company¹⁸³. Em 1910 desembarca em Manaus, aos 36 anos de idade e sem família, para assumir o cargo de Superintendente da Manãos Tramways com salário de 208 libras esterlinas por mês¹⁸⁴. Casou-se novamente em Manaus com a senhora Luzia Fernandes da Costa e tiveram oito filhos. Trabalhou na empresa até o dia 31 de outubro de 1945, aposentou-se em 30 de abril de 1946¹⁸⁵ e retorna aos Estados Unidos ainda naquele ano. Faleceu em 1952¹⁸⁶.

¹⁸² Mensagem lida perante o congresso do Amazonas na abertura da terceira sessão ordinária da sexta legislatura pelo Excelentíssimo Senhor Coronel Antônio Clemente Bittencourt, governador do estado do Amazonas, em 10 de julho de 1909. P. 72.

¹⁸³PURDUE UNIVERSITY. **Register of Officers and Alumni (1875-1900)**. Purdue University at Lafayette, Indiana, 1901.

¹⁸⁴De acordo com a calculadora disponível em <http://inflation.stephenmorley.org/>, esta quantia equivale, em 2017, a um salário aproximado de 22.000 libras esterlinas, ou aproximadamente 90.000 reais. Em 2017, o salário médio de um presidente de uma empresa de distribuição de energia elétrica é de 50.000 reais, além de outros benefícios e bonificações.

¹⁸⁵ ELETROBRAS AMAZONAS ENERGIA. Livro de Registro de Funcionários Manãos Tramways, L.1.

¹⁸⁶De acordo com informação prestada pelo seu neto, Edward B. Kirk III, em 2015.



Figura 3.03: Edward Bingham Kirk em 1897.
Fonte: Purdue University.

Edward Kirk esteve à frente da empresa em praticamente toda a operação de sua concessão. Desde a gênese da eletricidade em Manaus e até os dias atuais, Edward Kirk foi o executivo que mais tempo ficou à frente de uma empresa de distribuição de energia na cidade. Parte da história da política de eletrificação de Manaus se confunde com a trajetória pessoal e profissional deste engenheiro, como é possível verificar nos itens a seguir.

3.3. 1910 a 1920: Manáos Tramways como referência de qualidade nos serviços de eletricidade.

Tão logo os ingleses assumiram os serviços de eletricidade em Manaus, contrataram a firma J.G. White para a reconstrução de todos os trechos de linhas de bondes do sistema existente. Em 1910 foi construído o galpão de garagem dos bondes, ao final da Rua Sete de Setembro no bairro da Cachoeirinha¹⁸⁷. Foram entregues, no mesmo ano, 08 novos bondes rebocáveis fabricados pela United Electric Car Company (figura 3.03), os quais foram motorizados nas oficinas da Manáos Tramways. Em 1911 a empresa adquiriu mais 12 bondes duplos, além de motores e controles para a motorização dos bondes originalmente rebocados. Na iluminação pública, foram recuperados aproximadamente 50 postes já carcomidos pela ferrugem, ou que já haviam sido retirados e substituídos por postes de madeira¹⁸⁸.

¹⁸⁷Este prédio abriga em 2017 a sede da Eletrobras Distribuição Amazonas.

¹⁸⁸MORRISON, Allen. **The Tramways of Brazil: a 130-year- survey**. Nova Iorque: Bonde Press, 1989. P.35.

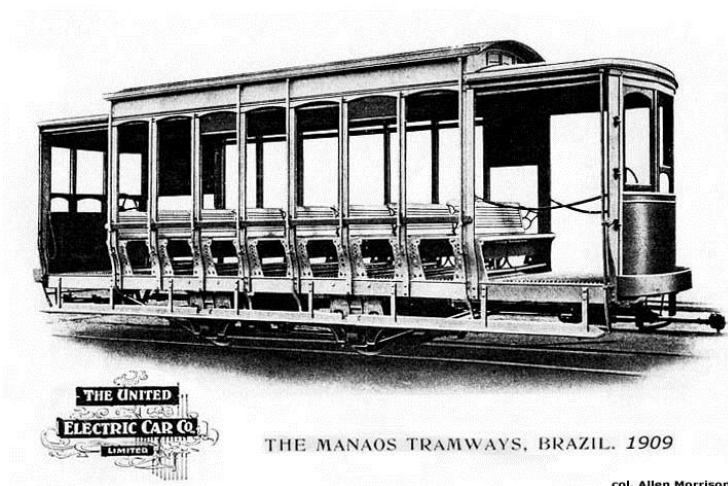


Figura 3.04: ilustração publicitária da UEC referente ao modelo vendido para a Manáos Tramways em 1909 e entregues em 1910.

Fonte: MORRISON, 1990.

Estas obras imediatas causaram uma boa impressão da empresa junto à população e, principalmente, junto ao governo. Antônio Clemente Bittencourt, governador do estado do Amazonas desde julho de 1908, descreve em sua mensagem governamental de julho de 1910 seu contentamento com a nova empresa:

Acham-se bastante adeantados os trabalhos contractados pela empresa arrendatária dos serviços electricos do estado. Segundo o relatório do fiscal do governo, junto á empresa, já estão concluídos, approximadamente, 75% dos serviços que a mesma se comprometteu a executar. Destes serviços destaca-se, a meu vêr, pela solidez da construcção do edificio e escolha das machinas, de excellentes typos, fortes e elegantes, a nova usina do Plano Inclinado. É um trabalho importante e requer, para a sua conservaçção, a atividade proficiente de pessoal habilitado. Não succede isso actualmente e d'ahi as faltas na execução regular de todos os trabalhos a seu cargo, notadamente na viação publica. O fiscal do governo não tem deixado de reclamar contra essa inobservância, visto que affecta á locomoção e comodidades publicas. É minha opinião que, uma vez terminados os trabalhos contractados e entregues a profissionaes de reconhecida competênciã, Manáos terá um serviço perfeito de viação e luz.¹⁸⁹

A principal obra realizada pela Manáos Tramways, a construcção da Usina do Plano Inclinado, foi concluída em 1910. Finalmente a cidade de Manaus dispunha de um sistema de geração de energia no qual suportaria todo o consumo de iluminação,

¹⁸⁹Mensagem lida perante o Congresso dos Representantes por ocasião da Abertura da primeira sessão ordinária da sétima legislatura pelo Excelentíssimo Senhor Governador do Estado Coronel Antonio Clemente Ribeiro Bittencourt, acompanhada dos relatórios dos chefes das repartições, em 10 de julho de 1910.

viação e força dos usuários, com folga de carga em vista do aumento de consumidores no futuro.

Esta usina operava em ciclo térmico de Rankine (ou ciclo de máquinas a vapor), com combustível a lenha. A usina foi projetada em quatro ambientes: sala de máquinas, seção de caldeiras, seção de auxiliares (condensadores, bombas, válvulas) e sala administrativa¹⁹⁰. A empresa, como descrito a seguir, procurou unificar o que mais havia de moderno em tecnologia de geração de energia com a beleza arquitetônica e a praticidade operacional das instalações.

Um ciclo Rankine utiliza a água, principalmente em forma de vapor, como fluido de trabalho¹⁹¹. Geralmente possui quatro equipamentos essenciais: caldeira (que utiliza o combustível fóssil para transformar água em vapor de alta temperatura e alta pressão), motor ou turbina (que recebe o vapor da caldeira que o movimenta, e a partir deste movimento a energia de trabalho é gerada), condensador (que resfria o residual de vapor saído do motor ou turbina para reaproveitamento da caldeira), e bomba de circulação (para a movimentação do fluido de trabalho entre os equipamentos do ciclo). Este ciclo é esquematizado a partir da figura a seguir:

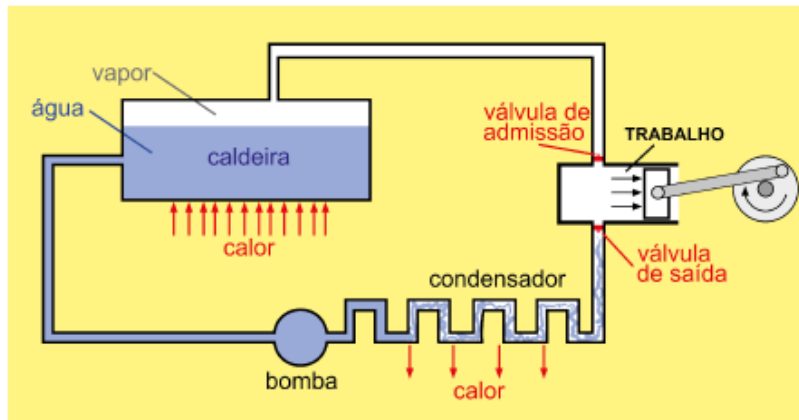


Figura 3.05: esquema gráfico de um ciclo termodinâmico de máquinas a vapor (Rankine).
Fonte: acervo do autor.

Na casa de máquinas da Usina do Plano Inclinado foram instalados três motores adquiridos da empresa Carels Frères, da Bélgica. Cada motor era do tipo Compound (o mesmo utilizado em locomotivas a vapor), acoplado a um gerador elétrico modelo General Electric, com potência de 400 kW e tensão de 550V em corrente contínua

¹⁹⁰ Até o presente as usinas termelétricas em ciclo Rankine apresentam esta disposição de engenharia construtiva.

¹⁹¹ Fluido de trabalho significa a massa geradora de trabalho. Ou seja, é o que movimenta os equipamentos do ciclo. O combustível, por sua vez, gera energia para este fluido se movimentar.

(ilustrado pela figura 3.05). A potência instalada da usina era, portanto, 1,2 MW¹⁹². Havia ainda espaço para expansão em mais 400 kW de potência instalada, o que seria realizado com a transferência dos equipamentos da usina antiga. No entanto, durante o transporte dos equipamentos entre as usinas antiga e nova, ocorreu a queda do motor durante seu içamento, inutilizando completamente o mesmo¹⁹³.

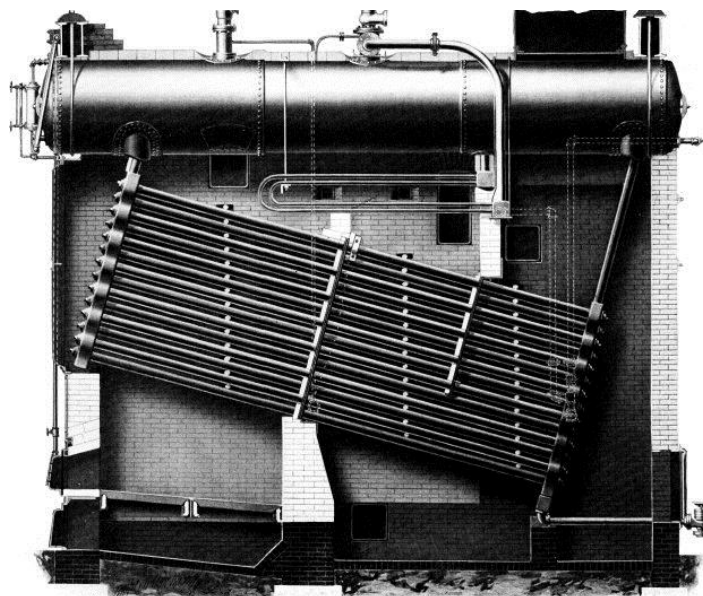


Figura 3.06: motor tipo Compound utilizado na Usina do Plano Inclinado em 1911.
Fonte: Acervo Eletrobras Distribuição Amazonas.

A Seção de Caldeiras era composta por 04 caldeiras do tipo aquatubular, adquiridas do fabricante Babcock & Wilcox (mesmo fabricante das caldeiras utilizadas na usina já existente), com superfície de aquecimento de 2.500 pés quadrados cada caldeira, e com capacidade de geração de vapor na pressão de 150 libras por pé quadrado (figura 3.06). No subsolo da usina ficavam os condensadores e bombas de recirculação. O combustível utilizado era essencialmente o carvão vegetal e, em sua falta, a lenha bruta. O bombeamento de água para a alimentação das caldeiras era feito por uma bomba centrífuga e um sistema de captação de água do rio Negro.

¹⁹²Em 2017, cerca de 20 municípios do estado do Amazonas ainda possui consumo de energia elétrica inferior a 1,5MW.

¹⁹³ELETROBRAS DISTRIBUIÇÃO AMAZONAS. Offício 42, de 28 de dezembro de 1909, do Engenheiro-Fiscal dos serviços de eletricidade ao Excelentíssimo Senhor Governador do estado do Amazonas. Acervo da empresa.



**Figura 3.07: caldeira Babcox & Wilcox utilizada na Usina do Plano Inclinado.
Fonte: acervo Eletrobras Distribuição Amazonas.**

O sistema de rampas de desembarque de carvão foi aproveitado da usina anterior, porém totalmente reformado e modernizado. O transporte do carvão entre o rio e as caldeiras, com distância aproximada de 120 metros, era feito por um pequeno bonde sobre trilhos montados ao longo da rampa. Ao lado sul, próxima ao rio Negro, instalada a chaminé com 125 metros de altura, já calculada para um possível duplicação da capacidade de geração de energia da usina. À frente da rua Wilkens de Matos foi construído um hangar de manutenção de bondes, com capacidade para 50 carros.

O prédio administrativo apresentava instalações modernas e que “davam a impressão de asseio e limpeza”. Dispunha de escritórios, vestiários, ambulatório médico, sanitários modernos com “excelente sistema de bombeamento de água”. Os ambientes de geração de energia, principalmente a Casa de Máquinas e a Seção de Caldeiras, possuíam suas paredes revestidas de mosaicos, os pavimentos eram revestidos por ladrilhos portugueses, os tijolos refratários da chaminé foram importados da Inglaterra, havia um moderno sistema de combate a incêndio por bombas e hidrantes importados dos Estados Unidos¹⁹⁴.

Era, de fato, uma obra de considerável beleza arquitetônica, aliada à sua função de produção de energia elétrica com o que havia de mais moderno em equipamentos à

¹⁹⁴ELETOBRAS DISTRIBUIÇÃO AMAZONAS. Relatório do senhor engenheiro-fiscal dos Serviços Electricos no Amazonas, ao Excelentíssimo Governador do Estado do Amazonas, Coronel Antônio Clemente Ribeiro Bittencourt, referente aos serviços de construção da nova usina de viação e luz localizada no Plano Inclinado, pela Manáos Tramways and Electric Light Company Limited. 17 de maio de 1910, acervo da empresa.

época. Ao lado da usina, iniciava-se a construção da Fábrica de Cerveja de Miranda Corrêa, outra obra de grande beleza arquitetônica. O prédio da Usina do Plano Inclinado abriga atualmente a Usina Termelétrica de Aparecida, de propriedade da Eletrobras Amazonas Geração e Transmissão S/A, com potência instalada de aproximadamente 120 MW. Ou seja, a usina aumentou 100 vezes a sua capacidade de geração, em quase doze décadas. Parte do prédio da usina atual (Usina Termelétrica de Aparecida, operada pela Eletrobras Amazonas Geração e Transmissão de Energia S/A) ainda conserva sua arquitetura original de 1910, inclusive a estrutura da chaminé original. As figuras 3.07 e 3.08 permitem a análise da conservação da estrutura original da usina:



Figura 3.08: Usina do Plano Inclinado. Década de 1910.
Fonte: Acervo Eletrobras Distribuição Amazonas.



Figura 3.09: UTE Aparecida em 2017.
Fonte: acervo do autor.

1910 foi um ano de adversidades para o estado do Amazonas. Os preços da borracha no mercado mundial haviam diminuído face ao início da concorrência com a borracha produzida em escala industrial no sudeste asiático. Ainda, ocorreu neste ano uma crise institucional no estado, em que houve o princípio de uma guerra civil com o bombardeio de Manaus, até o reestabelecimento da legitimidade de Antônio Bittencourt como governador do estado¹⁹⁵. Mesmo com este contexto, a empresa concluiu os serviços necessários de viação e de iluminação pública. Estes últimos, no entanto, não ficaram a contento, uma vez que houve má distribuição dos focos de iluminação pública, deixando espaços públicos sem iluminação. Na mensagem governamental de julho de 1911, Antônio Bittencourt explica o fato:

Apezar de mudados os circuitos, installadas novas lâmpadas, ainda assim a iluminação publica deixa muito a desejar. A collocação dos fôcos, feita de um lado só, nas ruas arborizadas, e muito distante uns dos outros, não dá bom resultado. Assim, penso ser necessário não só alterar a distribuição dos arcos-voltaicos, como acrescentar mais alguns, pois, há pontos habitados, na cidade, que ficam completamente ás escuras, á noite. Esse augmento trará um accrescimo de despeza de pouco mais de 14 contos de réis por anno, mas redunda em benefício da população. **Já me**

¹⁹⁵Mensagem lida perante o Congresso dos Representantes por ocasião da Abertura da primeira sessão ordinária da sétima legislatura pelo Excelentíssimo Senhor Governador do Estado Coronel Antonio Clemente Ribeiro Bittencourt, em 10 de julho de 1911.

entendi com a empresa e esta se prontificou a fazer essas alterações, faltando apenas que me habiliteis com o necessário crédito¹⁹⁶.

Ao afirmar “já me entendi com a empresa”, Antônio Bittencourt aponta o primeiro entendimento extracontratual entre o governo do estado do Amazonas e a Manaós Tramways. Esta afirmação leva ao entendimento que o governador exercia seu poder político junto aos serviços de eletricidade mesmo se tratando de uma empresa privada, de capital estrangeiro e cumpridora de contratos. À ocasião, o senhor Edward Kirk já se encontrava como superintendente da Manaós Tramways e possivelmente foi o interlocutor da empresa com o governo. De qualquer modo, as alterações foram realizadas e não foram encontradas, durante a pesquisa, evidências de reclamações oficiais quanto aos serviços de iluminação pública.

3.2.1. Bittencourt e Kirk: a lua de mel entre governo e a companhia de eletricidade.

Antônio Bittencourt e Edward Kirk, ao que indicaram as fontes de pesquisa, possuíam um bom relacionamento pessoal. Até o término do mandato governamental de Bittencourt, em 1º de janeiro de 1913, ambos frequentavam os mesmos círculos sociais e se elogiavam publicamente na imprensa escrita¹⁹⁷. Ambos pareciam estar em sintonia pessoal, e o sistema elétrico ia bem. Em 1912, pouco antes da saída de Bittencourt do governo estadual, Edward Kirk escreve um artigo para o jornal *The New York Times* no qual, apesar de algumas críticas, elogia a cidade de Manaus e o funcionamento das coisas, inclusive os trabalhos de iluminação pública:

E. B. Kirk, que chegou ontem no navio *Belmont*, afirma que ele não é o único americano que reside em Manaós, Brasil, Mas de tempos em tempos ele é quase isto. Com a exceção do Cônsul dos Estados Unidos e dos compradores de borracha que sobem o rio Amazonas, ele constitui a colônia americana no local.

Uma vez que Manaós está a três ou quatro dias terra adentro após deixar o Pará, você não pode alcançar a cidade de trem. Você precisa subir o Amazonas em um navio a vapor, mas, de acordo com o senhor Kirk, você pode deixar a ponte do Brooklyn em um navio e chegar diretamente na entrada de Manaós. E se você desejar pode permanecer na embarcação e viajar ainda mais longe, por mais duas mil milhas rio acima.

¹⁹⁶Mensagem lida perante o Congresso dos Representantes por ocasião da Abertura da primeira sessão ordinária da sétima legislatura pelo Excelentíssimo Senhor Governador do Estado Coronel Antonio Clemente Ribeiro Bittencourt, em 10 de julho de 1911. P. 154. Grifo meu.

¹⁹⁷A exemplo do jornal *Correio do Norte*, edição de 30 de julho de 1910, em que o governador o parabeniza pelo seu aniversário e elogia a competência profissional de Kirk.

“Manaós está se tornando uma cidade e tanto”, disse o senhor Kirk. “Hoje ela possui 60.000 habitantes, e é o segundo maior centro gomífero da Amazônia, com o primeiro, é claro, sendo o Pará. Em breve irá superar o Pará. Seu ambiente é mais saudável que o Pará, apesar de agora ter uma maior ocorrência de febre amarela e malária. Nós temos um bom abastecimento de água lá. **Uma empresa de infraestrutura está colocando captadores modernos, e os trabalhos de iluminação elétrica já foram completados**”.

“Eu não tenho notícias de que conclusão da estrada de ferro Madeira-Mamoré tenha resultado em maiores quantidades de borracha chegando a Manaós até agora, mas está quase a acontecer. O Madeira é um dos muitos rios dos quais a borracha chega para exportação. Manaós possui um grande mercado de construção e reparação de navios. Há um grande número de barcos no comércio fluvial, e estes barcos constantemente necessitam de manutenções e reparos. Então este mercado é considerável”.

“Há entre 80 e 100 cidadãos ingleses, e aproximadamente o mesmo número de alemães. A maioria dos mercadores são portugueses. Uma coisa que você nota em Manaós é que as mulheres parecem receber a última moda de Paris antes que ela chegue em Nova Iorque.

“O alto custo de vida é uma característica da vida em Manaus que causa uma grande impressão. É mais cara que o Rio de Janeiro. Posso facilmente me hospedar em um dos melhores hotéis em Nova Iorque pelo mesmo que gastaria em um hotel em Manaós. Matar a sede na cidade é uma grande extravagância. Apenas imagine, uma dose de uísque custa 45 centavos! Ainda, no mercado de bebidas você encontra tudo que é vendido pelo mundo a fora, inclusive águas minerais com nomes estranhos”.

“Nós estamos a apenas 3 graus abaixo da linha do Equador, mas não é terrivelmente quente, com os termômetros variando entre 85 e 90 graus Fahrenheit, e mantendo-se assim. Nós não temos as noites quentes da Índia. A vida em Manaós é muito fácil de ser vivida. O local é cosmopolita, e sempre há algo acontecendo”.¹⁹⁸

A engrenagem entre estado e concessionária parecia estar em um bom ajuste mecânico. Antônio Bittencourt havia sido vice-governador no mandato de Antônio Constantino Nery, e ao assumir como titular à frente do governo, recebeu uma herança maldita: o funcionalismo público estava sem receber seu salário há dois meses. O estado devia muito aos fornecedores e o tesouro estadual se encontrava sem recursos¹⁹⁹. No entanto, conseguiu amenizar a situação financeira estadual a partir do corte de gastos, interrupção de obras iniciadas pelo seu antecessor, e aparentemente havia a preocupação na transparência de divulgação dos gastos e receitas estaduais. Durante seu mandato, todas as compras e obras governamentais foram realizadas por meio de concorrência pública, com seus editais e resultados publicados no Diário Oficial do Estado do Amazonas²⁰⁰.

¹⁹⁸ Jornal The New York Times, 17 de novembro de 1912. Tradução minha. Grifo meu.

¹⁹⁹ ANTONACCIO, Gaitano. **Políticos Influentes no Amazonas (1889 a 2005)**. Manaus: ALEAM, 2006. P.41.

²⁰⁰ ANTONACCIO, Gaitano. **Políticos Influentes no Amazonas (1889 a 2005)**. Manaus: ALEAM, 2006. P.43.

A Manáos Tramways se beneficiou com isso. Os relatórios financeiros da empresa dos anos 1910, 1911 e 1912 não apresentam créditos a receber junto ao Governo do Estado do Amazonas. A empresa cresceu e investiu durante os anos de governo de Antônio Bittencourt. Em 1912 a empresa possuía cerca de 7500 lâmpadas instaladas em clientes particulares e cerca de 300 pontos de iluminação pública contratados com o governo do estado para a cidade de Manaus em seis circuitos²⁰¹, ao custo de 1,5 dólares americanos por lâmpada/dia, a partir do início do funcionamento da nova Usina do Plano Inclinado. Os clientes particulares pagavam 700 réis por quilowatt-hora. Tratava-se de uma excelente receita para a empresa. Havia energia suficiente, e com isso também foi possível a expansão da rede elétrica e ferroviária para transporte público. Em 1912 a empresa contava com uma nova estação central dos bondes em uma área de propriedade de George Booth, na frente da sede da empresa na Praça Oswaldo Cruz²⁰². A empresa adquiriu quatro novos bondes duplos da United Electric em 1911, com capacidade para 96 passageiros em cada composição²⁰³, e em dezembro de 1912 a empresa operava com nove linhas, a seguir: Plano Inclinado I, Plano Inclinado II, Cachoeirinha I, Cachoeirinha II, Circular Cachoeirinha, Flores, Bilhares, Praça da Saudade e Remédios. Tinha-se, portanto, uma rede de viação pública que atendia não somente o centro da cidade de Manaus. O bairro da Cachoeirinha era, à época, considerado área de periferia, na qual residiam os habitantes de renda mais baixa. A esta camada da população foi dado o direito de utilização de transporte público. A linha de Flores, por sua vez, era a de maior extensão e seu destino final era a área na qual se encontravam os balneários, casas de campo, clubes e restaurantes de final de semana. Durante o governo de Antônio Bittencourt os bondes elétricos atendiam a praticamente toda a população da cidade de Manaus. A iluminação pública e particular, por conseguinte, atendia geograficamente toda a área de cobertura dos bondes, uma vez que os circuitos de iluminação e força seguiam em paralelo aos de viação. Por fim, a Manáos Tramways prestava serviços de Engenharia Elétrica e vendia equipamentos

²⁰¹ Cada circuito significa a alimentação por um gerador de energia, que tinha como capacidade a alimentação de até 50 lâmpadas de arco voltaico. Aproximadamente 15 ruas por circuito.

²⁰² OLIVEIRA, José Aldemir de. **Manaus de 1920-1967: a cidade doce e dura em excesso**. Manaus: EDUA, 2003. P.108-110.

²⁰³ MORRISON, Allen. **The Tramways of Brazil: a 130-year- survey**. Nova Iorque: Bonde Press, 1989. P.35.

elétricos como refrigeradores, ferros de passar, ventiladores, máquinas de costura e motores elétricos²⁰⁴.

Com dinheiro em caixa, a empresa gastava dinheiro em outras atividades não relacionadas com a eletricidade. Em 1912 a empresa adquiriu o campo do Prado Amazonense, o qual funcionou como hipódromo e clube social na década anterior. Construiu no local o primeiro campo de futebol com as dimensões oficiais determinadas pela British Football Association. Edward Bingham Kirk se torna o diretor do local. Em 1914 ocorre o primeiro campeonato amazonense de futebol. O time vencedor, o Manáos Athletic Club, era composto somente por cidadãos ingleses, sendo um deles o senhor George Robertson Forbes, gerente da Usina do Plano Inclinado desde sua inauguração²⁰⁵. No período de carnaval e outras datas festivas, a empresa enfeitava seus bondes e ampliava seus horários de funcionamento. Em alguns períodos como o Natal, a empresa distribuía passagens de bonde gratuitamente para cidadãos carentes. George Booth, dono da Manáos Tramways, ocasionalmente organizava jantares a bordo de algum navio da Booth Line, no qual políticos e empresários se encontravam²⁰⁶. Por fim, a empresa, representada por Edward Kirk, costumava divulgar na imprensa escrita todos os seus feitos, melhoramentos e avisos diversos, provavelmente com a intenção de se criar uma imagem boa da instituição e, por consequência, do próprio senhor Kirk.

Em sua última Mensagem governamental, do ano 1912, Antônio Bittencourt reconhece os esforços da Manáos Tramways nos melhoramentos dos serviços elétricos na capital. Relaciona o aumento do número de postes de iluminação pública, informa que a usina da empresa ainda possuía capacidade para expansão do número de lâmpadas, de acordo com o que estava regido em contrato, e elogia a inauguração do sistema de iluminação pública, com 20 postes, na Vila Municipal, e com os custos de operação bancados pela Superintendência Municipal²⁰⁷. E descreve uma situação que aponta o crescimento econômico da cidade de Manaus:

É considerável o desenvolvimento da iluminação particular, cujo funcionamento tem tido a possível regularidade. Foram installados dois conductores-principaes additionaes, com uma extensão de 500 metros, augmentadas e iniciadas as installações em diferentes avenidas e ruas, sendo estendidos

²⁰⁴ELETOBRAS DISTRIBUIÇÃO AMAZONAS. Registro de atividades empresariais quinquênio 1910-1915. Acervo da Eletrobras Distribuição Amazonas.

²⁰⁵ZAMITH, Carlos. **Baú velho: histórias do futebol de Manaus e personagens**. Manaus: Valer, 1999, p.24.

²⁰⁶ Como pode ser visto no jornal O Correio do Norte, edição de 29 de abril de 1912.

²⁰⁷ À época, a Vila Municipal era o limite urbano da cidade de Manaus.

para isso 9550 metros de fios. **O número de lâmpadas, empregadas em Maio no ano passado, era de 10 mil, actualmente attinge a 16 mil, distribuídas por 1650 consumidores,** havendo, portanto, um acréscimo de 60%²⁰⁸.

Em uma cidade com cerca de 60.000 habitantes e cerca de 20.000 residências em 1912, 1650 consumidores representavam menos de 10% de residências com iluminação elétrica. À época, tratava-se de uma excelente taxa. Em praticamente todas as ruas do centro da capital e do Bairro dos Tocos (Bairro da Aparecida, onde estavam concentradas as incipientes atividades industriais) havia rede de distribuição de energia. Ou seja, as principais atividades comerciais e industriais, os prédios públicos e as residências das classes economicamente mais altas eram dispostas de energia elétrica. Ao que se pode entender, os moradores da periferia (como o bairro da Cachoeirinha por exemplo) dispunham da possibilidade de energia elétrica em seus lares, uma vez que havia rede de distribuição de energia no local. Não a utilizavam, no entanto, por se tratar de um recurso inacessível financeiramente.

Apesar de honrar com seus compromissos com a Manáos Tramways durante todo seu mandato, Antônio Bittencourt não conseguiu manter a saúde financeira do estado a partir de 1911. Ao final de 1912, o funcionalismo público já estava novamente com dois meses de salários atrasados. O estado se encontrava inadimplente com vários fornecedores, a popularidade do governador decrescia, e o estado não contava com auxílio algum do Governo Federal. Antônio Bittencourt era desafeto pessoal do Presidente da República, Marechal Hermes da Fonseca, desde a campanha presidencial de 1910, na qual Bittencourt apoiou Ruy Barbosa como candidato²⁰⁹. Neste ano, a cidade de Manaus foi bombardeada por tropas do Governo Federal e Antônio Bittencourt foi deposto de seu cargo em 08 de outubro, reassumindo em 31 do mesmo mês a partir de decisão do Supremo Tribunal Federal²¹⁰. Em 22 de dezembro de 1912, foi deposto novamente e de maneira definitiva, por meio de um golpe militar. Em 1º de janeiro de 1913 assume o governo Jonathas de Freitas Pedrosa, e finaliza-se a lua de mel entre a Manáos Tramways e o Governo do Estado do Amazonas.

²⁰⁸ Mensagem Lida Perante o Congresso do Amazonas na Abertura da Terceira sessão ordinária da sétima legislatura pelo Excelentíssimo Senhor Coronel Antônio Clemente Ribeiro Bittencourt, Governador do Estado, em 10 de Julho de 1912. Manáos, Amazonas. Secção de Obras da Imprensa Official. P. 102. Grifo meu.

²⁰⁹ ANTONACCIO, Gaitano. **Políticos Influentes no Amazonas (1889 a 2005)**. Manaus: ALEAM, 2006.

²¹⁰URBINATI, Inoã Pierre. **Antônio Clemente Ribeiro Bittencourt: biografia**. São Paulo: CPDOC FGV, 2011.

3.2.2. Governo e eletricidade entre 1913 e 1921: o casamento entra na rotina.

Jonathas de Freitas Pedrosa, ao assumir o governo estadual em 1º de janeiro de 1913, possivelmente acreditava no fato de o estado poder vislumbrar uma situação econômica melhor que a do governo de seu antecessor, por conta das relações amistosas entre Pedrosa e o Presidente Hermes da Fonseca²¹¹. Ocorreram, no entanto, uma série de eventos que tornaram desastrosos os anos de mandato do governador e que, por conseguinte, afetaram o modo de condução da política de eletrificação de Manaus.

Logo no início de seu governo, ocorreu uma revolta popular por conta das alegadas falhas constantes no fornecimento de água pela empresa inglesa Manáos Improvements Limited, além das reclamações referentes aos altos valores cobrados pelo serviço. A revolta popular resultou na destruição de algumas instalações da empresa na cidade, em especial a sua sede administrativa. Os ingleses solicitaram, portanto, indenização ao Estado do Amazonas pelos ativos destruídos. A solicitação foi prontamente atendida por Jonathas Pedrosa (apesar de o governador, em sua Mensagem Governamental do mesmo ano 1913, reclamar do déficit nas finanças estaduais e informar a necessidade de contenção de gastos pelo governo), e o estado indenizou a empresa na quantia de dez mil e quinhentos contos de réis, considerada exorbitante, porém com a justificativa de que esta indenização também quitaria dívidas anteriores, contraídas desde 1908, com a empresa Manáos Markets and Slaughterhouse, cujo controlador principal era o senhor Hebblethwaite. A construção do Teatro Amazonas, como referência, custou o montante de dez mil contos de réis²¹². Apesar de qualquer sugestão de improbidade administrativa quanto a este fato, isto gerava o vislumbre de um bom cenário para a Manáos Tramways, igualmente inglesa: ambas as concessionárias de serviços apresentavam investidores em comum²¹³. Já o senhor Antônio de Lavandeyra ainda era o detentor da concessão de exploração dos serviços de viação e iluminação pública. Lavandeyra “alugava” a concessão aos ingleses. Em paralelo, continuava como sócio minoritário da Manáos Improvements Limited. Ou

²¹¹ Mensagem Lida Perante o Congresso do Amazonas na Abertura da primeira Sessão Ordinária da Oitava Legislatura pelo Excelentíssimo Senhor Dr. Jonathas de Freitas Pedrosa, Governador do estado, em 10 de Julho de 1913. Manaus: Secção de Obras da Imprensa Oficial, 1913.

²¹² BITTENCOURT, Agnello. **Dicionário Amazonense de Biografias**. Rio de Janeiro: Conquista, 1973, p. 291-292.

²¹³ Incluindo o senhor Frank Hirst Hebblethwaite.

seja, as duas concessionárias andavam de mãos dadas quando iam ao encontro do governo estadual.

Na mensagem governamental de julho de 1913, Jonathas Pedrosa não faz referência alguma em relação aos serviços de eletricidade. Faz apenas uma citação à usina de energia para abastecimento do Teatro Amazonas, a qual se encontrava em precário estado de conservação, e que solicitaria à Manáos Tramways que passasse a suprir o teatro com energia elétrica. Tal ação foi realizada a partir do ano seguinte. Na mensagem governamental de 1914, o governador Pedrosa descreve que os serviços elétricos se encontram funcionando em sua regularidade, os serviços de duplicação das linhas de bondes estavam concluídos e que a ampliação do número de lâmpadas de iluminação pública para 400, prevista em contrato e com a disposição da Manáos Tramways em fazê-la, dependia de contingenciamento e aparelhamento financeiro do tesouro estadual²¹⁴. Em 1915, Jonathas Pedrosa torna a elogiar a regularidade dos serviços de eletricidade. No entanto, descreve que o Estado do Amazonas já estava com uma dívida de 600 contos de réis junto à concessionária, e que esta dívida estava influenciando na saúde financeira e nas ações operacionais da empresa. Mesmo assim, o estado não realizaria o pagamento enquanto não quitasse outros débitos mais estratégicos como, por exemplo, os empréstimos contraídos e empenhados junto à *Societé Marseillase*²¹⁵.

Em 1915, portanto, a qualidade dos serviços de eletricidade não mantém os mesmos padrões dos anos anteriores. Não ocorreu a construção de duas novas linhas de viação previstas para ocorrer naquele ano. A aquisição de novos bondes e mesmo peças de reposição para os carros existentes não ocorreu. Não houve a expansão do número de postes de iluminação pública prevista em contrato. Todas as situações motivadas pelo início da Primeira Guerra Mundial, em que a maior parte do esforço industrial se voltou para a produção de material bélico. Em 1916, por motivos de ordem financeira, Jonathas Pedrosa reduz o número de lâmpadas contratadas para iluminação pública em Manaus, porém “de um modo a não prejudicar o tráfego noturno da cidade”²¹⁶.

²¹⁴Mensagem Lida Perante o Congresso do Amazonas na Abertura da segunda Sessão Ordinária da Oitava Legislatura pelo Excelentíssimo Senhor Dr. Jonathas de Freitas Pedrosa, Governador do estado, em 10 de Julho de 1914. Manaus: Secção de Obras da Imprensa Official, 1914. P. 57

²¹⁵ Mensagem Lida Perante o Congresso do Amazonas na Abertura da Terceira Sessão Ordinária da Oitava Legislatura pelo Excelentíssimo Senhor Dr. Jonathas de Freitas Pedrosa, Governador do estado, em 10 de Julho de 1915. Manaus: Secção de Obras da Imprensa Official, 1915. P. 55.

²¹⁶ Mensagem Lida Perante o Congresso do Amazonas na Abertura da Terceira Sessão Ordinária da Nona Legislatura pelo Excelentíssimo Senhor Dr. Jonathas de Freitas Pedrosa, Governador do estado, em 10 de Julho de 1916. Manaus: Secção de Obras da Imprensa Official, 1916. P. 98.

Edward Bingham Kirk possivelmente não tinha com Jonathas Pedrosa o mesmo grau de amizade que tinha com o governador anterior. Ambos foram fundadores do Dispensário Maçônico em 1915, e as poucas referências na imprensa, de eventos em que havia a presença de ambos, são basicamente relacionadas à Maçonaria. Não foram encontrados elogios ou críticas de um para outro, e os registros de comunicações oficiais entre a Manáos Tramways e o Governo do Estado do Amazonas, entre 1913 e 1916, se referem apenas aos trâmites burocráticos (troca de ofícios, solicitações de pagamentos, solicitações de serviços e outros pedidos diversos relacionados ao serviço de eletricidade em si). Jonathas Pedrosa possivelmente procurava manter a cordialidade entre o governo e a concessionária, visto as dificuldades financeiras das contas estaduais e a conseqüente inadimplência à Manáos Tramways. Realizar qualquer ataque ou reclamação à empresa não seria uma ação inteligente de parte do governador, uma vez que, mesmo com as restrições financeiras de seu maior cliente (o estado), a concessionária de energia mantinha suas operações com a devida regularidade.

Em janeiro de 1917 assume o governo Pedro de Alcântara Bacellar, o qual inicialmente mantém a política de neutralidade entre governo e empresa. O governador reconheceu a necessidade de ampliação da rede de iluminação pública e da duplicação das linhas de viação, porém também reconheceu que não seria possível, naquele momento, realizar as duas ações uma vez que era grande a dívida do estado junto à Manáos Tramways²¹⁷.

No ano seguinte, no entanto, Pedro Bacellar manteve uma política de austeridade financeira e, aliado ao bom seu bom relacionamento junto ao presidente da República, conseguiu equilibrar as contas estaduais apesar da lamentável situação financeira decorrente da perda da hegemonia brasileira no mercado mundial da borracha. Com o equilíbrio nas contas do tesouro estadual, os débitos junto à Manáos Tramways foram negociados: o passivo foi parcelado em 60 prestações mensais e não houve atrasos nos pagamentos dos novos débitos junto à concessionária até o final de seu mandato. O mesmo foi feito também com outras companhias exploradoras de serviços com quem o estado se encontrava em débito.

A empresa se beneficiou desta ação financeira do governo do estado, e foi possível concluir os serviços de duplicação das linhas no primeiro semestre de 1919. Os

²¹⁷ Mensagem lida perante a Assembléa Legislativa na abertura da segunda sessão ordinária da nona legislatura pelo Excelentíssimo Senhor Sr. Pedro de Alcantara Bacellar, governador do estado, a 10 de julho de 1917. Manaus: Secção de obras da imprensa pública, 1917.

novos bondes encomendados chegaram a Manaus no mesmo ano, por conta do final da I Guerra Mundial, assim como parte das peças de reposição necessárias para o bom funcionamento do sistema. Em todas as suas mensagens governamentais até o final de seu mandato em 31 de dezembro de 1920, Pedro Bacellar não reclama da qualidade dos serviços de eletricidade. Mas também não os elogia. Na imprensa escrita²¹⁸ Pedro Bacellar e Edward Kirk são citados juntos apenas em referências a eventos oficiais promovidos pelo governo, ou em ações do Dispensário Maçônico. Não se pode concluir, portanto, o grau de amizade, se havia, entre ambos.

Na década de 1910, portanto, a Manáos Tramways and Electric Light Company conseguiu se estabelecer como uma prestadora de serviços de qualidade para a cidade de Manaus, seja nos transportes urbanos, seja iluminação pública e particular, ou no fornecimento de serviços de Engenharia Elétrica. Em 1918, a revista *The Electrical Review* classificou o serviço de fornecimento de energia elétrica em Manaus como “regular, eficiente e bem dimensionado. Os números da Manáos Tramways sugerem que a empresa pode ser considerada referência no fornecimento de eletricidade em corrente contínua”²¹⁹.

Apesar de o estado do Amazonas ser o maior cliente, este já não era mais o responsável pela maior parte das receitas da empresa. Em 1919, a Manáos Tramways possuía cerca de 1800 clientes particulares para energia residencial, comercial ou industrial, e os bondes eram então o único meio de transporte coletivo urbano disponível. O governo pouco interferia, e manteve durante a década de 1910 uma política de não intervenção nos serviços de eletricidade. Empresa e estado procuravam cumprir suas obrigações contratuais, e a população de Manaus servida pela eletricidade praticamente não reclamava da qualidade dos serviços²²⁰. Antônio Bittencourt, Jonathas Pedrosa e Pedro Bacellar, ao que indicaram as fontes consultadas desta pesquisa, se mantiveram afastados das decisões gerenciais da empresa e possivelmente nunca sugeriram alguma ação da empresa que os beneficiasse politicamente ou pessoalmente. Não viam a eletricidade como uma ferramenta de corrupção, de promoção pessoal ou mesmo uma ferramenta eleitoral, ao contrário do que fizeram os irmãos Nery uma década antes. Silvério e Constantino Nery utilizavam os *Serviços Eléctricos do Estado*

²¹⁸Baseada na pesquisa realizada em 04 jornais entre 1917 e 1920.

²¹⁹Electricity South of the Equator, in: *The Electrical Review* (revista), janeiro 1917. Toronto: Univ. de Toronto, 1917.

²²⁰Foi realizada pesquisa por amostragem em 05 jornais de grande circulação em Manaus entre 1913 e 1920. As reclamações encontradas geralmente eram de caráter geral, como desligamentos programados, atrasos em linhas de bondes ou outras interrupções pontuais no fornecimento de energia.

como um dos vários tentáculos da permanência de um grupo à frente do Poder Político estadual. As consequências foram desastrosas, e coube à nova política governamental junto à concessionária de energia solucionar todas as falhas.

A década seguinte, mais precisamente a partir do governo de Cezar do Rego Monteiro em 1921, mostrou um grande retrocesso tanto na qualidade dos serviços, quanto nas relações entre o governo estadual e a concessionária de energia elétrica, conforme descrito no item a seguir.

3.3. A década de 1920: a crise no casamento entre governo e eletricidade.

Cezar do Rego Monteiro assumiu o governo do estado do Amazonas em 1º de janeiro de 1921. Iniciou-se, portanto, um dos governos mais desastrosos da história do Amazonas. Suas ações permitiram o início do declínio de uma empresa reconhecida pela qualidade em seus serviços, com quase 12 anos de bons serviços prestados à população de Manaus e praticamente isenta de qualquer interferência política.

O novo governador, ao tomar posse, nomeou todos seus filhos para postos elevados no executivo estadual. Seu genro, Turiano Chaves Meira, foi eleito presidente da Assembleia Legislativa do estado do Amazonas durante o mandato de Monteiro. Praticamente todos os cargos de confiança eram preenchidos por apadrinhados deste grupo político²²¹. A fiscalização dos serviços de eletricidade não foi ocupada por um engenheiro, como de costume desde 1902. Coube este serviço ao senhor Antônio Dantas, capitão da Força Policial do estado.

1921 foi o único ano em que o governador Rego Monteiro aparentemente se preocupou em citar os serviços de eletricidade em uma mensagem governamental: na *Mensagem* daquele ano, informa que recebeu com regularidade os serviços de seu antecessor, e que a empresa vinha prestando um bom serviço à população. Informou também que o contrato de iluminação pública com a Manáos Tramways foi reajustado para o valor de 9000 libras esterlinas anuais, com um total de 320 lâmpadas de arco voltaico contratadas. Os demais anos, no entanto, representaram o início de um processo desastroso de condução da política de eletrificação em Manaus. Júlio Uchoa assim definiu o governo de Cezar do Rego Monteiro:

²²¹ BITTENCOURT, Agnello. **Dicionário Amazonense de Biografias: vultos do passado**. Rio de Janeiro: Conquista, 1973. P. 432-433.

Seria ocioso referir, nestas linhas o que foi o quadriênio Rego Monteiro. Existem por aí inúmeras testemunhas, na maioria funcionários públicos que poderão dizer como recebiam seus vencimentos naquele calamitoso período administrativo, em que as rendas do estado eram desbaratadas criminosamente, num verdadeiro delírio de despudor e irresponsabilidade. Rego Monteiro governou até 9 de julho de 1924, quando seguiu para a Europa, transferindo o poder ao Dr. Turiano Chaves Meira, Presidente da Assembleia Legislativa, portanto seu substituto nato. Lógico que Turiano seguiria a mesma orientação do sogro e isso ele afirmou ao assumir o governo do Estado. Mas, como diz o rifão: 'Não há bem que sempre dure, nem mal que não se acabe', veio a revolução de 23 de julho e deu por terra a oligarquia²²²

De fato, as fontes de pesquisa mostraram que as contas estaduais entraram em uma situação calamitosa a partir de 1921. Em 1923, por exemplo, a dívida pública estadual superava em 50% o valor total do orçamento anual daquele ano²²³. A Manáos Tramways and Light Company, por sua vez, não recebeu nenhum pagamento referente à iluminação pública e a eletrificação dos prédios públicos em 1922 e 1923, a ponto de a empresa cogitar, em reunião ordinária do Conselho de Administração da empresa, realizar o corte no fornecimento de energia a todos os prédios estaduais:

[...] comunicar o governo estadual, por meio de officio, que esta Manáos Tramways and Electric Light Company Limited, arrendatária dos serviços electricos desta capital, realizará a interrupção no fornecimento de energia eléctrica nos prédios públicos em 72 horas após o recebimento da comunicação [...] ²²⁴

Não foram encontradas, no entanto, quaisquer evidências de corte no fornecimento de energia elétrica aos prédios geridos pelo estado do Amazonas. Não seria uma ação inteligente de parte da Manáos Tramways: o débito do estado junto à empresa superava o valor de 2000 libras esterlinas em julho de 1923, e as experiências anteriores mostraram que seria mais válido manter a política de bom relacionamento com o governo, ao invés de tomar uma ação impopular que expusesse a má situação das contas estaduais. Em algum momento, como mostrava o passado, poderia haver o entendimento entre empresa e estado e os valores em débito seriam renegociados. Os serviços elétricos mantiveram seu bom funcionamento, apesar da inadimplência do

²²² UCHOA, Júlio de Melo. **Governadores e Interventores**. Manaus: N/D, 1941. P. 32

²²³ Mensagem lida perante a Assembléa Legislativa, na abertura da segunda sessão ordinária da décima primeira legislatura, pelo Excelentíssimo Senhor Desembargador Cesar do Rego Monteiro, Governador do Estado, a 14 de julho de 1923.

²²⁴ ELETROBRAS DISTRIBUIÇÃO AMAZONAS. **Acta da II Reunião Ordinária (anno 1923) do Conselho de Administração da The Manáos Tramways and Electric Light Company, Limited, realizada em 04 de maio de 1923**. Arquivo da empresa.

governo, durante todo o período de governo de Cezar do Rego Monteiro e Turiano Meira em seu mandato tampão.

Os débitos do estado com a empresa somente foram quitados após a intervenção federal ocorrida ao final de 1924. Em 23 de julho daquele ano ocorreu a deposição do governador Turiano Meira pelo levante tenentista, assumindo o cargo de governador o 1º Tenente Alfredo Augusto Ribeiro Júnior²²⁵. Este movimento revolucionário obteve um massivo apoio popular, porém não resultou em ações concretas as quais pudessem reequilibrar as contas e reorganizar a administração pública do estado. Em 04 de dezembro chega a Manaus o interventor federal Alfredo Sá, representando o final do período revolucionário e o realinhamento da política estadual com o governo federal²²⁶.

Alfredo Sá conseguiu recompor a situação penosa em que se encontrava a administração estadual, a partir de ações simples: reformou a legislação estadual, instituiu novos processos de arrecadação e distribuição das terras do tesouro, estimulou a produção por meio de uma cuidadosa sistemática adotada nas pautas de exportação de produtos nativos, e pacificou os grupos políticos que estavam em litígio há mais de uma década (principalmente o grupo ligado aos irmãos Nery e o grupo ligado a Antônio Bittencourt) ²²⁷. Com tais ações, inicialmente as dívidas referentes ao pagamento dos vencimentos do funcionalismo público foram sanadas. Em seguida, a dívida junto aos servidores aposentados, além das dívidas com as empresas fornecedoras de bens e serviços ao estado²²⁸. Ao final do ano 1925 todos os débitos do estado junto à Manáos Tramways foram solucionados²²⁹.

A partir da intervenção federal no estado do Amazonas, e até o início do governo de Ephigênio de Salles que o sucedeu no ano seguinte, a iluminação pública não gerou conflitos significativos entre empresa, governo estadual e população. Pelo contrário: Ephigênio de Salles inicia seu governo afirmando que o serviço tem atendido a população de Manaus com regularidade, e que a fiscalização do governo quanto à qualidade dos serviços tem sido eficiente. Alega Ephigênio de Salles, em sua *Mensagem* do ano 1926, que todos os trabalhos de reformas, expansão da rede de distribuição de energia e iluminação decorativa dos prédios públicos são iniciativas de seu governo.

²²⁵ SANTOS. Eloína Monteiro dos. *A rebelião de 1924 em Manaus*. 3ª Edição. Manaus. Ed. Valer. 2001.

²²⁶BITTENCOURT, Agnello. **Dicionário Amazonense de Biografias: vultos do passado**. Rio de Janeiro: Conquista, 1973. P. 433-436.

²²⁷ Idem, p. 58-60.

²²⁸ Mensagem á Assembléa Legislativa do Estado em sua reunião extraordinária de 15 de dezembro de 1925.

²²⁹ELETOBRAS DISTRIBUIÇÃO AMAZONAS. Livro de registro financeiro ano 1926 (Manáos Tramways).

Aponta também, em sua mensagem governamental, que houve uma economia de 10% em relação ao ano anterior, referente à utilização da iluminação pública da capital. Segundo o governador Salles, esta economia também havia sido fruto de um intenso trabalho de fiscalização de seu governo²³⁰. Esta afirmação, no entanto, contradiz com outras fontes pesquisadas. Apesar de o governo de Ephigênio de Salles efetivamente realizar uma intensa fiscalização nos serviços da Manáos Tramways, a fim de se garantir o bom funcionamento da iluminação pública, todas as negociações para a expansão dos circuitos de força e luz e a reforma das linhas e postes danificados foram realizadas a partir da negociação do interventor Alfredo Sá com a empresa no ano de 1925. Ao longo daquele ano ocorreram ao menos cinco reuniões entre Alfredo Sá, Edward Kirk e George Booth, nas quais foram negociados os débitos do estado junto à empresa, com o compromisso de serem realizados os devidos trabalhos de reforma da infraestrutura, substituição de postes danificados e expansões de rede de distribuição a partir da realização dos pagamentos dos débitos em atraso pelo governo do estado do Amazonas.

Outra ação iniciada por Alfredo Sá, porém autocreditada por Ephigênio de Salles, é o início do processo de eletrificação de municípios do interior do estado. A Lei Estadual 1247, de 20 de fevereiro de 1926, autorizou o governo estadual a entrar em acordo com os municípios, a fim de dotá-los com os serviços de eletricidade (iluminação pública, força motriz, e transporte público por bondes)²³¹. Apesar de ter sido entrada em vigor no governo de Ephigênio de Salles, sua redação foi concebida no governo anterior. Em 1925, durante o governo de Alfredo Sá, já haviam sido iniciados os estudos para a implantação dos serviços elétricos para o município de Itacoatiara, Parintins e Coari. Os serviços elétricos destes municípios, no entanto, foram inaugurados na gestão de Ephigênio de Salles, a quem foi creditada a responsabilidade por esta eletrificação.

3.3.1. O início da crise dos bondes.

²³⁰ Mensagem do Presidente Ephigênio Ferreira de Salles à Assembléa Legislativa na abertura de sua primeira sessão ordinária da 13ª legislatura, em 14 de julho de 1926. Manaus: Typographia da Imprensa Pública, 1926, p. 95-98.

²³¹ Lei Estadual (AM) número 1247, de 20 de fevereiro de 1926. Criação dos serviços de eletricidade para comarcas do interior do estado do Amazonas.

Apesar de o serviço de iluminação pública e particular estar a contento para seus clientes (governo e particulares), o mesmo já não podia ser dito em relação ao serviço de transporte público por bondes elétricos em 1926. Ephigênio de Salles, logo após tecer seus comentários a respeito da iluminação pública, inicia suas críticas em relação ao serviço de viação pública em sua primeira *Mensagem* governamental:

Em igualdade de condições não se encontra infelizmente o serviço de viação. Os relatórios mensaes da fiscalização assignalam quasi sempre desastres oriundos de estragos de material rodante, entregue a motoristas sem a precisa prática, devido, talvez, á facilidade com que eram admitidos no serviço de conducção dos vehiculos. **Os postes de ferro uma vez estragados são substituídos por outros de madeira**, que sacrificam de algum modo a esthetica urbana. Espero que esses serviços estejam dentro em pouco melhorados, não só devido às providências tomadas ultimamente pela Polícia, em relação á habilitação dos conductores de vehículos, como ainda pelo resultado da fiscalização, aliás exercida de accôrdo com o director da companhia, sr. E. Kirk, a quem não faltam conhecimentos e capacidade para comprehender as necessidades do serviço²³².

A análise do discurso de Ephigênio de Salles em sua *Mensagem* no ano 1926, e sua comparação com as demais fontes de pesquisa, permite compreender o cenário que se construía nos últimos anos da década de 1920 e que auxiliaram no declínio da qualidade dos serviços de transportes elétricos por bondes em Manaus a partir do término da intervenção federal no estado.

Inicialmente, os bondes passaram a sofrer gradativa concorrência com os automóveis, já presentes no ambiente urbano de Manaus desde o final da década de 1910. Durante o período de intervenção federal, Alfredo Sá adquiriu para o governo do estado automóveis e caminhões marca Ford, utilizados em órgãos estaduais como a Chefatura de Polícia, Corpo de Bombeiros, Serviço de Mensagens, Imprensa Oficial e a Santa Casa. Este tipo de aquisição foi seguido pelos governadores que o sucederam. A aquisição de veículos pelo estado permitiu a redução nos custos dos contratos em transporte de pessoal e de cargas junto à Manáos Tramways. Em paralelo, os bondes deixavam gradativamente de ser utilizados pela parcela da população que tinha condições em adquirir e utilizar um automóvel. Finalmente, surgia um incipiente serviço de *chauffeurs* (táxis) particulares para o transporte de passageiros que tivessem condições para esta utilização. Os ônibus, por sua vez, surgiram em Manaus somente a

²³²Mensagem do Presidente Ephigênio Ferreira de Salles à Assembléa Legislativa na abertura de sua primeira sessão ordinária da 13ª legislatura, em 14 de julho de 1926. Manaus: Typographia da Imprensa Pública, 1926, p. 96. (Grifo meu).

partir da década de 1940. Como alternativa para esta perda de mercado dos bondes para o automóvel, a Manáos Tramways and Light Company passou, ela mesma, a importar e revender automóveis e caminhões da marca Ford em Manaus a partir de 1926. A imagem a seguir apresenta um material de publicidade da empresa, em uma revista de grande circulação na capital do Amazonas:



Figura 3.10: anúncio de venda de automóveis pela Manáos Tramways.

Fonte: Jornal das Moças, Manaus, 1926. Publicação Quinzenal. Edição da segunda quinzena de abril.

A empresa possuía (herdada dos concessionários anteriores) a isenção de impostos estaduais e federais, por conta de sua sede estar localizada fora do território nacional. A Manáos Tramways se tornou, enquanto operou na cidade de Manaus, a única concessionária de automóveis Ford em operação no estado do Amazonas. Celebrou alguns contratos de venda de caminhões e tratores com o governo estadual a partir de 1930, e até o final de suas operações. Na década de 1940, com a chegada dos primeiros ônibus, a concessionária de energia também chegou a experimentar a exploração deste segmento, porém encerrou estas atividades em menos de dois anos.

As receitas com o transporte público, portanto, passaram a diminuir gradativamente a partir de meados da década de 1920. O serviço de exploração dos bondes, cuja concessão finalizaria em 1968, deixava de ser um negócio tão lucrativo

para os ingleses como foi na década anterior, mas que deveria ser mantido por obrigação contratual. Para que a viação pública gerasse um mínimo de lucro, portanto, os ingleses possivelmente consideraram necessárias a não realização de novos investimentos e a redução nos custos com manutenção e operação do sistema. Isto explica, por exemplo, a utilização de postes de madeira em substituição aos postes de ferro estragados, grifada na mensagem de Ephigênio de Salles na página anterior.

Por fim, e com a maior importância para a compreensão do processo de declínio na qualidade do serviço dos bondes elétricos em Manaus, tem-se a crise econômica internacional ocorrida ao final da década de 1920, a qual obviamente se refletiu na economia do estado do Amazonas. O final desta década, aparentemente promissora economicamente no plano internacional, se revelou catastrófica. A crise da bolsa de Nova Iorque em 1929 abalou todas as estruturas do sistema capitalista mundial e desbancou a prosperidade do maior agente econômico-financeiro global, os Estados Unidos. Naquele país, ocorreu uma reação em cadeia que levou à bancarrota várias empresas comerciais, industriais e bancárias, seguida de escassez de produtos, descumprimentos de contratos e uma enorme taxa de desemprego. No Brasil, então um país essencialmente agrícola, as exportações reduziram de 96 milhões de libras esterlinas em 1928 para 65 milhões em 1930 e 50 milhões em 1931. O café, principal produto de exportação brasileiro, teve seu preço reduzido em 75% em 1930, assim como a borracha produzida na Amazônia, que já enfrentava seu declínio devido à concorrência com a borracha produzida no sudeste asiático desde a década anterior²³³. A crise mundial refletiu, obviamente, na economia do estado, uma vez que a borracha ainda era o único produto de exportação e a base da economia, e somente em meados da década de 1920 que o governo estadual iniciou a buscar alternativas que levassem à diversificação da produção, especialmente voltadas para a agricultura como, por exemplo, a produção da juta e da malva indianas. Estas iniciativas ocorreram principalmente no período de intervenção federal (1924-1926).

Apesar das iniciativas, as mesmas foram tardias. Quando foram iniciadas, a economia do estado do Amazonas já estava à beira do colapso. A produção de borracha asiática já superava em mais de dez vezes a produção de borracha da Amazônia no início da década de 1920. Ephigênio de Salles assume o governo do estado em 1926, e encontra o estado em uma situação de austeridade criada pelo seu antecessor. A falta de

²³³BASBAUM, Leôncio. **História Sincera da República (1889-1930)**. São Paulo: Alfa-Ômega, 1976, p. 286.

recursos financeiros, portanto, criou uma situação de desconforto político ao governador que, como visto no item a seguir, acabou por também gerar atritos e desavenças entre o governo estadual e a Manáos Tramways, além de uma desavença pessoal entre o governador e o presidente da empresa, Edward Kirk.

3.3.2. A querela entre estado e empresa, e a desavença entre Salles e Kirk.

As fontes primárias e a bibliografia pesquisada não apresentaram indício qualquer de um bom relacionamento pessoal entre o governador Ephigênio de Salles e o diretor-presidente da Manáos Tramways, senhor Edward Bingham Kirk. Ao contrário: foram encontradas evidências de que a relação entre ambos poderia até mesmo caracterizar uma inimizade ferrenha entre as partes.

A motivação real desta inimizade, provavelmente iniciada por Ephigênio de Salles, é incerta. Foram encontradas nas fontes de pesquisa, no entanto, algumas pistas que inferem que se tratou de uma soma de fatores econômicos, políticos e sociais que levaram a querela entre estado do Amazonas e Manáos Tramways ao nível pessoal entre o governador e o representante da empresa.

A quitação dos débitos e a regularidade dos pagamentos da iluminação pública pelo estado à Manáos Tramways, ocorrida durante a intervenção federal, foi interrompida logo no início do governo de Ephigênio de Salles, possivelmente por conta da redução das verbas federais enviadas ao estado do Amazonas a partir de 1926. Tem-se, portanto, uma motivação inicial para o desânimo das relações entre governo e empresa. Soma-se este fato à queda de receita no serviço de transporte público por bondes e a subsequente redução nos custos com manutenção de conservação do sistema viário. Uma vez que ainda se tratava do meio de transporte mais utilizado pela população da cidade de Manaus, a queda na qualidade dos serviços se convertia em insatisfação popular junto à concessionária e ao próprio governo do estado na figura do poder concedente dos serviços. O bonde, então símbolo de progresso de Manaus no início do século, começara a se tornar uma evidência de que a situação econômica e política do Amazonas não seguia os trilhos de um bom caminho.

Outro fator merece ser destacado e aponta umas das possíveis motivações da desavença atingir o nível pessoal. Ephigênio de Salles, apesar de exercer o poder político uma vez que presidia o poder executivo estadual, não exercia um grande poder

econômico em comparação, por exemplo, a Edward Bingham Kirk. O texto a seguir permite uma simples compreensão deste fato:

Além do mais, pessoas como Stanley Sutton, E. B. Kirk e George Browne, representantes das grandes fortunas residentes na cidade, apesar de serem meros funcionários de empresas estrangeiras, recebiam, não raro, salários que superavam em muito o das maiores autoridades do Estado. [...] E. B. Kirk, diretor da *Manáos Tramways and Light Corporations Limited*, auferia um salário altíssimo de vinte e tantos contos de réis mensais, verdadeira fortuna, quando o governador do Estado recebia pouco mais de cinco.²³⁴

É sugerida, portanto, uma situação desconfortável para Ephigênio de Salles à frente do executivo estadual, com as dificuldades em serem honrados os compromissos financeiros junto ao funcionalismo público e aos fornecedores. É possível ainda que houvesse um desconforto pessoal e um sentimento de afrontamento à vaidade do governador, ao ver que seus interlocutores e seus cobradores possuíam rendas pessoais muito maiores que sua renda como representante maior de um estado da federação. Somam-se estes fatos à queda da popularidade do governador junto à opinião popular: servidores públicos com salários em atraso e queda na qualidade dos serviços públicos, a exemplo do transporte público por bondes.

Em 27 de dezembro de 1926 Ephigênio de Salles convoca o superintendente da *Manáos Tramways and Electric Light Company*, senhor Edward Bingham Kirk, para uma reunião na sede do governo do estado, o Palácio Rio Negro. Esta reunião tinha por objetivo principal a discussão a respeito da melhoria na qualidade dos serviços fornecidos pela concessionária. Ao que indicam as fontes²³⁵, tratou-se de uma reunião bastante tensa. Em um determinado momento, Ephigênio de Salles comunica que:

dentro de exigências legítimas e legais poderia obrigar a companhia a não continuar mais na praticado abuso até agora por ella commettido de ao envés de auxiliar a Prefeitura Municipal nesse serviço benéfico e de benemérito de recalçamento das ruas da cidade estar destruindo todo o calçamento das entrelinhas das ruas com prejuízo para o serviço da Prefeitura e substituindo os postes metallicos que pertencem ao Estado, por postes de madeira aquariguara, com o desvio daquelles para logar ignorado, e, segundo voz corrente, remetidos até para Pernambuco²³⁶

²³⁴PINHEIRO, Maria Luiza Ugarte. **Migração, trabalho e etnicidade: portugueses e ingleses no porto de Manaus**. Revista Varia hist. vol.30 no.54 Belo Horizonte Set./Dez. 2014.

²³⁵ Em especial a ata da reunião transcrita no jornal O Paiz (RJ) de 02 de junho de 1927.

²³⁶ Jornal O Paiz (RJ), 02 de junho de 1927.

A partir desta afirmação do governador Salles, Edward Kirk replica com a seguinte alegação: “esse contrato é uma gargalhada. Não temo a sua autoridade e não receio você em qualquer terreno”²³⁷. Foi o estopim para Ephigênio de Salles ter ordenado a prisão de Edward Kirk, o qual foi encaminhado imediatamente pela Força Policial para a Cadeia Pública.

Esta prisão, ao que inferem as fontes pesquisadas, possivelmente foi uma oportunidade para o governador ganhar popularidade imediata junto à população. Talvez não fosse necessário um auto de prisão em flagrante a Edward Kirk, por desacato. Além disso, de acordo com os autos do processo, Kirk foi levado diretamente à prisão sem ter sido precedido por uma coleta de depoimento. No entanto, o superintendente da Manáos Tramways foi solto no dia seguinte (28 de dezembro de 1926) mediante pagamento de fiança no valor de 800 Contos de Réis. Durante a prisão, Kirk foi acompanhado pelo Cônsul dos Estados Unidos em Manaus e representado pelo advogado da empresa, senhor Huascar de Figueiredo²³⁸. Após a liberação de Edward Kirk, iniciou-se uma série de acusações na imprensa escrita, que atravessaram as fronteiras não somente do estado do Amazonas como também do território nacional.

A edição de 30 de dezembro de 1926 do jornal The New York Times (jornal em que Kirk colaborava eventualmente como correspondente) apresentou a seguinte notícia:

**AMERICAN ARRESTED
IN MANAOS PALACE**

**Kirk Accused of Insulting Presi-
dent of State of Amazonas
in Brazil.**

Copyright. 1926. by The New York Times Company.
Special Cable to THE NEW YORK TIMES.

Figura 3.11: manchete NY Times sobre a prisão de Eduard Kirk.
Fonte: Jornal The New York Times, 30 de dezembro de 1926.

²³⁷Jornal O Paiz (RJ), 02 de junho de 1927.

²³⁸Idem.

Eduardo B. Kirk, cidadão americano, que está em andamento para obtenção de cidadania brasileira e que por muitos anos aqui atua como gerente geral da Manáos Tramways and Light Company de Londres, foi preso no palácio presidencial na última noite, sob circunstâncias dramáticas.

O senhor Kirk se apresentou na hora marcada para uma audiência presidencial com deputados e chefes de estado. Antes do início da reunião ele alega ter sido insultado pelo Presidente do estado do Amazonas, Dr. Ephigenio de Salles. O presidente ordenou a prisão imediata de Kirk, que foi conduzido ao presídio em meio a uma grande excitação popular por toda a cidade de Manáos. Ele passou a noite na cadeia. Havia uma multidão revoltada do lado de fora da cadeia, assim como grupos gritando palavras de ordem do lado de fora do palácio. O Presidente de Salles foi carregado pelos ombros pela multidão, em testemunho da aprovação popular desta ocorrência. O senhor Kirk foi liberado na manhã seguinte após pagamento de fiança.²³⁹

A partir da análise do texto da reportagem, e ao considerar que esta foi possivelmente escrita pelo próprio Edward Kirk, sugere-se a premeditação de Ephigênio de Salles para a prisão do superintendente da Manáos Tramways como uma maneira de obtenção de popularidade, ou mesmo no intuito de se desviar a atenção popular dos problemas na política estadual. O estado do Amazonas, após o período de intervenção federal, voltava a apresentar dificuldade no equilíbrio de suas contas. Ephigênio de Salles, consciente de que a borracha não detinha mais a importância econômica do passado e não seria mais a pujante fonte de receitas para o estado, manteve uma política de austeridade financeira e de tentativa de diversificação da economia²⁴⁰. No entanto, como seus resultados não foram imediatos, havia o clima de insatisfação popular principalmente na área urbana da capital Manaus.

O jornal de maior circulação no estado, o *Jornal do Commercio*, aparentemente se manteve imparcial em relação ao fato. A edição do dia 28 de dezembro de 1926 apresentou a versão de cada querelante, a partir do depoimento de ambos à autoridade policial, e o fato não obteve maior divulgação em outras edições do periódico. Possivelmente sob encomenda de Ephigênio de Salles, o jornal *O Paiz da Capital Federal* noticiou, em janeiro de 1927, sobre o ocorrido em 27 de dezembro do ano anterior. A visualização da manchete e a leitura do texto da reportagem permitem a sugestão da parcialidade da mesma em favor ao governo do estado do Amazonas:

²³⁹ *Jornal The New York Times*, edição de 30 de dezembro de 1926. Tradução minha.

²⁴⁰ Como por exemplo a implantação da cultura da juta, da malva e da diversificação dos produtos do setor primário.

CASO DE DESRESPEITO A UM CHEFE DE ESTADO

O ESTRANGEIRO QUE DESACATOU O PRESIDENTE DO AMAZONAS PLEITEIA UM "HABEAS-CORPUS" DO SUPREMO TRIBUNAL

Figura 3.12: Manchete do Jornal O Paiz (RJ), de 29 de Janeiro de 1927.
Fonte: Jornal O Paiz, 29 de Janeiro de 1927.

A conducta do senhor Ephigenio Ferreira de Salles no desdobramento do incidente que a exaltação de um estrangeiro, o senhor Edward Bingham Kirk, provocou em pleno Palácio Rio Negro, de Manáos, por ocasião de audiência pública, é em toda a linha e à todas as luzes irrepreensível. [...] A falta de respeito que esse estrangeiro parece fazer garbo de patentear, em relação à autoridades de nosso Paiz, não ficou somente concretizadas nas palavras atrevidas e atitudes provocantes com que se dirigiu ao chefe do executivo do estado do Amazonas.²⁴¹

Apesar da desavença pessoal entre Ephigênio de Salles e Edward Kirk, a Manáos Tramways manteve seus contratos com o governo do estado do Amazonas e a Prefeitura da cidade de Manaus até o final de seu mandato. Edward Bingham Kirk foi condenado em primeira instância a quatro meses de prisão simples. Solicitou um *habeas corpus* no Supremo Tribunal Federal após a condenação, tendo seu pedido considerado improcedente²⁴². E até o final do governo de Ephigênio de Salles, não houve mais encontros oficiais entre ele e Edward Kirk. As tratativas entre governo e concessionária de energia foram realizadas sob a representação do senhor George Booth, quando o mesmo se encontrava em Manaus.

3.4. A última luz antes da escuridão: o final da década de 1920.

Ephigênio de Salles, apesar da política de austeridade financeira e das querelas com a concessionária de energia, procurou manter a importância da energia elétrica como fonte de iluminação pública e particular, força motriz e transporte público no estado do Amazonas. A cidade de Manaus já convivía com a eletricidade há três décadas: a maior parte da economia estadual utilizava a eletricidade como força motriz. A população exercia seu direito de ir e vir também à noite, por conta de uma boa

²⁴¹ Jornal O Paiz, 29 de janeiro de 1927.

²⁴² Jornal O Paiz, 02 de junho de 1927.

iluminação pública nas principais ruas e avenidas da capital. Os estabelecimentos comerciais continuavam a funcionar após o crepúsculo, e os locais de entretenimento poderiam ficar abertos até o raiar do dia seguinte.

Na segunda metade da década de 1920 os serviços de eletricidade começavam a funcionar também em alguns municípios do interior do estado do Amazonas. Em janeiro de 1926, logo no início do governo de Ephigênio de Salles, foram iniciados os estudos de engenharia pelo Governo do Estado. No ano seguinte, a cidade de Parintins recebe seu sistema de iluminação pública a eletricidade, com uma usina de 30 kW de potência instalada em ciclo Rankine, alimentada por uma caldeira aquatubular modelo Babcock & Wilcox de 60 HP. Em outubro de 1927 iniciou-se a operação em caráter contínuo desta usina. Uma usina idêntica foi construída no município de Itacoatiara, com seu início de operação em dezembro do mesmo ano²⁴³.

Em janeiro de 1928 foi concluída a recuperação da usina de energia no município de Humaitá, a qual foi construída na década de 1910, porém desativada desde 1919²⁴⁴. Seus equipamentos (dínamos, caldeira e motor a vapor) tiveram seus componentes substituídos por materiais em melhor estado de conservação, as instalações prediais da usina foram refeitas e a rede elétrica urbana (postes, cabos e lâmpadas) foi recuperada em um período de 12 meses. Em 1930 foram inaugurados os serviços de eletricidade nos municípios de Tefé e Borba.

A década de 1930, no entanto, foi um período de grande instabilidade política, econômica e social no Brasil. Seus efeitos foram fortemente sentidos no estado do Amazonas, cuja economia gomífera praticamente deixava de existir. O estado não dispunha mais do mesmo poder de arrecadação das décadas anteriores, e isto se refletia inclusive nas mudanças da imagem urbana de Manaus. Os serviços de eletricidade prestados pela Manaus Tramways and Light Company Limited não eram mais os mesmos, e sofreram um processo gradual de deterioração nas duas décadas seguintes, até o encerramento e abandono das instalações pelos ingleses em 1950. O capítulo a seguir apresenta a energia elétrica em um péssimo momento no estado do Amazonas, nos anos que precederam a devolução dos serviços para a operação estadual (1930-1950).

²⁴³ Mensagem apresentada pelo Presidente do Estado do Amazonas á Assembléa Legislativa e lida na abertura da 3ª Sessão Ordinária da 13ª Legislatura. Manaus: 1928.

²⁴⁴ Por conta de um processo de degradação contínua de seus equipamentos a partir da alegação da Superintendência Municipal de não dispor de recursos para sua manutenção.

CAPÍTULO IV – LIGHTS OFF: OS ANOS FINAIS DOS INGLESES EM MANAUS (1930-1950).

A aurora da década de 1930 foi extremamente conturbada na economia e política em nível nacional. Por consequência, o estado do Amazonas sofreu os impactos dos desdobramentos desta crise advinda do Governo Federal. Com a quebra da Bolsa de Nova Iorque ocorrida ao final de 1929, iniciou-se uma desordem econômica de escala mundial, a qual afetou principalmente as economias dos países com participação nos mercados internacionais, o que era o caso do Brasil com suas exportações de café. No campo político, ainda em 1929, as lideranças políticas do estado de São Paulo romperam sua aliança com as lideranças políticas do estado de Minas Gerais (a aliança conhecida como *política do café-com-leite*) e indicaram o paulista Júlio Prestes como candidato à presidência da República. Em reação, o Governador de Minas Gerais, Antônio Carlos Ribeiro de Andrada apoiou a candidatura oposicionista do gaúcho Getúlio Vargas. Em 1º de março de 1930 foram realizadas as eleições para presidente da República, que deram a vitória ao candidato governista, Júlio Prestes, o qual era o governador do estado de São Paulo. Este, no entanto, não tomou posse em virtude do golpe de estado desencadeado a 3 de outubro de 1930, no qual Getúlio Vargas assumiu a chefia do Governo Provisório em 3 de novembro de 1930. Encerra-se, portanto, o período político conhecido como República Velha.²⁴⁵ Esta mudança radical na configuração política nacional se refletiu no estado do Amazonas da seguinte maneira: Dorval Porto assumiu o governo do estado em 1º de janeiro de 1930, porém governou somente por pouco mais de dez meses, sendo deposto em 24 de outubro do mesmo ano. A partir de então, e ao longo dos quinze anos seguintes, o estado foi governado sob o regime de intervenção.

Em relação aos serviços de eletricidade, a empresa concessionária sofreu, inicialmente, um desconforto financeiro por conta da nova política energética, agora conduzida pelo Governo Federal, e principalmente a partir da extinção dos contratos de energia garantidos por Cláusula-ouro, e a posterior vigência do Código de Águas da República. Durante os quinze anos do governo de Getúlio Vargas, os ingleses da Manáos Tramways and Electric Light Company tentaram, no quanto foi possível, manter um bom relacionamento com o Governo do Estado do Amazonas e também com o Governo Federal para manter sua operação com o mínimo de qualidade e

²⁴⁵ Murakami, Ana Maria Brandão. **A Revolução de 1930 e seus antecedentes**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1980, p.13.

lucratividade. Foram quase sempre bem sucedidos, principalmente durante a gestão do interventor Álvaro Maia à frente do estado do Amazonas. Após o ciclo getulista, no entanto, os elos entre governo, eletricidade e concessionária se desfizeram, e Manaus presenciou o colapso energético. Este capítulo apresenta, portanto, as últimas duas décadas de operação da Manáos Tramways em Manaus, e o final do ciclo de exploração da concessão de energia elétrica por empresas particulares no estado do Amazonas.

4.1. Dorval Porto e a eletricidade antes do Governo Provisório.

Dorval Pires Porto assumiu o governo do estado do Amazonas em 1º de janeiro de 1930. Era natural do Rio Grande do Sul e residia em Manaus desde 1902, onde exerceu inicialmente o ofício de engenheiro agrimensor, principalmente no interior do estado. Esta função, além de lhe permitir uma boa situação financeira, permitiu sua proximidade com vários membros da elite econômica, política e social do estado do Amazonas. Esta proximidade, aliada às suas aspirações pessoais, a auxiliou em sua carreira política: foi prefeito de Manaus de 1914 a 1916, deputado estadual de 1918 a 1929, e Governador do Estado do Amazonas para o quadriênio que deveria se encerrar em 1933²⁴⁶.

Em sua única *Mensagem*, do ano 1930, Dorval Porto afirma que os serviços de eletricidade estão “a contento geral”. No entanto, visando economia de quinze contos mensais, e alegando haver uma “excessiva iluminação pública” na capital, acordou com a Manáos Tramways a supressão de vários postes no centro de Manaus e em seus subúrbios. Na mesma mensagem à Assembleia Legislativa, o governador Dorval Porto comunica que, apesar de compreender as razões alegadas pelos ingleses, não seria possível, aquele ano, proceder com a revisão da Cláusula 48ª do Contrato firmado com o Governo do Estado do Amazonas e, portanto, não iria proceder com o aumento do valor do quilowatt-hora contratado para iluminação pública e o valor cobrado pelas passagens de bondes²⁴⁷.

Dorval Porto reconhece que a Manáos Tramways and Electric Light Company, apesar de qualquer problema financeiro existente ou a existir junto ao governo estadual, procurava manter os serviços com qualidade e regularidade. Em sua mensagem, o

²⁴⁶ BITTENCOURT, Agnello. **Dicionário Amazonense de Biografias**. Rio de Janeiro: Conquista, 1973. P. 192-193.

²⁴⁷Mensagem apresentada perante a Assembléa Legislativa do Amazonas, pelo Presidente Dorval Pires Porto, ao instalar-se a 2ª sessão ordinária da 14ª Legislatura. Manáos: Imprensa Pública, 1930.

governador inclusive destaca que a empresa havia recentemente aumentado a capacidade da usina de geração em 400 kW, a partir da aquisição de mais dois conjuntos de geração de energia em ciclo Rankine²⁴⁸.

A concessionária de energia, por sua vez, se encontrava em uma situação complicada junto ao governo do estado, uma vez que este não efetuou pagamento algum à Manáos Tramways entre janeiro e outubro de 1930, além de o estado não concordar com o reajuste tarifário das passagens de bondes e do quilowatt-hora consumido pelos clientes particulares. Ocorria também que Dorval Porto era aliado de Ephigênio de Salles, o qual se tornara inimigo de Edward Kirk, superintendente da empresa de energia elétrica. O acesso da empresa ao governo se tornara, portanto, difícil: a pesquisa nas fontes primárias encontrou somente uma única evidência de audiência de representantes da Manáos Tramways and Electric Light Company (senhores George Booth e Edward Kirk) com o governador Dorval Porto, entre janeiro e outubro de 1930²⁴⁹.

Infere-se, portanto, que Dorval Porto não procurava nem mesmo manter um bom relacionamento entre o estado e a concessionária de energia. Os pagamentos devidos não eram cumpridos e, pelo exposto no parágrafo anterior, não havia um fácil acesso dos representantes da empresa junto ao governador. Tais condições possivelmente contribuíram para que a Manáos Tramways and Electric Light Company apoiasse a deposição de Dorval Porto em outubro de 1930 e a consequente intervenção federal no estado do Amazonas.

4.2. A Revolução de 1930 e o alinhamento político da Manáos Tramways ao Governo Provisório.

Dentro de uma tranquilidade relativa, sem qualquer distúrbio de ordem pública, Manaus foi sacudida pelas informações inoficiosas na manhã de 24 de outubro de 1930, de que na Capital Federal o movimento revolucionário havia sido consolidado, liderado por intelectuais, políticos, e demais militantes da causa da Aliança Liberal. Eufóricos com os resultados obtidos pelo movimento revolucionário, os integrantes da Aliança Liberal, lideradas pelo Dr. José Alves de Souza Brasil, catedrático da Faculdade de

²⁴⁸ Mensagem apresentada perante a Assembléa Legislativa do Amazonas, pelo Presidente Dorval Pires Porto, ao instalar-se a 2ª sessão ordinária da 14ª Legislatura. Manáos: Imprensa Pública, 1930.

²⁴⁹ Diário Oficial do Estado do Amazonas, edição de 23 de junho de 1930.

Direito e chefe da resistência aliancista, juntamente com o coronel Cordeiro Junior e de Francisco Pereira da Silva, dirigiram-se ao Palácio Rio Negro com o objetivo de obter a renúncia de Dorval Porto de seu cargo, em nome da Junta Governativa sediada no Rio de Janeiro, responsável pela transição administrativa até a posse do Governo Provisório pelo Sr. Getúlio Dorneles Vargas. Assim, de maneira ordeira, aconteceu a tomada de poder no Amazonas substituindo-se o presidente do Estado, por uma Junta constituída pelo coronel Cordeiro Junior, Dr. José Alves Souza Brasil, responsável pelos serviços de Segurança Pública, e pelo Sr. Francisco Pereira da Silva no cargo de secretário-geral do Estado²⁵⁰.

Em relação ao posicionamento político da *Manáos Tramways and Electric Light Company* aos fatos e à administração de Dorval Porto, não é possível apresentar os verdadeiros fatores que levaram a empresa a apoiar o movimento revolucionário. Infere-se, no entanto, que havia o descontentamento dos ingleses perante o executivo estadual antes da mudança de governo em outubro de 1930, principalmente por conta da inadimplência estadual junto à concessionária. No dia em que Dorval Porto renunciou, por sua vez, a empresa demonstrou imediatamente sua boa-fé para com o novo cenário político que se desenhava na cidade de Manaus:

As comemorações populares pela ascensão do novo Governo teve a colaboração da *Manáos Tramways*, dentro do espírito tradicional dos festejos da época, com a cessão de dois bondes especiais para os alunos do Colégio Dom Bosco e do Ginásio Amazonense para passearem pela cidade erguendo vivas ao movimento revolucionário, a pedido do Delegado Auxiliar, Moises de Barros; a concessão de cinco passes para os alunos escolares para sua utilização a partir das 14h nos carros da Cia. Inglesa, constitua-se na sua participação espontânea de alegria popular²⁵¹.

Nos quinze anos seguintes ao movimento revolucionário, a nação presenciou um conjunto de transformações em sua sociedade, economia e, sobretudo, na maneira de se conduzir a política interna e externa da nação. O Amazonas foi governado, neste período, pelos seguintes interventores federais: Álvaro Botelho Maia (1930-1933), Nelson de Melo (1933-1935) e novamente Álvaro Botelho Maia (1935-1945) até a queda do governo de Getúlio Vargas. A política local, neste período, era

²⁵⁰Silva, José Lopes da. **Amazonas: aspectos socioeconômicos (1930-1939)**. Manaus: Gráfica do SESC, 1995, p. 37.

²⁵¹Idem, p. 38-39.

majoritariamente conduzida pelo governo central. Em relação à política energética local, o governo de Getúlio Vargas criou uma série de políticas regulatórias que, ao longo dos anos seguintes e somadas a outros fatores, dificultaram as operações da Manaus Tramways and Electric Light Company como concessionária de energia elétrica para a capital do Amazonas.

4.3. O Governo Federal entra em cena: Getúlio Vargas e a energia elétrica no Amazonas.

Durante o período em que Getúlio Vargas permaneceu à frente do poder, o país sofreu uma série de mudanças rápidas e profundas no campo político, econômico e social. O poder passou a ser centralizado, a partir das relações de poder entre o governo federal e os estados, e foi expandida a intervenção do Estado no domínio econômico e social. Este período também foi especialmente significativo para a definição de um novo modelo de condução das atividades econômicas baseadas na industrialização. A partir da década de 1930, com o colapso da economia agroexportadora, a nação foi estimulada a desenvolver novas atividades produtivas. A industrialização ocorrida ao longo da década surgiu, principalmente, a partir da incapacidade econômica para a realização de importação de bens e serviços.

A evolução da indústria de energia elétrica, na década de 1930, refletiu as mudanças ocorridas no campo social, econômico e político no país. O setor passou por uma série de transformações institucionais, por conta da preocupação em se regulamentar as atividades de geração, transmissão, distribuição e comercialização da energia elétrica. A aceleração do crescimento econômico, sobretudo das atividades industriais, e a urbanização do país fizeram que a demanda de energia elétrica aumentasse em um quantitativo maior que a capacidade de geração de energia térmica e hidráulica. Ao final da década, em todo o país havia o prenúncio de uma situação de escassez de energia elétrica, o que levou o Estado a tomar uma série de iniciativas regulatórias que, em pouco tempo, acabaram por inviabilizar os investimentos estrangeiros no Brasil e o Estado passou a controlar gradualmente todas as etapas da indústria de energia elétrica.

4.3.1. A reordenação da indústria de energia elétrica no Brasil e seus reflexos no Amazonas.

Em 15 de setembro de 1931, pouco antes de o Governo Provisório completar um ano, foram suspensos todos os atos de alienação, oneração, promessa ou começo de transferência de qualquer curso perene ou queda d'água. Esta foi a primeira atitude para a afirmação da União como Poder Concedente para a geração de energia elétrica, até então atribuída aos estados e mesmo aos municípios. Visava principalmente frear a expansão das empresas Light e Amforp no aproveitamento de novos cursos d'água para instalação de novas usinas.

Paralelamente, o governo promoveu o reaparelhamento de sua máquina administrativa para o exercício de um controle mais eficaz sobre os serviços públicos, a exemplo dos serviços de eletricidade para iluminação, força motriz e transportes públicos. Logo em seguida, o Governo Federal extinguiu a cláusula-ouro como elemento de fixação das tarifas de energia elétrica, em 16 de novembro de 1933. No estado do Amazonas, por exemplo, o contrato de concessão de energia previa a revisão tarifária a cada cinco anos após a assinatura do contrato²⁵². No entanto, a Manáos Tramways sempre logrou o reajuste automático das tarifas em função de desvalorizações cambiais, como faziam as demais concessionárias estrangeiras no país. No início da década de 1930, por exemplo, as tarifas de energia elétrica aplicadas aos consumidores públicos e particulares de Manaus se elevaram a níveis tão altos que reduziam o consumo de consumidores adimplentes na capital. A extinção da cláusula-ouro congelou os valores das tarifas aplicadas aos consumidores de Manaus, o que resultou em graduais perdas de receita e lucro da Manáos Tramways ao longo das duas décadas seguintes.

Em 10 de julho de 1934 Getúlio Vargas assinou o Decreto 26.234/34, promulgando o Código de Águas que permaneceu como instrumento legal da regulamentação do setor de energia elétrica até a década de 1990 (conforme já descrito no Capítulo I deste trabalho). Esta nova regulamentação do setor de energia afetou diretamente as empresas estrangeiras que exploravam o setor de energia elétrica no país, como era o caso da Manáos Tramways and Electric Light Company, principalmente por conta das seguintes disposições:

²⁵²Baseado em Lei Federal de 1904 que previa esta revisão periódica.

- i) Fixação em 30 anos o prazo máximo para as concessões de exploração de serviços de eletricidade²⁵³ (A Manáos Tramways originalmente possuía concessão de 60 anos);
- ii) A proibição da remessa de lucros de empresas estrangeiras de exploração de eletricidade, às suas matrizes no exterior;
- iii) A possibilidade de o poder público federal realizar a fiscalização técnica, financeira e contábil de todas as empresas do setor;
- iv) A possibilidade, sem aviso prévio, de o Governo Federal intervir diretamente nas empresas exploradoras de eletricidade;
- v) A avaliação do capital das empresas pelo custo histórico (o custo original das instalações);
- vi) Ao final do prazo de concessão, todos os bens das concessionárias seriam revertidos ao Estado, com ou sem indenização.

O Código de Águas, em sua versão primária, deixou à margem uma legislação específica para as empresas que exploravam a energia termelétrica, o que era o caso da concessionária em Manaus. De fato, à época em que o documento entrou em vigor, aproximadamente 80% do parque gerador brasileiro era composto por usinas hidrelétricas²⁵⁴. No entanto, os itens descritos no parágrafo anterior eram comuns a todas as empresas exploradoras de eletricidade em território nacional. Somente com o Decreto-Lei 2281, de 05 de junho de 1940, foram regulamentadas e incorporadas ao Código de Águas as normas referentes aos parques geradores termelétricos. Aumentou-se, portanto, o controle do Governo Federal à Manáos Tramways e outras empresas de mesma configuração, baseadas em capital estrangeiro e geração de energia por meio de ciclos termodinâmicos. Em paralelo à nova legislação específica da eletricidade, a Constituição Federal de 1937 jogava uma pá de cal sobre as empresas estrangeiras de eletricidade, uma vez que proibia explicitamente a concessão de novos aproveitamentos para geração de energia hidráulica e a instalação de novas concessionárias a grupos não nacionais.

No caso específico do estado do Amazonas, este novo conjunto legislativo possivelmente foi um grande contribuinte para o declínio da concessionária inglesa e seu encerramento das atividades no início da década de 1950. Desde a sua gênese, e nos

²⁵³ Que poderia chegar ao máximo de 50 anos, em hipótese de a concessionária haver realizado grandes investimentos em obras e instalações.

²⁵⁴ MEMORIA DA ELETRICIDADE. **Panorama da energia elétrica no Brasil**. Rio de Janeiro: Centro de Memória da Eletricidade no Brasil, 1988, p. 84.

primeiros 35 anos, o sistema elétrico na cidade de Manaus obedecia unicamente às leis locais, e sofria influência direta da classe política e dos grupos econômicos estabelecidos no estado. Por conta de sua distância da Capital Federal, e as dificuldades de transporte e comunicações entre Manaus e Rio de Janeiro, até então o Governo Federal pouco ou nada interferia na maneira em que eram conduzidas as atividades de iluminação pública, força motriz e transportes públicos. A situação, no entanto, se alterou a partir da era Vargas: quem conduzia o poder de decisão passou a ser o governo central. Os ingleses da concessionária de energia tiveram de aprender a fazer política para além das fronteiras estaduais, a fim de se garantir a sua manutenção empresarial. Por todo o governo de Getúlio Vargas, os dirigentes foram bem sucedidos e a empresa conseguiu se manter em operação mesmo com poucos investimentos e, por muitas vezes, com a oferta de um péssimo serviço à população. O item a seguir apresenta como isto ocorreu.

4.4. Os anos 1930 no Amazonas: o alinhamento da concessionária com o governo central.

Em todo o governo de Getúlio Vargas, à exceção do período compreendido entre outubro de 1933 e fevereiro de 1935, o estado do Amazonas foi governado em regime de intervenção por Álvaro Botelho Maia. Este tomou à frente do estado do Amazonas a partir da indicação de Juarez Távora, chefe da revolução nas regiões Norte e Nordeste do país. O mesmo foi empossado em 20 de novembro de 1930.

Álvaro Maia recebe o estado em uma situação financeira não muito confortável, ainda oriunda da crise mundial de 1929 e da situação deficitária herdada do governador Dorval Porto. No entanto, com o apoio do Governo Federal, o governador-interventor ainda em 1930 iniciou a tomada de medidas de gestão que amenizaram a situação econômica e social no estado: equilibrou o orçamento público a partir das reais necessidades e disponibilidade de receitas, anulou várias cessões latifundiárias, promoveu maior fiscalização na arrecadação de impostos e tomou várias medidas positivas nas áreas de saúde pública e educação.

Em relação ao sistema elétrico, os débitos do governo estadual com a Manáos Tramways, referentes à administração de Dorval Porto, foram quitados e o governo manteve seu relativo adimplemento com a companhia até o início da II Guerra

Mundial²⁵⁵. A companhia, por sua vez, procurava manter o serviço com regularidade apesar dos baixos investimentos na aquisição de novos equipamentos e na manutenção dos equipamentos existentes. A Manáos Tramways and Electric Light Company não cresceu de maneira significativa durante a década: em todo o estado do Amazonas, a carga instalada de 2.382 HP em 1920 (totalmente instalada na capital Manaus) aumentou para 4.489 HP em 1939, no entanto com a contemplação da eletrificação de 28 municípios, vilas ou comunidades em todo o estado. A carga instalada da Manáos Tramways girava em torno de 3.500 HP para a capital, o que significa um crescimento de apenas 32% em duas décadas, e que representa o menor crescimento dentre todos os estados da federação. O estado do Pará, por exemplo, aumentou sua carga instalada em mais de 100% no período²⁵⁶. Este baixo crescimento para a capital se deu, provavelmente, por conta do declínio da economia gomífera e da concorrência dos bondes elétricos com outros meios de transporte. O interior, por sua vez, passou a ser eletrificado com usinas operadas pelas superintendências municipais e várias localidades dispunham de força motriz e iluminação elétrica em suas repartições públicas e em algumas atividades industriais.

4.4.1. 1930-1935: Os Serviços Elétricos no início do Governo Vargas.

O Governo Provisório de Getúlio Vargas teve, por objetivo declarado, reorganizar a vida política brasileira. Com isso, todas as esferas de poder (federal, estadual e municipal) foram centralizadas e todos os estados passaram a ser governados por interventores, no intuito de anular a ação das oligarquias locais em qualquer ação de influência política. George Booth e Edward Kirk, proprietário e superintendente da Manáos Tramways, certamente previram esta condição política e, aliados ao descontentamento da concessionária com o governo anterior, apoiaram o governo central desde o início da revolução em 1930. Em 1931 a Manáos Tramways abre um escritório de representação no Rio de Janeiro e fica, portanto, mais próxima ao centro político nacional. No ano de 1931 o senhor Edward Kirk realiza seis reuniões oficiais com o interventor Álvaro Maia, frequência superior em relação aos governadores

²⁵⁵ Referente aos débitos do estado com a companhia a partir do estabelecimento do Governo Provisório.

²⁵⁶ IBGE. **Anuário Estatístico do Brasil, ano VI – 1941-1945**. Rio de Janeiro, 1946, p. 144.

anteriores. Em sua primeira mensagem oficial à população de Manaus²⁵⁷, em 1931, o interventor estadual trata a concessionária (e especificamente o senhor Edward Kirk) com uma simpatia nunca antes relatada em uma mensagem oficial do chefe do Poder Executivo estadual:

O Dr. E.B. Kirk, gerente da Manáos Tramways, cumpriu o que promettêra ao governo militar, fornecendo cadernetas aos estudantes dos grupos escolares, escolas Preparatória e Normal com cincoenta por cento de abatimento. Embora sob protesto, prolongou a linha de bonde de Avenida Circular até a rua Parahyba. De acordo com a fiscalização do Estado, a cargo do engenheiro Bretislau de Castro Júnior, tem mudado os postes de iluminação, segundo as necessidades públicas. Durante as festas joanninas, como em outras realizadas no bairro Djalma Dutra, o Dr. E.B. Kirk teve a gentileza de favorecer a população, estendendo, a pedido do governo, linhas de lâmpadas, gratuitamente. O material rodante está mais ou menos conservado. É necessário modificar o contracto entre o Estado e a arrendatária, na parte em que o primeiro se compromete a pagar em ouro o consumo de luz pública.²⁵⁸

Ficava exposto publicamente, portanto, que os ingleses andavam de mãos dadas com o novo governo desde seu início. De um lado, a concessionária utilizava seu poder econômico e sua capacidade técnica para agradar os estudantes do estado, beneficiar a população com o prolongamento de uma linha específica de bondes, melhorar a iluminação pública e fornecer energia gratuita para eventos festivos em Manaus. Por outro lado, o estado se comprometia em utilizar seu poder político para beneficiar a concessionária com a alteração contratual desejada e com a comunicação oficial à população que o material rodante dos bondes se encontrava em razoável estado de conservação, em desacordo à situação real do mesmo. A proximidade entre concessionária e governo, como sugerem as fontes de pesquisa, ficou ainda maior e mais evidente ao longo a década. Entre 1931 e 1936, o jornal de maior circulação em Manaus (Jornal do Commercio), não publicou sequer uma única nota de desabono ou reclamação dos serviços da concessionária em suas edições, e limitou-se a divulgar apenas as informações fiscais da empresa ou alguma informação de caráter oficial, como notas de interrupção de fornecimento programado ou alterações nos horários de

²⁵⁷ A Assembleia Estadual havia sido fechada no Governo Provisório. Assim, Álvaro Maia redigiu sua “Exposição ao Povo Amazonense” e a publicou no Diário Oficial do estado do Amazonas de 09 de julho de 1931.

²⁵⁸ Exposição lida pelo Dr. Alvaro Maia, interventor federal, ao Povo Amazonense, a 05 de julho, no Alcazar. Diário Oficial do Estado do Amazonas, número 10.803, de 09 de julho de 1931.

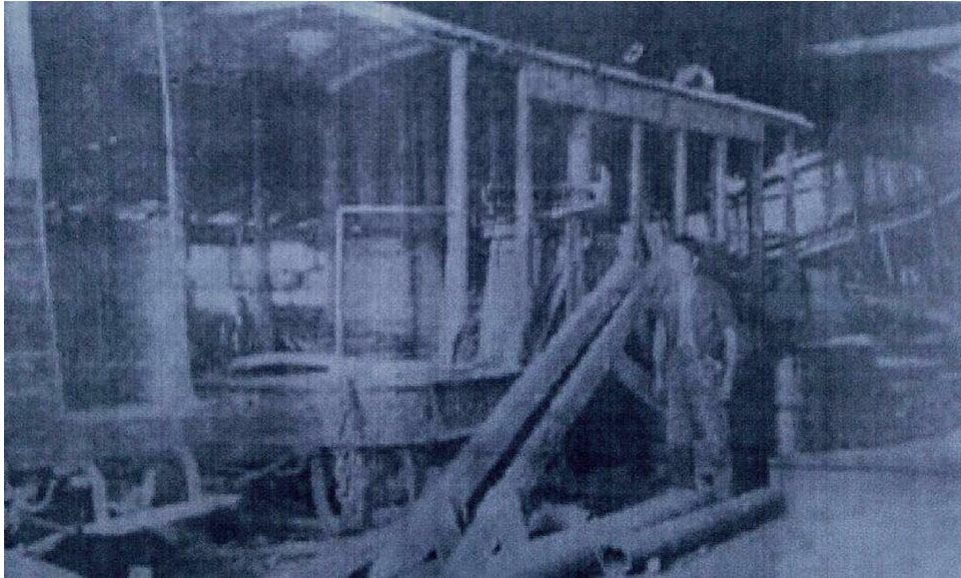
circulação das linhas de bondes. Sugere-se, portanto, que a censura imposta aos meios de imprensa no governo de Getúlio Vargas não permitia a veiculação de informações que pudessem afetar a imagem da concessionária de energia e, por conseguinte, a imagem dos serviços públicos existentes no estado do Amazonas. Isso, obviamente, em consonância com um bom relacionamento entre estado e empresa prestadora do serviço.

Assim, para a primeira metade da década de 1930 pode-se inferir que a nova estrutura de governo nacional precisava manter o controle de todos os meios políticos, sociais e econômicos possíveis. Para tanto, se fazia necessária a manutenção da imagem de que todas as engrenagens se movimentavam sem falhas. Como já mencionado, a Manáos Tramways praticamente não realizou investimento algum nas usinas de geração de energia ou na aquisição de novos veículos de transportes urbanos. Cerca de 90% da verba destinada para a manutenção do sistema era direcionada somente para a rede de distribuição como, por exemplo, na aquisição de lâmpadas ou cabos de energia²⁵⁹. Os veículos em operação não passavam por revisões ou manutenções periódicas do tipo *Overhaul*²⁶⁰. Neste período uma categoria profissional foi bastante utilizada: os capatazes e os alinhadores de carros²⁶¹, tal era a frequência diária de bondes descarrilhados. Ao que os veículos se tornavam inservíveis, os mesmos eram descartados e suas peças que ainda pudessem ser utilizadas eram transferidas para outros veículos ainda em operação. A figura abaixo, de 1935, apresenta um “cemitério” de máquinas localizado na Avenida Sete de Setembro, bairro Cachoeirinha, em que pode ser vista a estrutura de um bonde com seus materiais rodantes e motores desmontados:

²⁵⁹ Pois ainda havia a cobrança de multa por ponto de energia fora de funcionamento, por dia.

²⁶⁰ Na manutenção do tipo *Overhaul* é feita uma perícia mais profunda no bonde, também conhecida como *Heavy Check*. Nela, o veículo é totalmente desmontado e remontado para a manutenção e, inclusive, a pintura do mesmo é refeita, deixando-o como novo. Os últimos *Overhauleds* nos veículos da Manáos Tramways foram realizados na década de 1920, de acordo com os relatórios anuais da empresa.

²⁶¹ O Livro de Empregados I da Manáos Tramways cita, por exemplo, a contratação do senhor Jerônimo Sanchez García, na função de Capataz, por ter “muita experiência em realinhamento de composições ferroviárias”. Entre 1930 e 1938, foram contratados 23 alinhadores de bondes. Na década de 1920 a empresa utilizava apenas uma equipe com 04 trabalhadores e um capataz.



**Figura 4.01: cemitério de máquinas da Manáos Tramways (1935).
Fonte: Professora Gisela Braga – acervo pessoal**

De fato, qualquer investimento de grande valor no sistema de transporte urbano não daria o devido retorno financeiro uma vez que a receita com a venda de passagens de bondes diminuía a cada ano, principalmente devido ao crescimento dos outros meios de transporte. Na década de 1930 os bondes de carga praticamente não eram mais utilizados pelo governo ou por clientes particulares. Era mais prática a utilização do caminhão para o transporte de cargas. Os principais órgãos do governo já dispunham de automóveis para o transporte de funcionários, assim como algumas empresas de maior porte já dispunham de veículos de maior porte para o transporte de seus empregados. E o próprio transporte público de passageiros por bondes, a partir da segunda metade da década, passou a sofrer concorrência direta com os primeiros ônibus, em que carrocerias de madeira adaptadas para o transporte de passageiros eram montadas sobre chassis de caminhões²⁶².

A energia elétrica disponível para a movimentação dos bondes foi redirecionada, portanto, para o sistema de alimentação de força e luz. Apesar de baixo, ocorreu o crescimento dos clientes particulares de energia elétrica residencial, comercial e industrial na cidade de Manaus. O conseqüente crescimento da demanda por energia foi suprido por este redirecionamento da carga instalada dos bondes para o sistema de força e luz. Não houve, portanto, investimentos para ampliação da carga instalada das usinas da concessionária. Os equipamentos de geração de energia sofreram apenas as

²⁶² MAGALHÃES, Soraia. **O transporte coletivo urbano de Manaus: bondes, ônibus de madeira e metálicos**. Manaus: EDUA, 2014.

intervenções essenciais para seu funcionamento e a manutenção da rede básica de energia elétrica. Em contrapartida, a Manáos Tramways intensificava suas atividades de comercialização de produtos de bens de consumo, automóveis, e principalmente máquinas elétricas. A empresa também cogitou explorar o transporte público por meio de ônibus, chegando até mesmo a construir um veículo com capacidade para 20 passageiros, porém a falta de regulamentação deste meio transporte junto ao governo estadual fez com que os ingleses desistissem da ideia²⁶³. Mantiveram-se somente com os contratos já existentes com o governo do estado, a venda de energia para clientes particulares e as atividades de comercialização de bens de consumo como fontes de receita.



Figura 4.02: propaganda da seção de vendas de produtos da Manáos Tramways.
Fonte: Jornal do Commercio, 05/03/1934.

A primeira metade da década de 1930 mostrou ser um período de estagnação econômica para a concessionária de energia. A carência de fontes de pesquisa, em especial decorrentes da possível censura dos meios de comunicação, impede que seja realizado um juízo de valor referente à percepção da população de Manaus quanto aos serviços de eletricidade fornecidos na cidade. Álvaro Maia, que no início de seu governo se mostrou totalmente simpático aos ingleses da Manáos Tramways, foi destituído do cargo em julho de 1931 e, até seu retorno ao poder estadual em 1935, o estado do Amazonas foi governado por dois interventores militares: o pernambucano Antônio Rogério Coimbra, tenente da Marinha; e o gaúcho Nelson de Melo, capitão do

²⁶³ De acordo com a acta de reunião 27 de 1934 (Manáos Tramways).

Exército. Ambos designados pelo governo central e sem qualquer vínculo social ou político anterior com o estado do Amazonas²⁶⁴. Os dois interventores militares, ao que se inferem as fontes de pesquisa, tentaram seguir o algoritmo desenhado pelo Governo Federal e implantado por Álvaro Maia no Amazonas: o estado mantinha a concessionária em operação (no sentido de não cassar a concessão e honrando os pagamentos mensais), enquanto a empresa ajudava o governo nas ações cívico sociais, de filantropia, esportivos ou qualquer outra solicitação política. O serviço de eletricidade, no entanto, dava sinais de fadiga e perda de eficiência, com sua operação mantida no mínimo de investimento em sua manutenção. Para piorar a situação, Nelson de Mello azedou as relações entre governo estadual/federal e os ingleses: além de não haver mais o amplo acesso dos executivos da companhia ao governo, como ocorria no governo de Álvaro Maia, promoveu uma revisão tarifária considerada injusta pela companhia, com o congelamento de tarifas e a extinção da cláusula-ouro até que o contrato de 1908 fosse revisado. Os jornais em circulação em Manaus, à época do governo de Nelson de Mello, pouco falam sobre o serviço de eletricidade em si, e não foi encontrada evidência alguma sobre o ponto de vista do governo em relação à Manáos Tramways, mesmo em documentos oficiais. O *Relatório apresentado ao Excelentíssimo Sr. Dr. Getúlio Vargas, Presidente da República, pelo Interventor Federal do Amazonas, Capitão Nelson de Mello*, única mensagem oficial apresentada e que compreendia o período entre outubro de 1933 e dezembro de 1934, nada registrava sobre o serviço de eletricidade e a empresa Manáos Tramways and Electric Light Company Limited.

4.4.2. 1935 – 1939: Novamente, Álvaro Maia.

Álvaro Botelho Maia retorna ao Poder Executivo estadual em fevereiro de 1935, eleito pela Assembleia Estadual Constituinte. Quando do golpe de instauração do Estado Novo, em 10 de novembro de 1937, Álvaro Maia foi confirmado como interventor estadual e permaneceu no cargo por pouco mais de dez anos, até novembro de 1945. Para os executivos da Manáos Tramways and Electric Light Company, o retorno de Álvaro Maia ao poder foi uma grande oportunidade para o estreitamento do vínculo formado cinco anos antes, e que seria de grande utilidade para a manutenção da

²⁶⁴ LOUREIRO, Antônio. **Tempos de esperança (Amazonas 1914-1945)**. Manaus: Ed. Sérgio Cardoso, 1994, p. 43.

existência da empresa em meio às mudanças nas regras de condução do sistema elétrico nacional.

Em março de 1936 o senhor Edward Kirk, superintendente da concessionária de energia, encaminha o seguinte ofício ao Governo do Estado do Amazonas, o que demonstra a maneira em que os ingleses passaram a conduzir suas relações com o novo interventor:

Precisamos importar novas machinas e geradores, novos vehiculos e diferentes materiaes e não temos disponibilidades para ocorrer ao pagamento de taes despesas. Semelhante situação necessita ser ponderada pela esclarecida administração actual, que tem sido, proclama-se, a mais pontual no pagamento das contas do Estado, para o effeito de, em uma acção conjuncta, serem assentadas medidas no sentido de serem regulamentados os interesses recíprocos da Companhia e do Governo. A armada electrica para a machina do gerador principal de energia, funcçiona há longos 26 annos. Concertada, por mais de uma vez, acha-se em estado de surmenage, de absoluto exgottamento, razão porque receiamos que, de um momento para outro, o serviço de illumination publica, notadamente nos momentos de maior utilização de energia, de carga máxima, venha a ser prejudicada, ficando grande parte da cidade ás escuras. Prevendo essa eventualidade, desde que não podemos mais confiar na armadura actual, necessitamos, sem demora, substituil-a. Telegraphamos para Londres e nos mandaram o orçamento de £ 2.500. Desde muito que precisamos adquirir uma turbina de typo moderno de 800 K.W., orçada em £ 10000, que compraríamos logo, conjunctamente com um novo lote de trilhos, se ao estado fosse possível pagar os 2.100 contos atrazados que temos no Thesouro. Mas, somos os primeiros a comprehender, que, dentro das possibilidades normaes do orçamento não poderia V. Excia. fazer esse pagamento todo. No entanto, quanto ao caso da armadura, a questão é mais seria. Não queremos ficar com a responsabilidade de havermos silenciado a tal respeito. Será conveniente ponderar a V. Excia. que adquiridos esses novos materiaes e equipamentos, ficará enriquecido o patrimônio do Estado, pela remodelação de um serviço que a ele exclusivamente pertence, findo nosso contracto de arrendamento. O encargo da despeza de remodelação é nosso, mas não é possível leval-o a effeito, quando as únicas possibilidades que possuimos, para fazer face a essas despesas, estão no Thesouro do Estado. Dadas porém a lisura e bôa vontade de V. Excia. em bem servir á sua terra e satisfazer em dia, como tem feito, os encargos da sua administração, estamos promptos a todos os sacrificios para, em tal sentido, colaborar com V. Excia. assim, pedíamos a V. Excia. um pagamento de 250 contos, por conta de nosso crédito de 2.100 contos, em atrazo no Thesouro. A Companhia, com esforço e rigorosa economia, entraria com o restante para perfazer os 396 contos necessários para a compra das £ 4.500. Satisfeito esse pagamento tomamos o compromisso de pedir, por telegramma, com urgência, afim de embarcar imediatamente em Londres, o material necessário para a garantia da illumination publica.²⁶⁵

²⁶⁵ELETOBRAS DISTRIBUIÇÃO AMAZONAS. Ofício Manáos Tramways – Governo do estado do Amazonas, de 03 de março de 1936.

A partir da análise do ofício enviado a Álvaro Maia, fica possível compreender a maneira em que os ingleses passaram a lidar com o governo a partir daquele momento: uma vez que compreenderam que a energia elétrica era, de certa maneira, uma ferramenta política essencial para Álvaro Maia e para o Governo Federal, passaram a exercer uma sutil chantagem econômica junto ao poder político. Como descreve o ofício (escrito pelo superintendente Edward Kirk), inicialmente são tecidos elogios ao interventor e à maneira de administrar o estado. Em seguida, afirma ter boa fé na realização de serviços de melhoria nas instalações elétricas da capital, porém isto somente seria possível a partir de uma liberação de verba do estado para a companhia de energia elétrica. Álvaro Maia foi colocado em xeque pelos ingleses. Em sua Mensagem governamental de 1936, o interventor transcreve o ofício enviado por Edward Kirk (inclusive afirmando que Kirk estava “justamente se expressando por meio de ofício longo e documentado”). Em seguida publicamente transcreve a “corroboração” do estado com o pleito da concessionária, por meio da exposição do engenheiro Ubirajara Sevalho, fiscal do governo junto à companhia:

The Manáos Tramways and Electric Light Company Limited é um elemento propulsor do desenvolvimento industrial do Estado. Succedem-se as montagens de pequenas indústrias para a movimentação das quaes a Companhia fornece a respectiva energia. Dia a dia aumenta o número de estabelecimentos industriaes para beneficiamento de castanha e borracha. Quasi toda a castanha do Estado é hoje exportada sem casca. Grande parte da borracha é levada aos estabelecimentos montados aqui na capital. Seria aconselhável que a Companhia adquirisse uma nova turbina, machinas e geradores em quantidade sufficiente para o effeito de apparelhar-se no sentido de fornecer energia aos estabelecimentos e fábricas que della necessitassem. Quanto maior fosse o número de estabelecimentos consumidores maiores vantagens auferiria a Companhia que poderia accordar num preço ainda mais razoável para o fornecimento de energia. Mas, para isso há necessidade da Companhia apparelhar-se remodelando e augmentando a capacidade de suas uzinas. Não sendo lisongeiras as condições financeiras da Companhia, é bem de se ver que esta remodelação não pode ser levada a effeito sem o recebimento dessa quantia. O estado tem a necessidade de auxiliar o desenvolvimento de seu pequeno parque industrial, pelo menos, para o beneficiamento daquilo que produz. Isso traria vantagens de todos os aspectos – os productos sahiriam do Estado em melhores condições de apresentação; os fretes seriam menores, porque a produção do estado seria embarcada livre de cascas e impurezas; daria trabalho a milhares de operários – homens e mulheres – que aqui vivem sem emprego; as rendas do estado tenderiam a aumentar. Pelo exposto pode-se fazer uma idéa das difficuldades que vem atravessando o serviço de electricidade desta Capital. São vários os factores

que tem concorrido para o estado de cousas que presenciámos. O cambio elevado a uma altura que não poderia ser prevista, em absoluto, quando foi fixado o preço do Kw, a carestia dos gêneros e a estagnação da produção acarretada pelo irracional processo de exploração do elemento vegetal nativo sem um trabalho paralelo de cultivo. [...] **A esta fiscalização falta força moral para obrigar a Companhia a melhorar o serviço não só porque não disponha de elementos legais no contracto, como também porque encontra sempre as allegações de uma dívida vultosa que tem o Estado com a Companhia, divida essa accumulada em vários annos até atingir a importância de 2.100:000\$000 (dois mil e cem contos de réis).** Urge que a Companhia remodele completamente a sua usina central para ampliar a sua capacidade. O caso da armadura do gerador n.º 1 é de verdadeira calamidade. É necessário substituí-la sem mais delongas, visto como pelo longo tempo de uso, 26 annos, está em absoluto estado de surmenage. De momento, taes têm sido os concertos, pode essa armadura inutilizar-se completamente, por uma maior carga de energia, ficando, destarte, privada de luz uma parte da cidade. A Companhia já representou sobre a necessidade de pedir, por telegramma, uma nova armadura e outros materiaes urgentes, que estão orçados em £ 5.000 [...]. Mas, a empresa arrendatária não pode mandar embarcar os materiaes sem o depósito do equivalente. Tendo a Companhia despendido ultimamente mais de 500 contos na aquisição de materiaes sobressalentes e do aparelhamento completo para dois bonds, novos já em funcionamento, acha-se sem recursos para fazer esse depósito. Propoz ao Governo fazer o pedido immediato dos materiaes, pagando-lhe o Governo, por conta de seu débito, 250 contos, entrando ella com o restante, com os recursos que adquirisse. Penso que esse pagamento representa um auxilio justo e inadiável. O serviço é feito por conta exclusiva da empresa arrendatária. O pagamento seria descontado do crédito que ella tem no Thesouro. Somente vantagens teria o Estado, pois isento de sua propriedade os Serviços Electricos, dados em arrendamento por prazo certo, natural é que o estado auxilie indirectamente a remodelação e a nova aparelhagem dos serviços.²⁶⁶

Ao que mostram as fontes de pesquisa, a nova estratégia dos ingleses foi bem sucedida junto ao governo. A nova armada elétrica para o sistema de iluminação pública foi encomendada ainda em 1936, assim como alguns novos equipamentos e peças sobressalentes para as usinas de geração de energia. Entre 1936 e 1937, a Manaus Tramways recebeu, além dos pagamentos mensais devidos pelo Estado, um adicional de

²⁶⁶ Mensagem do Excelentíssimo senhor Álvaro de Botelho Maia, Interventor Federal junto ao estado do Amazonas, à Assembleia Legislativa e ao povo do Estado do Amazonas, lida em 10 de junho de 1936. Manaus: Imprensa Oficial do estado do Amazonas, 1936.

469.200:000\$000 referentes ao pagamento de impostos de transmissão de exercícios anteriores e amortização da dívida estadual junto à companhia²⁶⁷.

Destaca-se também que, a partir de abril 1937, o periódico de maior circulação em Manaus, o *Jornal do Comercio*, passou a noticiar sobre a situação estrutural da concessionária inglesa. O periódico toma um posicionamento muito próximo ao discurso de George Booth, Edward Kirk e os demais executivos da companhia: apresenta os problemas de engenharia que impedem o bom funcionamento dos serviços elétricos na capital, e culpa o governo (nas administrações anteriores a 1930) pelo ocorrido. Ou seja, a queda na qualidade dos serviços, de acordo com o jornal, era decorrente da dívida financeira que o estado havia contraído com a empresa antes da ascensão de Getúlio Vargas ao poder. A melhoria nos serviços, por sua vez, só poderia ser concretizada a partir da quitação dos referidos débitos, e o governo dispunha de uma enorme boa vontade para esta quitação. O jornal, portanto, adota um tom conciliador, sem falar mal dos serviços de eletricidade ou, mais ainda, sem falar mal do governo de intervenção. A notícia abaixo, de 07 de julho de 1937, permite exemplificar o direcionamento deste discurso:

²⁶⁷ Mensagem do Excelentíssimo senhor Álvaro de Botelho Maia, Interventor Federal junto ao estado do Amazonas, à Assembleia Legislativa em 10 de junho de 1937. Manaus: Imprensa Oficial do estado do Amazonas, 1937.



Figura 4.03: Exposição da situação dos serviços de eletricidade e as ações do governo.
 Fonte: Jornal do Commercio, 07 de julho de 1937, p.01.

A partir da leitura desta notícia, pode ser deduzido que a imprensa, os serviços de eletricidade e o poder político passaram a andar de mãos dadas e de uma maneira nunca antes vista no estado do Amazonas: o serviço andava mal, e todas as noites o tráfego de bondes era reduzido e parte da cidade ficava às escuras. A equipe de jornalistas, como mostra a reportagem, visitou as instalações da usina a partir de convite da companhia de eletricidade, e pôde constatar o mau estado de conservação dos equipamentos de geração e distribuição de energia. No entanto, justifica que a falta de conservação dos equipamentos decorre dos débitos estaduais que, por sua vez, estão sendo quitados pelo governo e, por conseguinte, a empresa iniciara seus esforços para a reestruturação e manutenção de suas instalações. Ou seja, o problema no fornecimento de energia para a cidade de Manaus não era o foco da notícia, e sim o preâmbulo para noticiar que havia a sintonia entre ingleses e governo para a melhoria na qualidade dos serviços de eletricidade.

Enquanto isso, fora das relações entre concessionária e governo, havia uma grande proximidade entre Álvaro Maia e Edward Kirk, a qual pode ser evidenciada em algumas fontes de pesquisa. Em 1938, o Major do Exército Luiz Thomaz Reis e a cineasta Charlotte Rosembaum filmam o documentário *Inspectoria Especial de Fronteira*, no qual acompanham o trajeto do inspetor de fronteiras Coronel Manoel Alexandrino Ferreira da Cunha na calha do rio Negro. No início da expedição, em Manaus, a comissão é recebida pelo interventor Álvaro Maia, o qual promove um desfile cívico em homenagem à comissão. A partir do quarto minuto de exibição do documentário é possível ver, no espaço destinado às “autoridades estaduais”, o interventor Álvaro Maia acompanhado do senhor Edward Kirk, o qual era tão somente o executivo de uma empresa prestadora de serviço, porém com grande proximidade ao interventor²⁶⁸:



Figura 4.04: Edward Kirk e Álvaro Maia em desfile cívico para a Comissão de Fronteiras.
Fonte: Reis e Rosembaum (1938).

Após o evento, o inspetor de fronteiras Manoel Alexandrino da Cunha se dirigiu à redação do *Jornal do Commercio* para proferir uma palestra sobre seu trabalho no Amazonas. Dentre os presentes à palestra, Edward Kirk. À noite, Vicente Reis (proprietário do jornal), Álvaro Maia, Edward Kirk se encontram no jantar em homenagem ao inspetor Alexandrino da Cunha, corroborando a proximidade entre

²⁶⁸Documentário *Comissão Especial de Fronteira* (1938), de Luiz Reis e Charlotte Rosembaum. Rio de Janeiro: Ministério da Guerra, 1938.

governo estadual (Maia), governo federal (Cunha), companhia de eletricidade (Kirk) e imprensa (Reis)²⁶⁹.

Até o início da II Guerra Mundial, a Manáos Tramways and Electric Light Company foi uma empresa bastante lucrativa. Em contrapartida, os pagamentos do Tesouro estadual à empresa inglesa representavam a maior porcentagem de despesas do Governo do Estado do Amazonas (não somente os valores de iluminação pública e energia para força motriz, como também uma infinidade de contratos de outros serviços e venda de materiais e veículos ao governo). Superavam inclusive os gastos com a folha de pagamento dos servidores públicos em todo o estado. O quadro abaixo apresenta a série histórica dos anos anteriores ao início da guerra:

Ano	Representatividade dos gastos com a Manáos Tramways em relação ao total de pagamentos realizados pelo Estado do Amazonas
1935	32,18%
1936	29,26%
1937	29,08%
1938	21,13%
1939	16,11%

Quadro 4.01: Representatividade dos gastos do Tesouro Estadual com a Manáos Tramways.
Fonte: Mensagens Governamentais do Estado do Amazonas (1935-1940)

O estado se manteve adimplente em suas obrigações contratuais mensais para os serviços de iluminação pública e transporte, e ainda firmava uma série de outros contratos junto à companhia inglesa (fornecimento de veículos automotores, fornecimento de máquinas elétricas, manutenção de ambulâncias e serviços de engenharia). A Manáos Tramways aumentou também suas receitas junto à Prefeitura de Manaus, com o fornecimento de materiais eletromecânicos diversos, com a continuidade do contrato de iluminação pública da Villa Municipal e o serviço de fornecimento de energia elétrica ao Teatro Amazonas. Além de não atrasarem seus pagamentos, Prefeitura e Estado ainda promoveram a gradual quitação dos débitos anteriores, como pode ser visto na mensagem governamental de Álvaro Maia no ano de 1938:

²⁶⁹ Jornal do Commercio, edição de 23 de julho de 1938. Grifo meu.

Na atual administração, os compromissos com a Manaus Tramways and Electric Light Company Limited estão pontualmente pagos. **Pagaram-se compromissos de administrações anteriores a 1930.**²⁷⁰

Os ingleses, apesar da situação favorável em relação ao recebimento de verbas estaduais ordinárias e extraordinárias, mantiveram a política de pleitear tudo que fosse possível junto ao governo, com a justificativa de, em seguida, realizarem melhoramentos nos serviços de eletricidade. A mesma mensagem governamental de 1938 exemplifica este fato:

A empresa arrendatária pleiteia melhoria de taxas, para que possa instalar, segundo as suas alegações, serviços mais amplos de tração e luz. Pretende inaugurar, ainda no ano corrente, uma sub-usina na Cachoeirinha, desafogando assim a rede propriamente urbana.²⁷¹

Como se observa na mensagem governamental, os ingleses passaram a alegar que novos serviços de melhoria só poderiam ser realizados a partir de uma revisão das tarifas de venda de energia para iluminação, transportes e força motriz. Pouca coisa foi realizada pela companhia de eletricidade a partir do gradual pagamento dos débitos anteriores: apenas alguns bondes foram reformados, além de ter sido revitalizada a armadura elétrica (subestação) da usina principal e ter sido construída uma nova subestação no bairro da Cachoeirinha. Não foram realizadas, até a década, obras de ampliação da capacidade de geração ou outras melhorias no sistema de distribuição. O sistema elétrico se mantinha em uma condição operacional minimamente segura e eram comuns acidentes entre bondes e veículos automotores, entre dois bondes ou mesmo atropelamentos e descarrilamentos, como o ocorrido em 16 de julho de 1938:

²⁷⁰ Mensagem do Excelentíssimo senhor Álvaro de Botelho Maia, Interventor Federal junto ao estado do Amazonas, à Assembleia Legislativa do Estado do Amazonas, lida em 10 de junho de 1938. Manaus: Imprensa Oficial do estado do Amazonas, 1938. Grifo meu.

²⁷¹Idem.

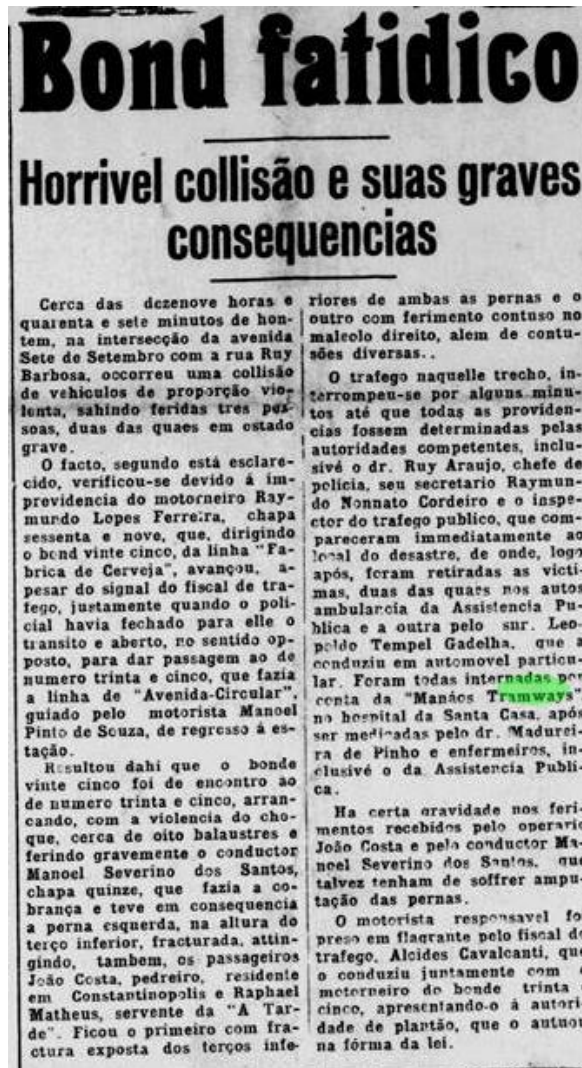


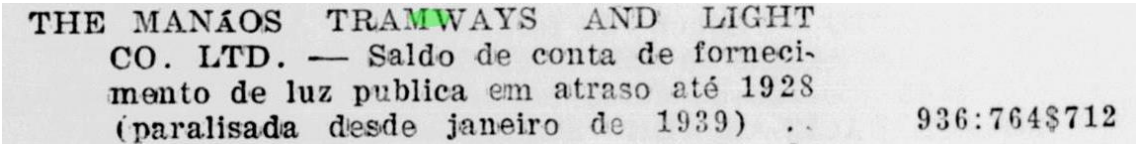
Figura 4.05: Notícia de colisão entre dois bondes da Manáos Tramways.
Fonte: Jornal do Commercio, edição de 17 de julho de 1938.

Somente após 1939, a partir das alterações contratuais tão desejadas pelos executivos da Manáos Tramways, a empresa alegou possuir as condições financeiras necessárias para uma satisfatória operação. A alteração contratual daquele ano, a qual permaneceu em vigência até a saída dos ingleses em 1950, apresentou um conjunto de cláusulas que beneficiava em muito os ingleses, em especial nos anos de racionamento de energia durante a Segunda Guerra Mundial. O item a seguir apresenta a sucessão de eventos os quais resultaram na referida alteração contratual ocorrida ao final da década de 1930.

4.4.3. A revisão contratual de 1939: aos ingleses, tudo.

Em 1908 a Manáos Tramways celebrou, junto ao governo estadual, seu contrato de arrendamento e exploração de eletricidade o qual deveria vigorar por sessenta anos. O contrato original, no entanto, apresentava uma grande vantagem ao concessionário, uma vez que existia a Cláusula-Ouro, instrumento que regulava os valores das tarifas com base na cotação diária do metal. O mecanismo da Cláusula-Ouro, no Brasil, estava disposto no Código Civil de 1916, porém já era previsto na *Common Law* britânica no momento em que o contrato de arrendamento e exploração de eletricidade foi firmado. Neste mecanismo, os pagamentos eram feitos metade em papel moeda e metade em ouro, ao câmbio médio do mês de consumo, e que facilitava o pronto reajuste do preço dos serviços segundo as variações do câmbio.

Esta cláusula, no entanto, foi firmada em um momento no qual os pressupostos do liberalismo econômico e a estabilidade monetária mundial estavam em pauta. Além disso, a situação financeira do estado do Amazonas navegava em bons ventos. O declínio das rendas da borracha no estado e nova realidade econômica mundial, após a primeira guerra mundial, tornaram impraticáveis os contratos regidos com tarifas fixadas em metais como ouro ou prata. Este fato, em especial a partir da década de 1920, foi um grande contribuinte para a inadimplência crônica do governo do estado junto à concessionária de energia, e o acúmulo de débitos ao longo de várias administrações. Em 1939, por exemplo, o estado (apesar de adimplente nos débitos das administrações de intervenção federal) ainda possuía um débito relativamente alto junto à Manáos Tramways:



THE MANAOS TRAMWAYS AND LIGHT
CO. LTD. — Saldo de conta de forneci-
mento de luz publica em atraso até 1928
(paralisada desde janeiro de 1939) .. 936:764\$712

Figura 4.06: Confirmação de débito do Governo do Estado do Amazonas junto à Manáos Tramways and Electric Light Company Limited.
Fonte: Mensagem Governamental 1939.

A extinção da Cláusula-Ouro nos contratos de concessão de energia elétrica começou a ser discutida logo nos primeiros anos do governo de Getúlio Vargas, no novo contexto marcado pela defesa da centralização das decisões relativas aos recursos

naturais na órbita do governo federal e pelo fortalecimento do tema do nacionalismo²⁷². Antes mesmo da aprovação do Código de Águas, a Cláusula-Ouro para os contratos de exploração de serviços públicos foi extinta por meio do Decreto Federal 23.501, de 27 de novembro de 1933. O Código de Águas apenas ratificava o decreto do ano anterior. A partir da nova legislação federal, a revisão das tarifas passava a ser trienal, sendo adotado para a sua fixação a forma do “serviço pelo custo”, que considerava as despesas de exploração, as reservas de depreciação e a remuneração do capital, a ser avaliado pelo chamado “custo histórico” do investimento. A efetiva implantação do princípio do “custo histórico” dependia da determinação do investimento a remunerar pelo poder concedente, no processo que se convencionou chamar de “tombamento” das empresas. Esse dispositivo foi um dos aspectos mais combatidos do Código de Águas, segundo o argumento de que o mecanismo causaria prejuízo às empresas diante da inflação e do regime cambial vigente no país²⁷³.

No estado do Amazonas, a extinção do mecanismo de reajuste tarifário pelo Governo Federal causou um efeito local imediato: a empresa praticamente cessou todos seus gastos com investimentos e manutenção de equipamentos, como já descrito neste capítulo. Os ingleses não possuíam com o interventor Nelson de Mello uma relação política tão próxima, como era relação com Álvaro Maia, e portanto tornara-se difícil a negociação política. Infere-se que Nelson de Mello lidava com a Manáos Tramways de uma maneira estritamente contratual, sem qualquer visão da utilização dos serviços elétricos como ferramenta de propaganda de seu governo de intervenção. Em sua única mensagem governamental, referente ao biênio 1934-1935, Nelson de Mello não faz menção alguma sobre os serviços de eletricidade, e o Diário Oficial do estado do Amazonas, em todo o período de sua gestão, se limitou a divulgar a publicação das informações de pagamentos e decisões administrativas do governo com a empresa.

Em abril de 1934, ainda antes da validação do Código de Águas, o interventor Nelson de Mello solicitou a revisão do contrato de exploração de energia elétrica entre o estado e a empresa, por meio do *Acto Estadual número 3.405*, de 18 de abril de 1934. Neste ato inicial, é designada uma comissão formada exclusivamente por juristas e técnicos do quadro de servidores do estado para proceder com a revisão:

²⁷² CORREIA, Maria Letícia. **Contribuição para uma história da regulamentação do setor de energia elétrica no Brasil: o Código de Águas de 1934 e o Conselho Nacional de Águas e Energia Elétrica.** Revista Política e Sociedade, n. 06, 2005.

²⁷³ Idem.

ACTO N.º 3.405

O Capitão NELSON DE MELLO, Interventor Federal no Estado do Amazonas, por nomeação do Governo Provisorio da Republica,

RESOLVE :

Nomear uma commissão composta dos Snrs. desembargadores Emilio Bonifacio Ferreira de Almeida, procurador geral do Estado, Dr. Theodoro Gonçalves Netto, procurador fiscal da Fazenda do Estado, Dr. Armando Madeira, procurador fiscal da Fazenda Municipal e engenheiros Lourival Alves Muniz, director dos Serviços Technicos do Estado e José Ferreira da Silva Junior, ajudante da mesma Directoria para rever o contracto existente entre o Estado e a The Manáos Tramways and Light Company Limited.

Palacio Rio Negro, em Manáos, 18 de Abril de 1934.

NELSON DE MELLO
Interventor Federal.

Paulo Cordeiro de Mello
Secretario Geral do Estado.

Figura 4.07: Acto 3405 referente à revisão do contrato de exploração de energia.
Fonte: Eletrobras Distribuição Amazonas (1938).

Ao que indicam as fontes, não houve qualquer participação de representantes da companhia inglesa no processo de revisão contratual. A partir da publicação do Acto 3.405, os pagamentos de iluminação pública foram suspensos por determinação do interventor Nelson de Mello até que se fosse definida a maneira na qual seria realizado o reajuste tarifário. Esta definição ocorreu somente a partir da publicação do *Acto Estadual número 4.294*, de 06 de dezembro de 1934, transcrito na figura a seguir:

ACTO N.º 4.294

O Capitão NELSON DE MELLO, Interventor Federal no Estado do Amazonas, por nomeação do Governo Provisorio da Republica,

Considerando que o decreto n.º 23.501, de 27 de Novembro, do anno passado, em seu art. 2.º, veda sob pena de nullidade, nos contractos exequiveis no Brasil, qualquer estipulação de pagamento em ouro;

Considerando que pelo acto n.º 3.405, de 18 de Abril do corrente, foi mandado rever o contracto entre o Estado e a Manáos Tramways and Light Company Limited;

Considerando, que desde Novembro do anno p. findo, não se processam as contas de iluminação publica da Capital, em virtude do disposto no referido decreto do Governo Provisorio da Republica,

RESOLVE:

Fixar em cinquenta e seis mil réis (56\$000), de commum accordo com a Manáos Tramways and Light Company Limited, o valor da libra esterlina, nos processos de pagamento do preço da iluminação publica da Capital, a partir de Novembro de 1933, até que seja lavrado o novo contracto, ora em estudos.

Palacio Rio Negro, em Manáos, 6 de Dezembro de 1934.

NELSON DE MELLO
Interventor Federal.

Paulo Cordeiro de Mello
Secretario Geral do Estado.

Figura 4.08: Acto 4.294 referente à revisão do contrato de exploração de energia.
Fonte: Eletrobras Distribuição Amazonas (1938).

Como afirma o *Acto* 4.234, a tarifa de iluminação pública foi fixada a uma taxa cambial de 56.000 réis por libra esterlina, com valor congelado até que fosse lavrado um novo contrato entre estado do Amazonas e Manáos Tramways. Não foi encontrada nenhuma evidência do “Commum accordo” dos ingleses para a fixação desta taxa cambial nas fontes de pesquisa. E ao considerar a adoção desta taxa cambial, havia de fato razão para o questionamento de uma revisão no retorno de Álvaro Maia ao governo estadual. A inflação brasileira acumulada entre 1934 e 1939 (ano da revisão contratual) foi de 25,3% e a valorização da libra frente à moeda brasileira foi de 32,4% no mesmo

período²⁷⁴. Em 1939, a Manáos Tramways havia perdido cerca de 30% de seu poder de arrecadação, em comparação a 1934, por conta das desvalorizações monetárias e o congelamento da taxa.

Com a saída de Nelson de Mello e o retorno de Álvaro Botelho Maia à frente do governo do estado do Amazonas, ocorreu a possibilidade de renegociação de tarifas entre governo e empresa, e mesmo o retorno da Manáos Tramways como grande fornecedora de produtos e serviços diversos ao estado. Como já descrito no item 4.4.2, a companhia inglesa lançou mão de memorandos, notas, descritivos técnicos e outras documentações para mostrar ao governo e população de Manaus que o sistema elétrico não ia bem, e sua melhoria seria possível somente após um aporte financeiro, quitação de débitos e revisão tarifária. Na verdade, pleiteavam os ingleses uma série de alterações ao contrato vigente desde 1908, o qual havia sofrido poucas alterações durante as quase três décadas de vigência.

Somente em 07 de março de 1939, ocorreu a alteração contratual, com uma série de alterações desejadas pelos representantes da companhia de eletricidade. Entre as diversas alterações que beneficiaram os ingleses, têm-se:

- i) Os valores fixados para iluminação pública mantiveram-se os estabelecidos em 1934 por Nelson de Mello, para o quantitativo de lâmpadas da época. A instalação de pontos adicionais teria seus valores negociados entre empresa e governo;
- ii) Houve alteração para a tarifa aplicada aos clientes particulares residenciais e, sobretudo, aos clientes industriais, com valores acima dos valores praticados pela Light na Capital Federal, por exemplo;
- iii) As interrupções de energia passaram a ter tolerância de 12 horas, para então ser cobrada a multa por falta de fornecimento;
- iv) Novas ligações de energia passaram a ser cobradas²⁷⁵.

²⁷⁴ MUNHOZ, Décio Garcia. **Inflação Brasileira: os ensinamentos desde a crise dos anos 30**. Versão revista (em aspectos meramente didáticos) de trabalho apresentado no I Congresso Brasileiro de História Econômica, realizado em São Paulo (USP), de 7 a 10.9.93.

²⁷⁵ Contracto de Arrendamento e suas respectivas alterações: Manáos Tramways & Electric Light Company Limited e o Estado do Amazonas (1939). Acervo Eletrobras Distribuição Amazonas.

Ressalta-se um fato peculiar em relação ao aditamento contratual de 1939: o Procurador-fiscal do estado do Amazonas, responsável pelo poder de decisão do governo para os termos da alteração contratual, era o Doutor João Huascar de Figueiredo, o qual exercia esta função desde o retorno de Álvaro Botelho Maia ao governo do estado. Huascar de Figueiredo, no entanto, trabalhava como advogado da Manáos Tramways and Electric Light Company desde 1920, até sua nomeação ao cargo público. Era também advogado de Edward Kirk, e ganhou notoriedade ao defendê-lo quando o Governador Ephigênio de Salles ordenou sua prisão na década anterior²⁷⁶. Juntamente com o advogado Análio de Mello Rezende (que representou a Manáos Tramways na modificação contratual de 1939), Huascar de Figueiredo escreveu o livro *O Caso Kirk*, o qual foi editado pela Biblioteca Pública do Amazonas e narra todo o processo jurídico da querela entre Kirk e o governador Ephigênio de Salles. Em ambos os lados da negociação figuravam pessoas próximas, com fortes laços de amizade e políticos, como se constata no início do texto da alteração contratual de 1939, na figura a seguir:

²⁷⁶FIGUEIREDO, Huascar & REZENDE, Análio de Melo. **O Caso Kirk**. Manaus: Biblioteca Pública do Amazonas, 1930.

**Termo de Alteração de Contrato entre The
Manãos Tramways and Light Company Limited e
o Estado do Amazonas, como abaixo se declara :**

Aos sete dias do mês de Março do ano de mil novecentos e trinta e nove, nesta cidade de Manaus, capital do Estado do Amazonas, no Contencioso Fiscal da Fazenda Publica do Estado, presentes o senhor doutor João Huascar de Figueiredo, procurador Fiscal, comigo, Beatriz da Rocha Barros, Datilografa da Diretoria Geral da Fazenda, servindo no mesmo Contencioso como auxiliar e as testemunhas abaixo assinadas, compareceu The Manãos Tramways and Light Company Limited, representada pelos seus procuradores, doutor Edward Bingham Kirk, que se assina E. B. Kirk, gerente, maior, casado e doutores Análio de Melo Rezende e Augusto de Rezende Rocha, o primeiro casado e o segundo solteiro, ambos brasileiros natos, residentes nesta cidade e disseram que, em cumprimento ao officio sob numero oitocentos e setenta (870), do senhor doutor Interventor Federal no Estado, datado de sete de Março corrente e aos despachos do senhor doutor Secretario Geral do Estado e senhor Diretor Geral da Fazenda Puhlica, tambem datados de hoje e constantes do respectivo processado administrativo, vinham assinar o presente termo de alteração do contrato celebrado entre o Estado e a referida Companhia arrendataria dos serviços eletricos do Estado, mediante as clausulas e condições seguintes:

Primeira

De acôrdo com o áto numero quatro mil duzentos e noventa e quatro de seis de Dezembro de mil novecentos e trinta e quatro, do senhor capitão Nelson de Mélo então Interventor Federal no Estado do Amazonas, a Companhia contratante receberá do

Figura 4.09: Alteração contratual de 1939.

Fonte: Biblioteca Pública do Estado do Amazonas (1939).

Os novos termos contratuais permitiram uma nova situação fiscal favorável à empresa (em caso de honra dos compromissos contratuais pelo estado). Este modelo contratual, aliado ao Código de Águas da República, regulamentou o setor elétrico no estado do Amazonas até o final da década de 1990. No entanto, este tipo de regulamentação, com o tempo, não se mostrou viável para a maioria das empresas de capital particular após o final do governo de Getúlio Vargas em 1945, e a partir da década de 1950, o setor elétrico brasileiro presenciou um grande processo de estatização de todas as suas etapas (geração, transmissão e distribuição).

4.5. A Manáos Tramways entra no esforço de guerra (1939-1945).

A partir da homologação dos novos termos contratuais em 1939, e de Álvaro de Botelho Maia ser estabilizado como mandatário, o estado do Amazonas e a Manáos Tramways and Electric Light Company limited iniciaram um período de negócios sem precedentes até 1945. Por um lado, as novas cláusulas contratuais e adimplência dos grandes clientes (Estado do Amazonas e Prefeitura de Manaus) permitiam aos ingleses uma operação lucrativa. Por outro lado, em especial nos anos finais da Segunda Guerra Mundial, os ingleses mantiveram uma operação deficitária, sem investimentos e com a justificativa de que o conflito bélico na Europa impedia a aquisição de máquinas e equipamentos de reposição.

A empresa mantinha seus diversos contratos com o governo do estado e a prefeitura e, para os clientes particulares, focou a carga disponível de sua rede de distribuição para os clientes industriais e comerciais. A geração de energia foi ampliada a partir da construção da “Sub Usina” localizada na Avenida Sete de Setembro, no antigo prédio herdado da Manáos Railways e, até então, utilizado como garagem e oficina de manutenção dos bondes. Esta usina possuía capacidade de geração de 500 kW, o que representava pouco mais da metade da carga total instalada da empresa para o consumo de energia elétrica da cidade de Manaus. Finalmente, e após mais de uma década, a empresa passara novamente a ter uma oferta de geração de energia compatível com a carga de consumo instalada.

A construção da “Sub Usina”, no entanto, é resultado de uma combinação de vários fatores políticos e estratégicos. A verba para sua construção adveio de um acordo entre empresa e governo: os ingleses construiriam a usina com verba própria, no entanto esta verba deveria ser oriunda do pagamento de dívidas anteriores a 1930, as quais estavam em um litígio sem fim. O local escolhido para a instalação da usina, por sua vez, apresentava uma função técnica e estratégica: uma vez que todo o sistema elétrico de Manaus era disposto em corrente contínua, não era possível para rede de distribuição que partia da usina do Plano Inclinado se expandir para áreas muito longes da fonte geradora de energia. Aproveitou-se, portanto, a localização de um imóvel já pertencente à empresa para a possibilidade de expansão da rede de distribuição de energia a áreas ainda não cobertas pelo serviço de eletricidade. Este aumento de carga instalada da empresa visada, além da garantia do fornecimento para os clientes existentes, a expansão somente da rede de iluminação de força motriz. Não havia planos de expansão

da rede de transportes públicos por bondes, uma vez que este meio de transporte perdia clientes a cada ano.

Em 06 de outubro de 1940, o presidente Getúlio Vargas, em viagem oficial à capital do Amazonas, visita as obras da usina no período da tarde. Edward Kirk e Álvaro de Botelho Maia acompanham o presidente e sua comitiva. À noite, George Booth e Edward Kirk, dono e superintendente da empresa, são um dos 200 convidados em um jantar realizado pelo governo do estado, em homenagem ao Presidente Vargas²⁷⁷. Vargas anuncia ao interventor federal e aos executivos da Manaus Tramways, em algum momento de sua visita a Manaus, que o Amazonas possui função estratégica naquele momento em que o mundo iniciara uma guerra, e que seria essencial a disposição de uma infraestrutura básica (o que incluía o fornecimento de energia elétrica) para o cumprimento desta função. Após o retorno de Getúlio Vargas à Capital Federal, iniciam-se as notas na imprensa sobre a inauguração da usina:



Figura 4.10: Convite para inauguração da Sub Uzina
Fonte: Jornal do Commercio, edição de 21 de outubro de 1940

²⁷⁷Jornal do Commercio, edição de 07 de outubro de 1940.

A nova usina foi inaugurada, de fato, no dia 24 de outubro de 1940 em uma solenidade festiva na qual compareceram “o interventor federal, altas autoridades estadoaes, municiaes, militares e eclesiásticas, e integrantes do Jornal do Commercio e do jornal A Tarde”²⁷⁸. Neste evento, a presença do poder político estadual se fazia evidente: a animação do evento se deu por conta da banda de música da Força Policial do estado do Amazonas. A colocação em marcha da usina, oficializando o início da geração de energia com a ligação da chave geral, foi realizada por Álvaro Maia, a convite de Edward Kirk. E, para “a massa popular que compareceu ao evento, foram servidos gelados e doces”²⁷⁹, o que mostra o caráter político desta cerimônia e a necessidade de vincular a energia como uma ferramenta de satisfação da população com o governo.

Foram gastos 2500 contos de Réis para a construção da unidade, a qual dispunha do que havia de mais moderno à época para geração de energia em ciclo termodinâmico Rankine. Os equipamentos foram fornecidos pela subsidiária inglesa da General Electric Company, porém fabricados nos Estados Unidos uma vez que a Inglaterra se encontrava envolvida no conflito bélico contra a Alemanha. Por conta de sua modernidade tecnológica, sua operação diária demandava apenas 20 operadores, além de um engenheiro e os técnicos de manutenção. A usina do plano inclinado, quatro décadas mais antiga e com aproximadamente a mesma carga de geração, demandava quase três vezes mais operadores para seu funcionamento.

Com a entrada em operação da unidade localizada na Cachoeirinha, em tese a empresa poderia finalmente normalizar o fornecimento de energia, a população estaria mais satisfeita e seria um problema a menos para o governo do estado e prefeitura de Manaus. Ocorreu, no entanto, a globalização do conflito bélico iniciado pela Alemanha, a entrada dos Estados Unidos no conflito e, logo em seguida, o Brasil também declara guerra contra o Eixo. A partir dos acordos firmados entre Brasil e Estados Unidos, a região amazônica passaria a produzir borracha, a preços fixos até 1945, como parte do esforço brasileiro para a guerra. Foram criados mecanismos de controle de migração, financiamento de seringais, fornecimento de gêneros e a comercialização da borracha, por meio do governo brasileiro e a Rubber Reserve Company, que investiu cerca de cinco milhões de dólares americanos nas atividades relacionadas à borracha na Amazônia²⁸⁰. Apesar de este investimento vislumbrar uma melhoria nas finanças estaduais, ocorreu na verdade uma situação paradoxal: muitos produtores industriais envolvidos em diversas atividades passaram a se dedicar à indústria da borracha. As companhias de navegação que operavam entre Manaus e as demais regiões (nordeste e sudeste principalmente) haviam cancelado ou reduzido suas rotas a níveis mínimos. No período, portanto, Manaus sofreu uma grande crise no abastecimento de produtos básicos como alimentos, tecidos e demais produtos

²⁷⁸ Jornal do Commercio, edição de 25 de outubro de 1940.

²⁷⁹ Idem.

²⁸⁰ LOUREIRO, Antônio. **Tempos de Esperança**. Manaus: Sérgio Cardoso, 1994, p. 82.

de primeira necessidade²⁸¹. O romance *Dois Irmãos*, de Milton Hatoum, retrata um pouco do cotidiano da população de Manaus durante este período:

Apoiado no parapeito, Yaqub olhava os passantes que subiam a rua na direção da Praça dos Remédios. Por ali circulavam carroças, um e outro carro, cascalheiros tocando triângulos de ferro; na calçada, cadeiras em meio círculo esperavam os moradores para a conversa do anoitecer; no batente das janelas, **tocos de velas iluminariam as noites da cidade sem luz. Fora assim durante os anos da guerra: Manaus às escuras, seus moradores acotovelando-se diante dos açougues e empórios, disputando um naco de carne, um pacote de arroz, feijão, sal ou café. Havia racionamento de energia, e um ovo valia ouro.**²⁸²

Quando Hatoum citou *Manaus às escuras*, retratou a parte da política do esforço de guerra a qual determinava que toda a produção de energia elétrica deveria ser priorizada para o funcionamento de qualquer atividade que fosse relacionada à extração, beneficiamento, transformação e comercialização da borracha, mesmo em prejuízo dos clientes residenciais ou industriais/comerciais envolvidos em outras atividades. A própria iluminação pública e as linhas de bondes sofriam racionamentos quase diários, porém sem descontos no faturamento da empresa ao estado e prefeitura.

A partir de 1941, o fornecimento de energia elétrica na cidade de Manaus entrou em uma situação caótica que, de fato, representou a reta final da existência da Manáos Tramways como concessionária de energia elétrica. Apesar de um parque gerador compatível com o consumo da capital, não havia uma boa rede de distribuição e nem mesmo boa vontade da empresa na sua ampliação para áreas que ainda não dispunham de energia. O sistema ainda operava em corrente contínua, na contramão do restante do Brasil e do mundo. Os clientes industriais preferiam, portanto, gerar sua própria energia para suprir seus equipamentos desenvolvidos para operação em corrente alternada. Um dos maiores clientes de energia elétrica, a Manáos Harbour Limited (empresa com sócios em comum à Manáos Tramways), que operava o Porto de Manaus, construiu sua própria usina de geração de energia em 1942, devido à falta de confiabilidade na energia gerada pela concessionária. O combustível das usinas era o carvão, o qual não era produzido em Manaus e seu fornecimento estava racionado por conta da guerra. Passou-se a utilizar lenha *in natura* para a operação das usinas, com poder calorífico menor e, portanto, redução na eficiência de geração de energia. A orla fluvial do Plano Inclinado (atual bairro Aparecida) ficava tomada de troncos de árvores cortados do outro lado do rio Negro para o suprimento de energia, o que fez a área ser apelidada de *Bairro dos Tocos*. Faltavam peças de reposição para usinas e bondes, estes já em estado lamentável de conservação. A crise

²⁸¹ LOUREIRO, Antônio. **Tempos de Esperança**. Manaus: Sérgio Cardoso, 1994, p. 72, 82-83.

²⁸² HATOUM, Milton. **Dois Irmãos**. São Paulo: Companhia das Letras, 2016, p. 22-23. Grifo meu.

econômica se revertia em clientes inadimplentes, com fornecimento de energia cortado e, portanto, sem geração de receitas para a empresa. O estado e a prefeitura, como já descrito, honravam seus pagamentos mesmo com o serviço precário, durante a gestão de Álvaro Maia.

O próprio acordo para o fornecimento de energia às atividades relacionadas à borracha mostrou ser um grande “acordo de amigos”. Por três anos, a partir de 1941, a Associação Comercial do Amazonas (ACA) realizou uma série de reclamações ao governo e à companhia inglesa em relação ao mau fornecimento de energia elétrica para as indústrias de beneficiamento da borracha recém-instaladas. Somente em 27 de dezembro de 1944, no entanto, que ingleses e governo cederam à pressão dos “usineiros de borracha” e firmou-se um acordo de compromisso para o fornecimento de energia elétrica às indústrias de beneficiamento. A partir deste acordo, a empresa teria de garantir uma potência de carga suficiente para a manutenção diária da operação do grupo de indústrias de beneficiamento. O estado garantia o pagamento mensal de uma quantia fixa referente a 720 horas de fornecimento de energia com a demanda de carga fixa²⁸³, mesmo se o grupo de usinas não repassasse o valor ao estado do Amazonas. Era um excelente negócio aos ingleses: haveria uma receita fixa correspondente a cerca de 20% de sua carga instalada. A empresa receberia até mesmo pela energia não consumida pelos clientes em seus horários de não funcionamento ou decorrentes de redução de consumo de energia nas atividades produtivas. Finalmente, havia a boa relação entre a empresa e um poder executivo estadual que honrava seus compromissos financeiros e garantia o pagamento dos maiores clientes particulares da empresa. O acordo teria duração de doze meses.

A guerra, no entanto, foi encerrada em maio de 1945. Com isso, a demanda pela borracha da Amazônia diminuiu de maneira gradual a partir do mês seguinte. No entanto, ainda havia contratos de fornecimento em vigor para o grupo de usinas de borracha em Manaus, cuja energia deveria ser garantida pelo contrato de fornecimento assinado em dezembro de 1944. A empresa, no entanto, deixou gradualmente de cumprir sua obrigação contratual, possivelmente por meio da seguinte manobra técnica/financeira: uma vez que os equipamentos de geração e circuitos de distribuição destinados às usinas de beneficiamento eram os de melhor estado de conservação, ao contrário dos demais (que se encontravam quase totalmente sucateados), estes passaram a fornecer energia aos demais clientes da cidade de Manaus, e assim garantir a receita baseada no consumo dos mesmos (enquanto a energia destinada às usinas de borracha era paga por valor fixo pelo estado do Amazonas). O fornecimento aos “borracheiros” foi, portanto, negligenciado pela companhia a ponto de o fornecimento de energia ter sido totalmente interrompido a partir do dia sete de setembro de 1945. Na ocasião, Edward Kirk comunicou à ACA que a interrupção se daria por apenas 15 dias, por conta de necessidades de manutenção e

²⁸³Estima-se que a carga contratada, ao final do ano de 1944, era de aproximadamente 350 kW, baseada no quantitativo e no tipo de equipamentos utilizados em cada indústria padrão. Não foram encontrados os valores reais da carga contratada.

redistribuição de circuitos para melhoria no fornecimento às usinas. Esta redistribuição de fato ocorreu, porém direcionada às demais indústrias consumidoras da capital e não às beneficiadoras de borracha. No dia 28 de setembro de 1945, o *Jornal do Commercio* publica uma entrevista com o senhor Isaac Sabbá, proprietário de uma usina de beneficiamento, que manifesta sua indignação com o fornecimento de energia e solicita a intermediação do governo estadual para uma solução:

A propósito da paralisação das usinas de borracha, em virtude da falta absoluta de energia elétrica, a reportagem do *Jornal do Commercio* ouviu, na tarde de ontem, o senhor Isac Saba, proprietário da “usina Lanor”[...]. Declarou-nos que desde 7 de setembro, as usinas haviam sido paralisadas, suspendendo as atividades de mais de 700 operários [...]. E.B. Kirk, gerente da “Tramways”, havia esclarecido aos usineiros que a energia ficaria suspensa apenas por 15 dias, sendo restaurada logo após, razão por que aqueles empregadores houveram por bem conceder férias aos seus trabalhadores. Tal porém não aconteceu, tendo Kirk resolvido prolongar por tempo indeterminado. [...] Prosseguindo, frisou-nos o nosso entrevistado haver um propósito da companhia em apreço de prejudicar a produção gomífera do Amazonas, de vez que todas as nossas indústrias dispõem de energia, com a exceção da gomífera. [...] adiantou-nos Isac Saba que havia importado da Inglaterra, materiais para a instalação de uma usina geradora, tomando idêntica medida os srs Libânio da Rocha Vaz e demais usineiros prejudicados pela “Tramways”. [...] Expôs ainda que a Associação Comercial, por intermédio do sr. Cosme Ferreira, iria entrar em entendimentos com o Executivo, afim de sondar as possibilidades de um acordo com o sr. E. B. Kirk.²⁸⁴

Não houve o acordo, sondado por Isaac Sabbá, entre governo estadual e Edward Kirk. O Governo Federal já se encontrava em crise política neste período pós-guerra, e esta crise já se refletia no governo de intervenção do Amazonas e demais estados da Federação. Os ingleses possivelmente anteviram que a situação política no estado do Amazonas entraria em um período de instabilidade, e que as relações econômicas entre governo e empresa não seriam mais tão favoráveis aos ingleses. E assim perceberam, inclusive, que após quase quatro décadas de operação em Manaus, talvez fosse o momento de aproveitar o que ainda restava para gerar receitas, antes de um quase evidente encerramento das atividades de geração de energia para luz, força e transportes públicos na capital do Amazonas.

²⁸⁴ *Jornal do Commercio*. Edição de 28 de setembro de 1945. Grifo meu.

4.6. O pós-guerra: sem Getúlio, sem Álvaro Maia, sem Kirk.

As discussões sobre os problemas e as perspectivas do desenvolvimento econômico brasileiro, travadas desde a segunda metade da década de 1930 durante o período mais autoritário do governo de Getúlio Vargas, tomaram uma magnitude mais ampla a partir do final de 1945, com a redemocratização do país e a consequente participação do governo (em especial o Congresso Nacional) e de setores da sociedade civil. O término da Segunda Guerra Mundial acarretou o fim das restrições econômicas impostas pelo conflito e permitiu uma normalização do mercado mundial e a retomada do fluxo de investimentos, e assim permitiu o acréscimo de um elemento novo e fundamental ao debate²⁸⁵.

A questão fundamental deste debate era a definição do papel que se reservaria à iniciativa privada, nacional e estrangeira, e à iniciativa estatal no quadro de transformações estruturais que deveriam ser introduzidas no sistema produtivo brasileiro. Eram discutidas a concepção e as formas de implantação de mecanismos e instrumentos de ação governamental capazes de proceder com a condução e o ritmo necessário de crescimento da economia. Havia duas correntes de pensamento: enquanto a primeira defendia uma ampla intervenção estatal na economia; a segunda defendia os princípios do liberalismo econômico e a entrada de capitais estrangeiros interessados em investir nos setores da indústria e da prestação de serviços.

No debate específico sobre a questão energética brasileira, as divergências foram ainda maiores sobre o modelo econômico a ser seguido. Uma corrente de pensamento estava interessada em preservar a energia elétrica como atividade de empresas privadas. Os *privatistas*, como eram denominados, eram críticos ferrenhos do Código de Águas, em especial ao princípio do custo histórico e à rigidez do mecanismo tarifário para a geração e distribuição de energia. Alegavam que a legislação vigente, aliada à inflação e a política cambial brasileira, estagnava os investimentos das concessionárias estrangeiras como as grandes Light e Amforp, que na ocasião quase detinham o monopólio do setor elétrico nacional.

A segunda corrente de pensamento era inspirada num forte nacionalismo, iniciado inclusive no próprio governo de Getúlio Vargas, e fazia uma avaliação muito diferente da situação. Esta apoiava a manutenção do Código de Águas, e

²⁸⁵ MEMÓRIA DA ELETRICIDADE. **Panorama do setor de energia elétrica no Brasil**. Rio de Janeiro: Centro da Memória da Eletricidade no Brasil, 1988, p. 115.

responsabilizava as empresas estrangeiras pela não expansão das usinas de geração. Condenavam o sistema de concessões, em grande parte baseado em camaradagens entre o Poder Político e o Poder Econômico, e propunha uma firme intervenção estatal no setor elétrico, mediante a construção de grandes usinas estatais e a encampação das concessionárias estrangeiras. Esta corrente visava principalmente atacar a Light, constantemente acusada de desfrutar de privilégios monopolistas e de prestar um serviço de baixa qualidade, principalmente para os consumidores de menor capacidade econômica²⁸⁶.

No estado do Amazonas, a segunda corrente de pensamento predominava sobre a primeira. Pela primeira vez em quinze anos, o *Jornal do Commercio* voltava a criticar a empresa concessionária dos serviços de eletricidade por conta dos maus serviços prestados à população, sem temer a censura de imprensa do governo intervencionista em 1945. O serviço desandava em qualidade, e as instalações se deterioravam cronicamente, muitas já inservíveis. Esta situação técnica, aliada ao visível desgaste político, apenas aguardavam um fato conjuntural para que os ingleses perdessem a concessão.

4.6.1. A aposentadoria de Edward Kirk após a renúncia de Getúlio Vargas.

A Segunda Guerra Mundial foi encerrada em maio de 1945. Tão logo a notícia chegou ao estado do Amazonas, o interventor federal Álvaro de Botelho Maia organizou um desfile cívico-militar em comemoração ao fim das hostilidades. Neste evento, além de fornecer transporte público gratuito em algumas linhas de bondes elétricos, a *Manáos Tramways and Electric Light Company Limited* organiza um grupo de empregados para fazer parte do desfile, como visto na figura a seguir:

²⁸⁶ *Idem*, p. 116-118.



Figura 4.11: Empregados da Tramways em comemoração ao término da II GM.
Fonte: Acervo pessoal de Gisella Braga.

A partir da indumentária dos empregados mostrada na figura 4.11, é possível concluir que se tratavam dos condutores de bondes elétricos, que representavam o elo entre a companhia e a população. Os condutores de bondes representavam a face, a personificação da prestação dos serviços dos ingleses em uma Manaus em crise. O serviço de transporte público oferecido pela companhia ia muito mal, com equipamentos em utilização por mais de duas décadas, sem manutenção, sem investimentos e com fornecimento irregular. Os bondes, no entanto, eram um símbolo de Manaus. Representavam um tempo em que a capital do Amazonas viveu sua glória econômica, social e política. O desfile dos condutores de bonde talvez representasse, naquele momento, um fio de esperança de um retorno aos tempos de progresso e pujança econômica no pós-guerra.

A situação política nacional tomou, no entanto, um rumo conturbado a partir do final do conflito bélico. Getúlio Vargas renuncia em 29 de outubro de 1945, a fim de evitar sua deposição por um golpe militar. Na semana seguinte, em 07 de novembro de 1945, Álvaro de Botelho Maia é deposto do cargo de interventor, e transfere o poder executivo estadual ao presidente do Tribunal de Justiça do Amazonas, Emiliano Estanislau Afonso. Seguiram-se outros cinco interventores federais com permanências muito curtas à frente do estado (Júlio Nery, Raimundo Nicolau, João Nogueira da Mata, Siseno Sarmiento e novamente João Nogueira da Mata, em 16 meses após a saída de Álvaro Maia) até que Leopoldo Neves foi eleito, em sufrágio universal, para o cargo de Governador do Estado do Amazonas, após mais de duas décadas sem eleições para o cargo de governador.

Neste período pós-Getúlio, as relações entre governo do estado e a Manáos Tramways se tornaram péssimas. As tarifas congeladas não acompanhavam a inflação, o governo estadual voltou a não honrar seus pagamentos com a companhia, que por sua vez não mantinha os serviços com o mínimo de qualidade. Como em outros momentos da história da companhia, faltavam combustíveis para as usinas, não havia peças de reposição para bondes e iluminação pública, as unidades geradoras de energia que ainda se encontravam em funcionamento, como os da sub usina, possuíam capacidade de geração inferior à demanda de Manaus. Os demais produtos e serviços deixaram de ser comercializados pela companhia, que passou a focar suas atividades no fornecimento de energia para força e luz. Os bondes ainda rodavam, possivelmente, por conta de imposição contratual.

Em 30 de outubro de 1945, um dia após a renúncia de Getúlio Vargas, o septuagenário Edward Bingham Kirk entrega o comando e é dispensado da Manáos Tramways and Electric Light Company Limited, após quase quatro décadas à frente da companhia inglesa²⁸⁷. Interinamente assume a gerência geral da empresa o senhor Venâncio Igrejas Lopes, que logo em seguida passa o comando da empresa para o engenheiro inglês John Rhys Taylor, empregado da empresa desde 1935²⁸⁸. Taylor se torna, portanto, o segundo e último superintendente da empresa inglesa, de 1º de novembro de 1945 até a encampação da empresa pelo governo estadual, em fevereiro de 1950. Taylor chegou ao Brasil em 1922, como empregado da empresa de navegação Booth Line, de George Booth. Em 1935, é transferido para a Manáos Tramways, após o falecimento de George Robertson Forbes, então engenheiro chefe da empresa. Era o terceiro na cadeia de comando da empresa, atrás somente de Kirk e Igrejas Lopes. Com a saída de Kirk, fazia-se necessário que o posto de superintendente fosse ocupado por um engenheiro, e com isso Taylor foi o escolhido por George Booth, dono da empresa.

John Rhys Taylor, à parte de sua qualificação técnica, não possuía experiência alguma como superintendente, e tampouco possuía o mesmo trâmite político de Edward Bingham Kirk, uma vez que nunca havia lhe sido necessária a interação com os detentores do poder decisório no governo. O novo superintendente, no entanto, assumiu o comando da companhia em seu pior momento econômico, político e social, o que resultou na intervenção da empresa pelo Governo Federal em 1946.

²⁸⁷ ELETROBRAS DISTRIBUIÇÃO AMAZONAS. Livro de funcionários Manáos Tramways, vol. I

²⁸⁸ Idem

4.6.2. A intervenção federal na Manáos Tramways and Electric Light Company Limited.

Em 02 de dezembro de 1945, após oito anos do Estado Novo e quinze anos de governo de Getúlio Vargas, foram realizadas as eleições presidenciais e eleições para a Assembleia Nacional Constituinte. Em janeiro de 1946, Eurico Gaspar Dutra foi empossado como Presidente da República e, no mês seguinte, iniciaram-se os trabalhos da Constituinte. A nova Constituição, aprovada em setembro de 1946, confirmou em linhas gerais a ação intervencionista do Estado, herdada do período Vargas e que se mostrava norteadora das ações do novo presidente.

Os assuntos relacionados ao setor de energia elétrica, na nova Constituição, foram tratados de maneira mais ampla em comparação às cartas anteriores, juntamente com a exploração dos recursos naturais e a prestação de serviços públicos. As decisões tomadas pelos constituintes acabaram por afetar diretamente os interesses da maioria das empresas estrangeiras que operavam no Brasil. O texto da Constituição de 1946 mostrou, na verdade, o resultado de uma queda de braço entre parlamentares nacionalistas e parlamentares que defendiam o capital estrangeiro nos serviços públicos, com pontos que favoreciam interesses de ambos os grupos. No entanto, quando a Constituinte se transformou em Congresso ordinário para a legislatura 1946-1951, os parlamentares e o Presidente Dutra passaram a tomar decisões que visivelmente favoreciam a corrente nacionalista, inclusive com a perseguição política de grandes grupos estrangeiros como a Light, a qual foi alvo de uma Comissão Parlamentar de Inquérito em 1948 a partir de denúncias de corrupção praticadas pelo grupo empresarial e políticos dos estados de São Paulo, Minas Gerais e do Distrito Federal²⁸⁹.

No Amazonas, o estado ainda foi governado por interventores federais até maio de 1947. Com a deposição de Vargas e saída de Álvaro Botelho Maia em 1945, o estado passou a ser governado pelo chefe do Poder Legislativo, Emiliano Estanislau Afonso. O magistrado, portanto, iniciou os debates a respeito da reorganização dos serviços públicos no Amazonas, e a possibilidade de encampação das empresas concessionárias pelo estado. Emiliano Afonso entrega o governo, em maio de 1946, ao Conselho de Administração do Amazonas o qual solicita ao Governo Federal que decretasse uma intervenção federal nos serviços de eletricidade e transportes públicos

²⁸⁹MEMÓRIA DA ELETRICIDADE. **Panorama do setor de energia elétrica no Brasil**. Rio de Janeiro: Centro da Memória da Eletricidade no Brasil, 1988, p. 121.

em Manaus, o que foi realizado em 16 de agosto de 1946 a partir do Decreto-Lei 9.601, cujo texto integral encontra-se a seguir:

DECRETO-LEI N. 9.601 – DE 16 DE AGÔSTO DE 1946

Autoriza a intervenção, pelo Govêrno na Manaus Tramways & Light Co. Ltd.

O Presidente da República, usando da atribuição que lhe confere o artigo 180 da Constituição,

DECRETA:

Art. 1º Fica o Govêrno Federal autorizado a intervir na “Manaus Tramways & Light Co. Ltd.”, a fim de assegurar a normalidade dos serviços da referida Emprêsa.

Art. 2º Para dar execução a êste decreto-lei, será nomeado interventor que desempenhará as funções de acôrdo com as instruções que foram baixadas pelo Ministro de Estado da Viação e Obras Públicas.

Art. 3º O presente decreto-lei entrará em vigor na data da sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Rio de Janeiro, 16 de Agôsto de 1946, 125º da Independência e 58º da República.

EURICO G. DUTRA

Gastão Vidigal.

Edmundo Macedo Soares e Silva²⁹⁰.

De acordo com o decreto, a necessidade de intervenção se dava no sentido de assegurar a normalidade dos serviços da empresa. De fato, o serviço de fornecimento de eletricidade estava em situação calamitosa ao final da guerra: a energia elétrica, em alguns bairros, era fornecida por apenas algumas horas ao longo do dia. Em alguns bairros periféricos, o serviço estava completamente suspenso. Comerciantes e donos de indústrias não mais contavam com o fornecimento de energia pela Manãos Tramways e recorriam a geradores próprios. A iluminação pública praticamente deixou de existir, e os bondes operavam em horários irregulares com equipamentos antigos e sem manutenção. A empresa se encontrava em estado de abandono oriundo de uma administração anterior, baseada em relações políticas, troca de favores e desinteresse na melhoria dos serviços. Somado a estes fatores, havia outro de natureza mais grave: a companhia deixara de pagar os salários de seus empregados em dia, além de não mais honrar com os acordos de abono salarial, correção com a inflação, e outras negociações trabalhistas. Pouco antes do final do governo Vargas, já havia uma grande insatisfação dos trabalhadores junto à direção da companhia, e a organização do primeiro movimentos de greve da classe no período Vargas:

²⁹⁰ Decreto-Lei 9601, de 16 de agosto de 1946.

GREVE! Entrarão, hoje, pela manhã, em greve pacífica, os condutores e motorneiros da Manaus Tramways. Originou o movimento grevista o não cumprimento por parte da companhia, do dispositivo legal que determina o aumento do salário daqueles trabalhadores, como fora estabelecido, já que o povo está pagando o novo aumento pela energia elétrica consumida, o qual, em parte, lhes deveria caber. Os chefes do movimento estiveram ontem, à noite, no gabinete do chefe da polícia, comunicando-lhe a deliberação que haviam tomado fazendo, porém, questão de frizar que tudo obedeceria a mais estrita ordem, sendo considerado como anarquista qualquer elemento que cometa violência e estrepolias.²⁹¹

No início do ano de 1946, o governo federal concedeu um abono salarial para várias categorias dos trabalhadores das empresas de energia e transporte em todo o país, o qual não foi repassado pela Manaus Tramways aos seus funcionários. Assim, os motorneiros, condutores e trabalhadores das usinas elétricas da empresa inglesa realizaram outro movimento de greve em Manaus:

O tráfego de bonde e o fornecimento de energia elétrica à cidade estão na iminência de ser paralisados, acarretando incalculáveis prejuízos à população local e as indústrias desta capital, isto em virtude dos diretores da Manaus Tramways se estarem negando conceder um abono aos seus funcionários, abono esse que já foi concedido às suas congêneres nos Estados de São Paulo, Rio Grande do Sul, Ceará, Alagoas e Minas Gerais, por determinação do Ministério das Relações Exteriores e Ministério do Trabalho. O abono que pleiteiam os funcionários da Tramways é o que se refere o decreto do sr. Presidente da República de 21 de dezembro de 1945, sob o n.º 8.122, que autoriza aos empregados de energia elétrica o abono salário correspondente ao mês de Novembro último. Acontece que, revogado o decreto acima, os dois ministérios mencionados resolveram conceder como abono, 600 cruzeiros a cada servidor das empresas referidas. Nada obstante isso, até o presente momento os funcionários da Tramways não foram contemplados com o abono em questão. Diante disso, iam os mesmos entrar em greve geral hoje pela manhã, mas, atendendo um apelo feito pelo interventor federal, prorrogaram o prazo para 48 horas, isto é, até que recebido aqui, o telegrama urgente que a Interventoria ontem dirigiu aos Ministérios do Trabalho e das Relações Exteriores ascutando essas autoridades sobre o assunto. Se a resposta do mencionado telegrama lhes for favorável, não mais tomarão a atitude que têm em vista, mas, no caso contrário entrarão em greve todos os funcionários do Tráfego e das usinas de energia elétrica.²⁹²

²⁹¹ O Jornal, ano: XIV, n.º: 4.358, Manaus, quinta-feira, 20 de setembro de 1945, reportagem de capa.

²⁹² Jornal A Tarde, Ano: IX, n. 2.654, Manaus, quarta-feira, 2 de janeiro de 1946, p. 2.

Os movimentos grevistas dos trabalhadores da Manáos Tramways passaram a ser comuns durante todo o primeiro semestre de 1946: ocorreram, no mínimo, seis greves ou ameaças de greve até julho daquele ano. Os trabalhadores da empresa perceberam que havia se tornado fácil pressionar o governo estadual, que por sua vez se tornara o negociador dos direitos dos trabalhadores junto ao Governo Federal, o qual garantia estes direitos por meio do aumento de tarifas ou concessão de benefícios à empresa inglesa. Esta, por fim, não honrava seus compromissos de repasse dos direitos aos trabalhadores, ou os honrava em parte, iniciando novo ciclo de negociações e paralisações de trabalhadores, até se tornar uma situação insustentável, sobretudo para a população de Manaus, a qual passou a pressionar o governo estadual para uma solução imediata dos problemas com eletricidade.

Com a intervenção da empresa pelo Governo Federal, assume o posto de Interventor, em 13 de setembro de 1946²⁹³, o tenente coronel Osvaldo Pinto da Veiga, engenheiro militar do Exército Brasileiro. Este militar, até sua nomeação em Manaus, trabalhava como diretor da Fábrica de Material de Transmissões²⁹⁴ do Exército e, à frente da Manáos Tramways, tinha por objetivo controlar os passivos trabalhistas, melhorar a qualidade dos serviços e equilibrar a situação financeira da empresa. John Rhys Taylor e Venâncio Igrejas Lopes, então primeiro e segundo no comando da empresa, deveriam se reportar ao Coronel Veiga durante todo o período de intervenção, que durou aproximadamente um ano. A intervenção ocorreu em três segmentos de atuação:

i) Reestabelecimento das condições técnicas e operacionais das usinas de geração: até dezembro de 1946 a empresa procedeu com a aquisição de materiais de reposição, com prioridade para as usinas de geração, além de materiais para o sistema de distribuição e material rodante para os bondes. A reponsabilidade técnica ficou a cargo dos engenheiros John Taylor (superintendente) e Alexandre Deneriaz (engenheiro-chefe). Os recursos para as aquisições foram obtidos diretamente do Governo Federal a título de empréstimo.

ii) Reestabelecimento da saúde financeira das operações: o estado do Amazonas, ainda o maior cliente da Manáos Tramways, não honrava os pagamentos à empresa desde o

²⁹³ Portaria 823/1946 do Ministério de Viação e Obras Públicas.

²⁹⁴ Hoje Imbel – Indústria Brasileira de Material Bélico.

início de 1945. Havia ainda o interminável litígio referente às dívidas anteriores a 1920, além da justificativa que a nova legislação da década de 1930 e o período da guerra impediram o fluxo de capitais e bens da matriz londrina para a empresa em Manaus, como segurança e manutenção das operações face à inadimplência estadual. Osvaldo Veiga, junto ao governo federal, conseguiu aporte de capitais para quitação dos valores da inadimplência estadual desde 1945²⁹⁵.

iii) Redução dos passivos trabalhistas e resgate da confiança do trabalhador: de acordo com os representantes sindicais da categoria, os trabalhadores da Manáos Tramways não haviam recebido, desde 1945, uma série de reajustes salariais e outros direitos trabalhistas determinados pelo Ministério de Viação e Obras Públicas após a saída de Getúlio Vargas. Com isso, ocorreram quatro greves de condutores de bondes desde janeiro de 1946, sendo a última durante o período de intervenção. Osvaldo Veiga, militar avesso a greves, cedeu. Os reajustes devidos foram pagos a partir de aporte de verbas ministeriais.

A intervenção federal na Manáos Tramways ocorreu, sobretudo, a partir de uma série de articulações da Associação Comercial do Amazonas (ACA) junto à imprensa e ao governo estadual. A ACA já apresentava seu descontentamento com a empresa inglesa, e em particular com seu gestor Edward Kirk, há quase duas décadas, e em especial a partir do período em que o fornecimento de energia deveria ser garantido pelo Estado às atividades ligadas ao beneficiamento da borracha em Manaus, por conta da II Guerra Mundial. Na ocasião, a ACA passou a opinar publicamente que o fornecimento de energia deveria ser estatizado, ou mesmo repassado a outro grupo empresarial. A partir de 1946, o discurso da entidade mudou de maneira inteligente: pedir a estatização seria difícil, uma vez que a concessão estava garantida em contrato até 1968. Seria mais eficiente solicitar inicialmente a intervenção do Governo Federal na empresa de energia, uma vez que esta ação já estava garantida pela nova Constituição, e em outras unidades da Federação já havia sido iniciado o debate intervencionista / estatizador. De concreto, no entanto, o presidente Eurico Gaspar Dutra assinou apenas três intervenções em empresas de energia elétrica em seu governo. Iniciou-se com a intervenção na Ceará

²⁹⁵Apesar de o débito ser estadual, este foi quitado pelo Governo Federal a partir de um entendimento de que o estado do Amazonas ainda se encontrava sob intervenção.

Tramway Light and Power Company em 1º de junho daquele ano²⁹⁶. Em agosto, procedeu com a intervenção na Manáos Tramways, e em 13 de setembro do mesmo ano, iniciou-se a intervenção na Pará Electric Railways and Lighting Company Limited²⁹⁷. Todas as intervenções foram conduzidas por militares do Exército Brasileiro que assumiram os postos à frente de cada empresa, e foram encerradas durante o ano de 1947. Em Manaus, as atividades intervencionistas na empresa tiveram término em 18 de junho de 1947, por meio do Decreto-Lei 23.217, e o comando da empresa voltou à mão do Engenheiro John Rhys Taylor.

Decreto nº 23.217, de 19 de Junho de 1947.

**Declara extinta a intervenção na
Manaus Tramways & Light
Company Ltd.**

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, usando da atribuição que lhe confere o artigo 87, nº I, da Constituição, decreta:

Art. 1º Fica extinta a intervenção na "Manaus Tramway & Light Company Limited" decretada nos termos do Decreto-lei nº 9.601, de 16 de agosto de 1946.

Art. 2º Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Rio de Janeiro, 18 de junho de 1947, 126º da Independência e 59º da República.

EURICO G. DUTRA

Clovis Pestana²⁹⁸

O período de intervenção trouxe resultados positivos para o fornecimento de energia elétrica em Manaus. Ao que mostraram as fontes de pesquisa, os períodos de falta de energia foram reduzidos em sua frequência e duração. Houve uma melhor comunicação entre empresa e população sobre o serviço prestado (horários de

²⁹⁶Decreto-Lei Nº 9.315, DE 1º de Junho de 1946.

²⁹⁷Decreto-Lei Nº 9.860, DE 13 de Setembro de 1946.

²⁹⁸Diário Oficial da União - Seção 1 - 19/6/1947, Página 8251.

circulação de bondes, avisos de interrupção programada de energia), foram adquiridas peças de reposição de máquinas e equipamentos, e foram honrados os direitos trabalhistas pendentes aos empregados da empresa. A partir do momento em que o comando da empresa foi restituído aos ingleses, no entanto, novamente a qualidade dos serviços prestados decaiu.

Houve, portanto, uma nova sequência de ataques da Associação Comercial do Amazonas / *Jornal do Commercio* contra a *Manáos Tramways and Electric Light Company*, a partir do último trimestre de 1947, e cujo teor de ataque foi gradualmente elevado ao longo das edições. A seguir um exemplo dos ataques iniciais, em que apenas se apresentava o estado do fornecimento dos serviços, e solicitava ao poder legislativo que se pronunciasse a respeito, uma vez que os serviços de eletricidade eram subordinados ao poder executivo estadual:

Sem fugirmos à verdade, todos os dias somos vítimas de surpresas por parte da direção da Companhia. Ora são os bondes que fracassam na beira do caminho, obrigando os passageiros a percorrerem a pé o trajeto longo da cidade para o lar, ora são as sombras de luz que aparecem nas lâmpadas, ora são os eclipses forçados. E assim, nessa marcha acelerada para o debacle, caminha a *Manaus Tramways*, enquanto o povo vai sofrendo um diabo com tantas manobras calculadas, parece que com o fim de nos tornar aos períodos das candelas de azeite de peixe-boi. E talvez que quando chegarmos a esta época estejamos mais bem servidos, pelo menos teremos a certeza que as candelas não falharão. O povo não pode mais escutar as notícias radiofônicas, daqui e do estrangeiro, os refrigeradores, ventiladores, máquinas das empresas, tanto quanto depende da *Manaus Tramways*, está ameaçando, diariamente, de ficar paralisado, porque todos os dias a Companhia se sai com um pretexto para suspender sem aviso prévio o fornecimento de energia. [...]. Enquanto toda esta alteração se verifica, dobram as taxas de consumo de energia e de força, dobram as passagens nos ronronantes e preguiçosos bondezinhos provincianos que a companhia sustenta, e tudo caminha como se estivéssemos no melhor dos mundos. Parece que é o momento de apelarmos para os senhores da Assembleia Legislativa, no sentido de que se acabe de uma vez para sempre com estas frequentes surpresas. Temos gritado constantemente contra os defraudadores da economia popular, e que outra cousa não está fazendo a *Manaus Tramways*, que defraudar a economia popular? Necessitamos melhorar de muito as nossas condições de vida, e dessa forma nunca poremos um pé na frente, enquanto a *Manaus Tramways* estiver no firme propósito de atravancar o nosso progresso, impedir a nossa marcha alviçareira para o futuro²⁹⁹.

²⁹⁹*Jornal do Commercio*, edição de 02 de outubro de 1947.

A partir de novembro de 1947, o teor do discurso da imprensa se dava no sentido de mostrar que faltava o poder de fiscalização do estado junto à concessionária, uma vez que a qualidade dos serviços, durante o período de intervenção federal, havia mostrado melhoria significativa por conta do poder coercitivo do governo:

Todos os dias recebemos telefonemas anônimos, solicitando que peçamos providências ao sr. Governador do Estado, contra o estado das cousas em que jaseamos. Porém, não há jeito. A concessionária dos serviços elétricos não é capaz de dar um geitinho naquele velho e emperrado processo de economizar a luz e a energia em proveito de não sabermos de quem. Do povo é que não é. [...]. Impossível, de fato, é permanecermos nessa situação crítica. O governo deve solicitar às autoridades competentes uma medida coercitiva que venha por cobro a um estado de cousas insuportáveis. Quando aqui se encontrava o interventor, a companhia concessionária comprazia-se em afinar pelo diapasão da correção, não faltando com os seus compromissos. Agora procede à revelia, como bem entende, dando luz quando quer e quando está disposta³⁰⁰.

A imprensa escrita, e agora também a imprensa de radiodifusão (a Rádio Baré em especial, que era parte interessada na existência de um serviço regular de energia elétrica para a operação de seus equipamentos³⁰¹), diariamente promoviam a campanha em desfavor da concessionária de energia elétrica e de transporte por bondes. A partir do término da intervenção federal, e com o novo declínio na qualidade dos serviços aos clientes, iniciou-se o movimento para uma nova estatização dos serviços de eletricidade, como ocorrera em 1902. Com isso, praticamente todo e qualquer meio de comunicação da capital (incluindo o Diário Oficial do estado do Amazonas) passou a realizar uma maciça campanha negativa e definitiva contra a empresa. Não mais havendo a crença de uma nova intervenção federal, o discurso dos meios de comunicação passou a ser outro: uma vez que ingleses e governo não mais andavam em boas relações, este fator serviu como pretexto para o novo discurso ser baseado no fato de a empresa estrangeira estar servindo unicamente aos seus próprios interesses e ao capitalismo britânico, defraudando a economia popular e prejudicando o pobre povo amazonense.

Parece que é chegado o momento de apelarmos para os senhores da Assembleia Legislativa, no sentido de que se acabe de uma vez para sempre com essas frequentes surpresas. Temos gritado constantemente contra os

³⁰⁰Jornal do Commercio, edição de 23 de outubro de 1947.

³⁰¹ OLIVEIRA, José Aldemir de. **Manaus de 1920-1967: a cidade doce e dura em excesso**. Manaus: EDUA, 2003, p. 103.

defraudadores da economia popular, e que outra coisa não está fazendo a Manaus Tramways, que defraudar a economia popular? Necessitamos melhorar de muito as nossas condições de vida, e dessa forma nunca poremos um pé na frente, enquanto a Manaus Tramways estiver no firme propósito de atravancar o nosso progresso, impedir a nossa marcha alviçareira para o futuro³⁰².

A nota acima, do Jornal do Commercio, é um dos exemplos da fase inicial desta campanha contra a empresa inglesa, que perdurou até que o estado do Amazonas assumisse os serviços de eletricidade no início da década de 1950. Uma vez que toda a imprensa havia se reunido em uma causa comum, não seria inteligente ao Poder Político assumir uma posição contrária à imprensa. A partir do momento em que o Executivo e o Legislativo do estado se uniram ao Poder Econômico e à imprensa, a nova configuração das interações com os ingleses pôde ser definida.

4.7. Leopoldo Neves entra em cena: a reestatização dos serviços de eletricidade.

Leopoldo Amorim da Silva Neves iniciou tardiamente sua carreira na política partidária, aos 41 anos, quando se elegeu prefeito do município de Parintins. Até então, havia exercido cargos na administração pública estadual e federal. Engenheiro Agrônomo por profissão, também se dedicou ao cultivo de juta no município de Parintins, antes de iniciar sua carreira política.

Elegeu-se deputado federal constituinte em 1946, e após os trabalhos de redação da nova Constituição, passou a exercer mandato legislativo ordinário. Em 1947 elegeu-se Governador do Amazonas para o período 1947-1951. Amigo de Eurico Gaspar Dutra, Leopoldo Neves representava uma mudança no cenário político local, o qual teve à frente Álvaro Maia por quase todo o período em que Getúlio Vargas esteve na Presidência do Brasil. Durante seu mandato, principalmente por conta das boas relações com o Governo Federal, Leopoldo Neves conseguiu realizar uma boa administração estadual, com equilíbrio de contas e o início da produção de juta e malva em grande quantidade para exportação, o que permitia uma esperança de um novo ciclo econômico que estabilizasse a economia estadual.

Em relação aos serviços de eletricidade, o novo governador recebeu um grande desafio: a iluminação pública quase não mais existia, e era restrita ao centro da capital. A geração de energia nas duas usinas não garantia a demanda necessária para o

³⁰² Jornal do Commercio, edição de 13 de novembro de 1947.

consumo de seus clientes há vários anos. Os bondes operavam de maneira irregular e com equipamentos quase inservíveis. Grupos geradores de energia eram adquiridos por particulares para as suas residências e estabelecimentos comerciais. Manaus era uma cidade às escuras, com uma população insatisfeita com os serviços de energia de uma companhia inglesa que não mais podia se respaldar em laços de amizade de seus diretores com o Poder Político local. A partir de uma aparente isenção política com a companhia inglesa, Leopoldo Neves se torna então o primeiro chefe do Poder Executivo estadual, desde 1908, a questionar o contrato de arrendamento dos serviços de eletricidade e tomar atitudes concretas para a saída da Manáos Tramways como empresa concessionária.

Foi necessário, inicialmente, haver a união de forças entre Poder Executivo, Poder Legislativo, Poder Econômico (por meio da ACA) e a imprensa. Não era mais o caso de ocorrer outra intervenção federal, e sim de se encontrar uma maneira para a cassação da concessão que somente se findaria em 1968. A cidade de Manaus era refém de um sistema obsoleto de geração e de distribuição de energia elétrica³⁰³, e refém econômica de um contrato firmado em uma época na qual o estado dispunha de enormes aportes econômicos por conta da exportação da borracha.

A Assembleia Legislativa, portanto, solicitou em 1949 a revisão do contrato estabelecido quatro décadas antes, com todas as suas revisões. Prontamente, o chefe do Poder Executivo atendeu à demanda e organizou uma comissão para a análise contratual, liderada pelo Engenheiro Belizário Dias e membros da Assembleia Legislativa e da Associação Comercial do Amazonas. Fazia-se necessário encontrar uma maneira jurídica e/ou técnica para a retirada da Manáos Tramways da condição de arrendatária de um serviço que praticamente não era mais prestado à maior parte da população da cidade de Manaus. Leopoldo Neves, portanto, capitaneou a encampação dos serviços de eletricidade pelo Estado do Amazonas após quarenta e dois anos de arrendamento para a companhia inglesa.

³⁰³ Manaus, em 1949, era a única capital brasileira que ainda utilizava sistema de eletricidade em corrente contínua.

4.8. *This is the end*: a perda da concessão pela Manáos Tramways e a recriação dos Serviços Elétricos do Estado.

Passadas pouco mais de quatro décadas desde o início das operações da Manáos Tramways and Electric Light Company Limited, a capital do Amazonas não podia mais apresentar o mesmo visual imponente e moderno existente em 1908. Os equipamentos se encontravam em situação calamitosa, e a solução técnica mais viável seria a substituição de toda a estrutura de geração e distribuição de energia para que o sistema pudesse ter uma operação com a mínima segurança e confiabilidade³⁰⁴. Não havia, no entanto, intenção alguma de investimentos por parte da Manáos Tramways para a recuperação do sistema. Na outra ponta do problema, havia o Poder Concedente que carecia de uma solução jurídica para a substituição da empresa concessionária.

A Manáos Tramways detinha, a partir do contrato original, a concessão da exploração de geração e de distribuição de energia elétrica para luz, força e transporte público, sendo esta concedida originalmente pelo estado do Amazonas. Ao longo das décadas, em especial a partir da criação do Código de Águas, a configuração foi redesenhada, e a concessão dos ingleses foi reconfigurada para: fornecimento de força e luz (concessão do Governo Federal) e fornecimento de transporte público de passageiros e cargas (concessão municipal). No entanto, ambas as concessões estavam cedidas em comodato ao Governo Estadual, que fazia a sua gestão técnica e financeira. Tornava-se, portanto, uma administração confusa das concessões repassadas aos ingleses, que por muitos anos recorriam às três esferas de governo para defender seus interesses e de acordo com sua conveniência, ou por meiodomelhor contato político em cada momento.

O processo político/jurídico para a retirada da concessão foi iniciado em 1948, quando o Governador Leopoldo Neves se alia aos deputados Carlos Soares de Mello (Presidente da Assembleia Legislativa em 1947-1948), José Negreiros Ferreira (Presidente da Assembleia Legislativa em 1949-1950 e sucessor de Leopoldo Neves no Executivo estadual), e Paulo Pinto Nery (líder da oposição no Poder Legislativo e posteriormente prefeito de Manaus). Esta aliança, dentre outros temas, discutiu a necessidade da encampação dos serviços elétricos pelo estado do Amazonas como única maneira possível de se retornar a qualidade do fornecimento de energia elétrica, a exemplo do que se configurava em outros estados da Federação.

³⁰⁴ Jornal do Commercio, edição de 25 de março de 1950.

Os ingleses perceberam a manobra governamental, e durante os anos 1948-1949 mantiveram o sistema elétrico em sua mínima condição operacional para garantir o contrato de arrendamento. Este contrato, firmado em 1908 e com algumas revisões ao longo das décadas seguintes, apresentava duas cláusulas que deveriam ser monitoradas constantemente pela Manáos Tramways:

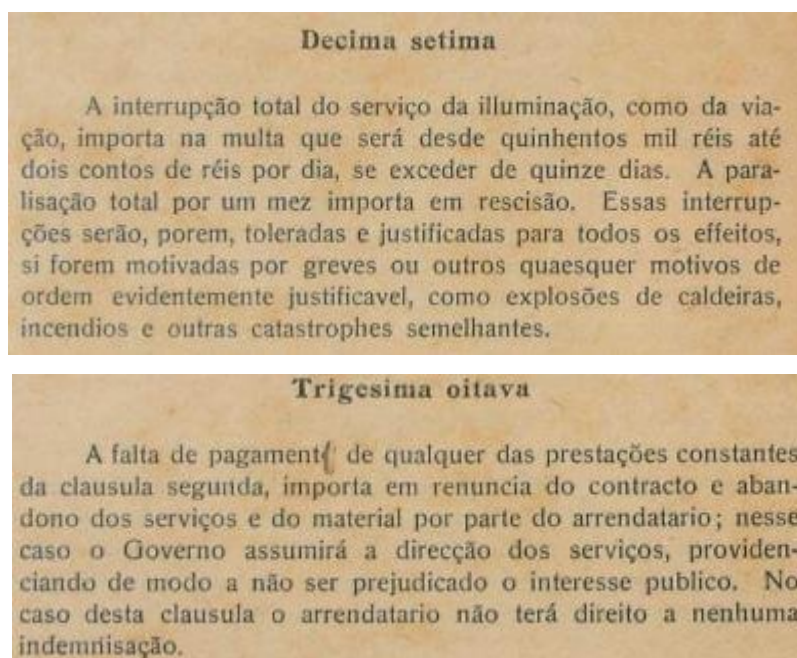


Fig 4.12: Cláusulas 7ª e 8ª do Contrato celebrado entre Governo do Estado e Manáos Tramways. Fonte: Acervo Eletrobras Distribuição Amazonas.

Ao final da década de 1940 a Manáos Tramways já não dispunha mais de um corpo gerencial composto por ingleses. Mais especificamente, o único inglês que efetivamente trabalhava na companhia era John Rhys Taylor na função de superintendente, que recebia ordens diretamente de George Booth, ainda acionista majoritário da empresa (e de outras empresas em Manaus). Taylor e Booth, isolados e já sem o respaldo do Poder Político, apenas fizeram o possível para postergar a existência da empresa sem o descumprimento das duas cláusulas acima.

O Poder Político estava, no entanto, determinado em retirar a concessão da Manáos Tramways. As fontes de pesquisa mostram que nos meses de julho, agosto e setembro de 1949 ocorreram quatro grandes interrupções de energia, sendo a maior delas com duração de 19 dias, entre 03 e 22 de setembro de 1949³⁰⁵. Nunca, porém, que chegasse aos 30 dias (que garantiria a rescisão contratual sumária). O Governo atou-se,

³⁰⁵ELETOBRAS DISTRIBUIÇÃO AMAZONAS. Relatório de Interrupções de energia – Ano 1949 (M. Tramways).

portanto, à cobrança dos pagamentos da concessão pela Manáos Tramways ao estado do Amazonas.

Iniciou-se, portanto, a maior e última querela entre ingleses e governo desde o início da eletricidade em Manaus. As cobranças circulavam em via de mão dupla: ingleses cobravam pagamentos atrasados desde a década de 1920, enquanto estado do Amazonas cobrava o pagamento das multas aplicadas, e a manutenção no sistema. John Taylor não mais conversava com o governador Leopoldo Neves, e o único elo entre empresa e governo era feito por meio de Venâncio Igrejas Lopes, o segundo no comando da empresa em 1949.

Em 1º de dezembro de 1949, a Manáos Tramways, sem qualquer comunicação ao governo do estado, resolve dar aviso prévio a todos os funcionários do serviço de viação pública, e comunica a suspensão dos serviços de bondes a partir de 1º de janeiro de 1950:

AVISO AO PUBLICO
 " THE MANAUS TRAMWAYS AND LIGHT
 COMPANY LIMITED "

PARALIZAÇÃO DO TRAFEGO

" THE MANAUS TRAMWAYS AND LIGHT COM
 PANY LIMITED ", arrendatária dos Serviços Elétricos de
 Estado, provida ao público que, a partir de 6 horas de
 dia 1.º de Janeiro de 1950, terá suspensão o tráfego dos
 bondes desta Empresa.

Motivo de força maior, que substancialmente afeta
 a situação econômica e financeira desta Companhia
 obriga a mesma, contra seus desejos, a determinar esta
 providência, atendendo a que os déficits, sempre em as-
 cendência, ameaçam a estabilidade das outras seções
 exploradas por esta Companhia.

No último quinquênio (1944-1948) tivemos no Tráfego
 um déficit de Cr\$ 4.353.167,90, quasi Cr\$ 300.000,00
 anuais, deficit este que, nos últimos meses, de Maio a
 Outubro deste ano elevou-se a Cr\$ 645.240,10.

O pequeno saldo da exploração das outras seções
 (Luz e Força) tem sido consumido para cobertura desse
 deficit do Tráfego, impossibilitando a melhoria do Servi-
 ço de Luz, dada a falta de numerário para importação
 dos materiais necessários, o que ameaça a estabilidade
 desses serviços.

A Constituição da República no Art. 151, parágrafo
 único, assegura uma justa remuneração do capital das
 Companhias que exploram os serviços públicos, a fim de
 lhes permitir atender a necessidade de melhoramento e
 expansão desses serviços.

O Art. 202, parágrafo 1.º do Código de Aguas de-
 termina que seja procedida a revisão dos contratos exis-
 tentes.

E que esses dispositivos legais reconhecem que, com
 os encargos das obrigações sociais, impossível é a con-
 tinuação de exploração de Serviços Públicos, sem uma
 revisão completa dos mesmos.

THE MANAUS TRAMWAYS, não pode levantar ca-
 pitais dada a situação deficitária em que está, acrescida
 com a situação de dificuldades financeiras e econômicas
 da Inglaterra.

O serviço de transporte na cidade nada sofrerá por-
 que há ônibus em quantidade suficiente. Quasi todas as
 cidades do Brasil e de outros países estão extinguindo ou
 diminuindo sensivelmente o tráfego de bondes.

Os nossos empregados que trabalham no tráfego,
 não serão abandonados por nós.

Os que têm estabilidade serão aproveitados em ou-
 tras seções e os que não têm, serão indenizados na for-
 ma da Lei, com a segurança de que sempre que haja
 uma vaga na Cia., não esqueceremos de aproveitar ao
 bom empregado que tenha deixado o serviço por força
 desta situação.

Manaus, 1.º de Dezembro de 1949.

THE MANAUS TRAMWAYS AND LIGHT COM-
 PANY LIMITED.
 JOHN R. TAYLOR
 Gerente Interino

Figura 4.13: Primeira comunicação de paralização do tráfego de bondes pela Manáos Tramways.
 Fonte: Jornal do Commercio, edição de 02 de dezembro de 1949.

A Manáos Tramways, por meio da nota acima, tencionou colocar governo e população como refém de seus pleitos ao sinalizar a paralisação do tráfego de bondes. Os bondes não eram mais rentáveis para a companhia como no passado, e o transporte público já era predominado pelos ônibus. A concessão de transporte público provinha do estado/município, enquanto o Poder Concedente da geração e distribuição de eletricidade pertencia ao Governo Federal. Não sendo possível ameaçar a suspensão da geração de energia, ameaçou a partir do transporte público. A Manáos Tramways republicou o comunicado no Jornal do Commercio nos quinze dias seguintes.

Leopoldo Neves se encontrava no Rio de Janeiro quando os ingleses decidiram paralisar o tráfego dos bondes. Em Manaus, a reunião ordinária da Assembleia Legislativa teve como pauta única o tema impulsionado pela Manáos Tramways:

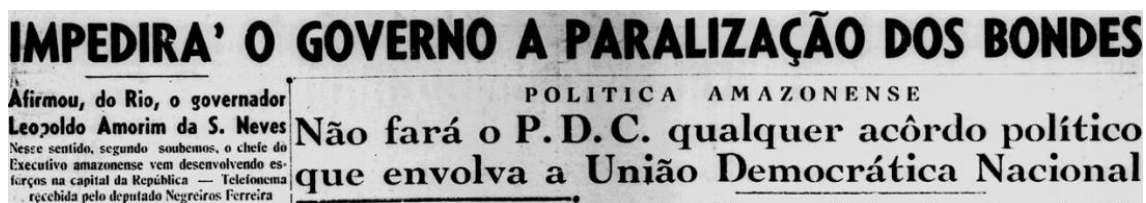


Figura 4.14: Manchete do Jornal do Commercio sobre a repercussão da Nota da M. Tramways.
Fonte: Jornal do Commercio, edição de 03 de dezembro de 1949.

O comentário diário de ontem, em toda a cidade, foi a propalada intenção da 'The Manáos Tramways' de fazer paralisar seus veículos elétricos a partir do início de janeiro próximo. Tanto assim que, conforme noticiamos em outro local, por meio de extensa e detalhada 'Nota', a companhia concessionária de luz e força faz sentir os motivos de sua determinação, por meio de alegações que, por sinal, foram energicamente combatidas na sessão de ontem da Assembleia Legislativa do Estado. Sabido que a concessionária já iniciou até a despedida em massa dos seus empregados, tão logo tomou conhecimento da notícia, o governador interino, deputado Negreiros Ferreira levou o fato ao governador Leopoldo Neves, ora na Capital Federal. Nessa ocasião, este último teve ensejo de afirmar que está tratando do assunto, com o maior carinho, junto às autoridades do sul do país uma vez que é sabido, ter tido o caso da 'Manáos Tramways' um dos motivos principais da ida ao Rio de Janeiro, do chefe do executivo amazonense. Depois de notificar ao deputado Negreiros Ferreira do trabalho que vem desenvolvendo junto ao Catete e ao Ministério da Viação, disse mais o governador amazonense, acreditar sinceramente na boa vontade do Presidente Eurico Dutra, que, mais uma vez não deixará de olhar para o Amazonas, intercedendo pela concessão do pretendido empréstimo de Cr\$ 7.000.000,00 à Tramway, para que a mesma continue com seus serviços regulamentares. Concluindo, o governador Leopoldo Neves não ser durante o seu governo que o Amazonas deixará de contar com os serviços normais de tração, força e luz mantidos pela companhia inglesa³⁰⁶.

Os ingleses haviam comprado uma briga não somente com o executivo estadual. A leitura das edições do Jornal do Commercio de dezembro/1949 permite a compreensão de que houve a união entre Leopoldo Neves, Assembleia Legislativa, Prefeitura Municipal de Manaus, Câmara dos Vereadores do Município de Manaus,

³⁰⁶ Jornal do Commercio, edição de 03 de Dezembro de 1949.

Associação Comercial do Amazonas³⁰⁷, Banco de Crédito da Borracha e, sobretudo, a população da cidade de Manaus. Todos pleiteando não exatamente a saída dos ingleses, mas uma solução no fornecimento de energia elétrica e a não paralisação dos serviços de viação. Leopoldo Neves, após cumprir os demais compromissos junto ao Governo Federal, permaneceu no Rio de Janeiro com o intuito de somente regressar a Manaus com uma solução referente aos serviços de eletricidade:

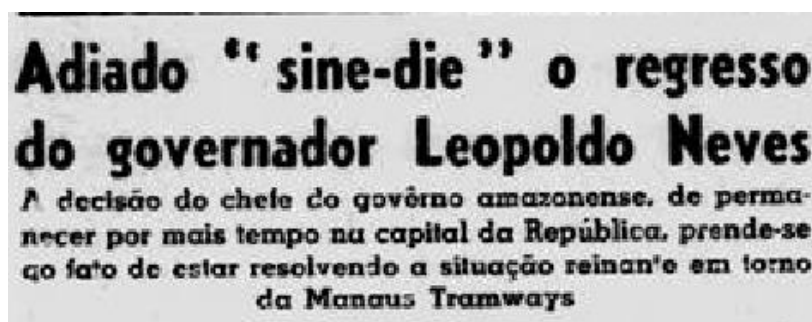


Figura 4.15: Permanência de Leopoldo Neves na Capital Federal.
Fonte: Jornal do Commercio, edição de 16 de Dezembro de 1949.

O governador Leopoldo Neves adiou sua viagem, 'sine-die'. Motivou essa resolução, a necessidade de permanecer no Rio, até a solução do caso da Manaus Tramways. A respeito, S. Excia. conferenciou, hoje, com o Presidente da República. A conferência durou cerca de quarenta minutos, tendo o governador feito longa exposição da situação real da Manaus Tramways. O presidente Dutra, depois de ouvir a exposição encaminhou o governador ao Banco do Brasil, onde nova conferência manteve com o presidente Ovídio Abreu. Falando a 'Meridional', o governador não quis entrar nos detalhes das conversações, afirmando que tudo fará para evitar a paralisação dos bondes, acrescentando que as démarches caminham para esse fim. Hoje, à tarde, o governador conferenciou com o ministro da Educação, com quem tratou diversos assuntos³⁰⁸.

Ocorre, no entanto, que não havia uma solução imediata para conter a paralisação dos bondes em Manaus. O Governo Federal, apesar do seu bom relacionamento com o Governo do Estado do Amazonas, não tinha interesse em ceder o empréstimo de oito milhões de cruzeiros para algo que não haveria garantia de melhoria real³⁰⁹. Enquanto não se decidia o que fazer, transcorria-se o prazo para a paralisação das atividades dos bondes pela Manáos Tramways. Durante a última quinzena de

³⁰⁷ A ACA enviou, inclusive, uma delegação para acompanhar Leopoldo Neves na Capital Federal em dezembro de 1949.

³⁰⁸ Jornal do Commercio, edição de 16 de Dezembro de 1949.

³⁰⁹ Valor equivalente a R\$ 7.240.000,00 em 02 de janeiro de 2018.

dezembro de 1949, Leopoldo Neves e Ricardo Xavier da Silveira (procurador da Manáos Tramways para as negociações com o estado do Amazonas) travaram um embate no qual seria decidido o futuro da eletricidade na cidade de Manaus.

Em 24 de dezembro de 1949 ambos chegaram a um primeiro acordo: os bondes não seriam paralisados enquanto não houvesse uma solução definitiva para a situação³¹⁰. Dava-se, portanto, mais prazo para que houvesse um possível entendimento entre Governo Federal, Estado do Amazonas e Manáos Tramways. Quatro dias depois, no entanto, os acionistas da empresa inglesa decidem não aceitar a continuidade dos serviços de bondes, por entenderem que o Poder Político (estadual e federal) não apresentava uma proposta viável para a continuidade dos serviços de viação³¹¹. Leopoldo Neves comunicou o fato em nota oficial, lamentando-se pelo fato de os serviços de bondes, tradicionais na capital, terem de encerrar suas atividades em 1º de janeiro de 1950.

Infere-se, no entanto, que Leopoldo Neves e o Governo Federal previamente não tinham interesse na continuidade da operação inglesa dos bondes. A partir do momento em que o Governador do Estado do Amazonas “lavou as mãos” em relação à permanência dos serviços viários, os ingleses voltaram atrás e decidiram pela continuidade dos serviços, inclusive com a anulação dos avisos prévios de demissão dos trabalhadores envolvidos na operação. Ricardo Xavier da Silveira, na ocasião, encontrou-se com o Leopoldo Neves na residência do governador em 30 de dezembro de 1949, e o comunicou verbalmente da decisão dos acionistas em manter as operações. Este, por sua vez, solicitou que a comunicação fosse realizada por escrito, o que foi feito na mesma data³¹². No primeiro dia do ano de 1950, portanto, mantinha-se o tráfego dos bondes elétricos, não ocorreram demissões de funcionários do sistema de viação, e a imprensa noticiava um novo herói para a cidade de Manaus: o governador Leopoldo Neves³¹³.

Neves foi um excelente estrategista político: infere-se que, desde o início, era seu desejo (e também desejo do Presidente Dutra) a incorporação dos serviços elétricos pelo estado do Amazonas, como havia sido feito no início do século pelo Governador Silvério Nery. As negociações com os ingleses nada mais eram que maneiras de ganhar

³¹⁰ Jornal do Commercio, edição de 25 de dezembro de 1949.

³¹¹ Jornal do Commercio, edição de 29 de dezembro de 1949.

³¹² Jornal do Commercio, edição de 31 de dezembro de 1949.

³¹³ Jornal do Commercio, edição de 01 de janeiro de 1950.

tempo para que o governo estadual pudesse definir sua estratégia para a encampação não somente dos bondes, mas como de todo o sistema elétrico da capital Manaus.

Durante todo o mês de janeiro de 1950, o governo estadual evitou realizar qualquer negociação com os ingleses, que pleiteavam aportes financeiros, isenção de pagamento do contrato de arrendamento, e aumento das tarifas aplicadas ao transporte de passageiros. Leopoldo Neves alegava aos ingleses que tais pleitos dependiam de aprovação do Governo Federal, o qual estaria analisando as demandas. Ainda, Leopoldo Neves expunha que o aporte financeiro de 30 milhões de cruzeiros só seria disponibilizado aos ingleses a partir da chegada dos materiais para o reaparelhamento de todo o sistema elétrico. Esta condição era inexecutável: não havia ainda um pedido de aquisição de materiais de reposição aos fornecedores. O sistema de geração de energia já se encontrava obsoleto, e com meio século de utilização. Não havia peças de reposição disponíveis a pronta entrega, e os materiais demorariam, no mínimo, oito meses para serem entregues a partir de sua encomenda. Infere-se que esta condição inexecutável, portanto, seria a estratégia para a desistência do contrato por parte da concessionária.

Em 11 de fevereiro de 1950, portanto, a Manáos Tramways entrega os pontos. De acordo com o *Jornal do Commercio*, Leopoldo Neves é procurado pelo senhor Ricardo Xavier da Silveira em sua residência, ainda no início da manhã, para comunicar que seriam encerradas, em definitivo, as atividades de viação elétrica em Manaus, e que manteria as atividades de fornecimento de força e luz por se tratar de concessão do Governo Federal. O governador não cedeu à ameaça e, portanto, solicitou ao representante da concessionária que fizesse este comunicado por escrito, o que foi feito ao meio dia da mesma data por meio de ofício. Este documento comunicava que as atividades seriam encerradas em 48 horas a partir de seu recebimento, ou seja, na data de 13 de fevereiro de 1950.

Em face da atitude assumida pela companhia de energia, Leopoldo Neves decretou *ad referendum* da Assembleia Legislativa, a rescisão do contrato mantido entre o estado do Amazonas e a concessionária, com a encampação de suas instalações e a operação de todo o sistema elétrico a partir de 13 de janeiro de 1950³¹⁴. A empresa volta a ser denominada “Serviços Elétricos do Estado do Amazonas”, e seu dirigente passa a ser o engenheiro Belizário Dias, o qual já havia anteriormente passado por vários cargos

³¹⁴ Decreto Estadual número 86 (AM), de 11 de janeiro de 1950.

técnicos na administração estadual, inclusive o de fiscal dos serviços operados pelos ingleses.

Encerraram-se, portanto, as atividades da “The Manáos Tramways and Electric Light Company Limited”, após 42 anos de operação como concessionária de energia elétrica para a cidade de Manaus, e que ainda permanece como a razão social que explorou os serviços de eletricidade por mais tempo no estado do Amazonas. Uma empresa que passou por dois extremos: da vanguarda tecnológica e do reconhecimento da qualidade de seus serviços, para um serviço irregular e ineficiente, com um sistema obsoleto e sucateado.

CONCLUSÃO

O advento da eletricidade como fonte de energia não foi um ato ocorrido exclusivamente por conta de um avanço tecnológico. A implantação de uma nova matriz energética em uma localidade demandou a união dos esforços de vários segmentos da sociedade. Foram necessários os trabalhos de planejamento, investimentos, desapropriações, mudança da concepção urbanística, treinamento e contratação de pessoal habilitado a trabalhar com eletricidade, criação de um sistema de logística para combustível e peças de reposição das usinas, e uma infinidade de outros fatores que se ajustaram ao longo das décadas para que esta nova modalidade de energia fizesse plenamente parte do cotidiano das cidades.

Em tese, o Poder Político teria apenas a função de fazer a contratação de um novo sistema de iluminação e transportes movido a eletricidade, e fiscalizá-lo após o início de sua operação, uma vez que a maior parte da energia seria destinada para os serviços públicos. O Poder Econômico, por sua vez, seria responsável pela operação e manutenção do sistema, de acordo com as cláusulas contratuais e a legislação vigente. Ocorre, no entanto, que a eletricidade se tornou um recurso indispensável e a sociedade se tornou, ao longo das décadas, quase totalmente dependente deste tipo de energia. Com isso, o Poder Econômico vislumbrou a oportunidade de expandir o capital por meio de novas oportunidades que envolvessem a eletricidade. O Poder Político, em paralelo, decidiu regular juridicamente a energia, e utilizá-la como ferramenta de autopromoção. Interesses opostos, mas que tiveram de se unir para que ambos pudessem alcançar seus objetivos. União esta que perdura até os dias atuais.

Os poderes são, obviamente, exercidos por pessoas. O Poder Político é exercido por governadores, deputados, interventores, prefeitos, sejam eleitos ou nomeados. O Poder Econômico é exercido pelos sócios, dirigentes, conselheiros, superintendentes, diretores e gerentes das empresas que exploram a indústria e os serviços de eletricidade. Assim, a união dos Poderes é basicamente a união de pessoas que possuem interesses em comum, ou que negociam a melhor maneira para que os interesses distintos sejam providenciados. Em Manaus, no período estudado neste trabalho, os dois poderes conseguiram manter seus interesses enquanto houve um bom relacionamento entre os dirigentes das empresas e os governantes. Em vários momentos, no entanto, a querela entre os poderes resultou em prejuízos financeiros, desgaste da imagem de governadores

e prefeitos, e um conseqüente fornecimento de um péssimo serviço à população da cidade de Manaus.

Empresa Pública ou Empresa Privada: qual a melhor situação?

O sistema elétrico de Manaus, durante o período estudado, foi controlado pela iniciativa privada em duas situações: 1896-1902 e 1908-1950. Em todos os demais períodos, e até o presente momento, o setor elétrico amazonense é controlado por uma (ou mais de uma) empresa estatal.

Gerar energia em Manaus (e em todo o interior do estado do Amazonas) é uma atividade complicada. Apesar dos recursos hídricos, os rios localizados no estado não possuem potencial para a implantação de usinas hidrelétricas³¹⁵. O único empreendimento do tipo, realizado no estado, a Hidrelétrica de Balbina, possui capacidade de geração de somente 250 MW, e somente em algumas épocas do ano. A demanda de energia da capital Manaus, em 2018, é de aproximadamente 1800 MW. A geração de energia fica, portanto, refém das usinas termelétricas ou de longas linhas de transmissão de energia gerada em outros estados.

No período pesquisado neste trabalho, ainda não se pensava em linhas de transmissão de energia, subestações, ou fontes alternativas de energia. O sistema elétrico era do tipo *geração distribuída*, no qual uma usina termelétrica produz a energia que é encaminhada diretamente ao consumidor final³¹⁶, e as usinas termelétricas instaladas em Manaus foram concebidas para a utilização de carvão (mineral ou vegetal) como combustível. A localização geográfica de Manaus impossibilitava uma boa logística para recebimento deste tipo de combustível, além de seus preços excessivamente caros para aquisição. Deste modo, o valor da energia vendida pela empresa ao consumidor final seria inferior aos custos com combustível e, portanto, a conta de sua aquisição era costumeiramente repassada ao governo. Quando o governo falhava no subsídio, a solução era substituir o carvão por lenha, sobras de madeira ou qualquer outro material orgânico que pudesse ser consumido pelas caldeiras.

³¹⁵ Os rios no estado do Amazonas são, em quase sua totalidade, rios de planície com ínfimos desníveis entre montantes e jusantes. São excelentes para navegação, porém não utilizáveis para a geração de energia elétrica de grandes potências.

³¹⁶ A geração distribuída ainda é presente em todos os municípios do interior do estado do Amazonas (2018).

Nesse cenário, gerar energia em Manaus não seria uma atividade lucrativa caso o governo não estivesse participando diretamente deste processo. Como o Poder Político detinha papel essencial na manutenção do capital privado na exploração da eletricidade, foi necessário o estreitamento dos laços entre os representantes e os governantes. Heleodoro Jaramillo recebeu, em 1895, a primeira concessão para iluminação pública a eletricidade. Detinha o bom relacionamento com o Poder Político (inclusive já era detentor da concessão de telefonia para a cidade de Manaus), porém não possuía experiência técnica para conduzir o serviço e, por conseguinte, repassou a concessão aos americanos da *Manáos Electric Lighting Company*, cujo pessoal detinha o conhecimento técnico e administrativo, e mantiveram o serviço em boa operação até o final do governo de José Cardoso Ramalho Júnior. Com Silvério Nery à frente do Executivo, o estado incorporou, de maneira fraudulenta, um serviço que funcionava relativamente bem. Faltou aos dirigentes da empresa, Samuel Redding e John Redman, o devido tato político para saber negociar a entrega dos serviços de iluminação pública ao controle estatal.

A partir do momento em que o estado tomou conta de toda a cadeia produtiva, financeira e administrativa dos serviços de eletricidade com criação dos *Serviços Electricos do Estado* promovida por Silvério Nery, a qualidade destes serviços decaiu consideravelmente. A administração pública não detinha qualquer capacidade de gerenciar uma empresa de um segmento em que o estado não possuía qualquer experiência que não fosse de fiscalização. Soma-se à falta de experiência em gestão, a interferência política no gerenciamento da empresa, na qual muitos quadros técnicos foram substituídos por indicações de amigos do governador. Como resultado, entre 1902 e 1908 ocorreram vários acidentes de trabalho, ocorreram vários períodos de interrupção de fornecimento de energia, sucateamento dos equipamentos e reclamações da população. Silvério Nery promoveu a estatização da empresa de maneira fraudulenta, mostrou incompetência na gestão empresarial, terceirizou a operação dos serviços para a firma Travassos & Maranhão, e esta firma terceirizada apenas aumentou o caos do fornecimento de energia elétrica. Não havendo mais solução possível para uma boa administração pública nos serviços elétricos, restou ao estado promover a privatização. A concessão dos serviços de viação, força e luz foi repassada ao capitalista Antônio de Lavandeyra – o qual não havia experiência alguma na indústria de eletricidade – e este por sua vez subcontratou (e depois repassou a concessão) aos ingleses da *Manáos Tramways and Electric Light Company Limited*.

A administração da eletricidade pelo capital britânico apresentou, em quatro décadas, momentos de triunfo e de tormento. Durante sua administração, ocorreram duas guerras mundiais, ocorreu a tomada de Manaus pelo movimento tenentista, algumas intervenções federais, uma grande crise econômica mundial com a quebra da Bolsa de Valores de Nova Iorque, um golpe de estado, e vários outros fatores que não permitiam que a sociedade, a política e a economia permanecessem estáveis. Assim, é justo afirmar que os períodos nos quais a Manáos Tramways forneceu um serviço de péssima qualidade, a “culpa” não era unicamente “de um grupo de ingleses que saqueavam os cofres do estado e não se preocupavam com a população”³¹⁷.

Os maiores clientes da Manáos Tramways eram os órgãos públicos, com as tarifas de viação, força e iluminação reguladas pelo governo estadual e, posteriormente, pelo Governo Federal. A aquisição do combustível das usinas era feita pelo estado do Amazonas, e a empresa explorava dois segmentos que, ao longo dos anos, tiveram suas concessões reguladas por entidades distintas. Assim, mesmo gerido pela iniciativa privada, o fornecimento de energia elétrica era refém do Poder Político. Apesar dos termos contratuais do arrendamento dos serviços elétricos, com garantias para ambas as partes, o cumprimento das obrigações do estado com a empresa dependia, sobretudo, da boa vontade do governador e de um bom relacionamento entre os dois Poderes. Quando este relacionamento chegou ao seu pior nível, no início da década de 1950, a solução foi estatizar novamente os serviços elétricos. O governo do Amazonas, ao recriar os *Serviços Elétricos do Estado*, mais uma vez não conseguiu administrar tecnicamente e financeiramente o sistema elétrico, e o repassou ao Governo Federal, que à época já dispunha de *expertise* na condução de empresas de distribuição de energia. Como já descrito, a gestão federal da energia no estado do Amazonas é uma situação que perdura até o presente momento.

Ainda em relação à administração inglesa da eletricidade em Manaus, é importante destacar a atuação de Edward Bingham Kirk à frente da empresa por mais de 35 anos, e a relação direta do desempenho da empresa com o relacionamento pessoal entre dirigente e governador. Kirk e o governador eram amigos? Então os serviços iam bem, as contas eram pagas e os índices de reclamação eram menores. Havia problema de relacionamento entre dirigente e governador? Então os serviços iam à beira do caos, como exemplificado na gestão de Ephygênio de Salles à frente do executivo estadual. Kirk tentou manter um bom relacionamento com todos os governadores ou

³¹⁷Jornal Do Commercio. Edição de 22 de março de 1930.

interventores que exerceram seus cargos entre 1910 e 1945. Ao que mostrou este trabalho, durante todo o período a empresa manteve suas atividades, mesmo com o mínimo de qualidade e eficiência operacional. A partir da saída de Edward Kirk dos quadros da empresa, a Manáos Tramways sofreu uma intervenção federal e, em seguida, a perda da concessão.

Interessante citar que os índices operacionais e financeiros da empresa, durante o período de intervenção (1946-1947), foram superiores aos índices dos 15 anos anteriores. O Governo Federal exerceu não somente o Poder Político, mas também o Poder Econômico imposto aos ingleses por meio do decreto de intervenção. As decisões econômicas, técnicas e administrativas passaram a ser de responsabilidade do governo, representado pelo interventor que, por sua vez, se apresentou isento e imparcial, sem qualquer ligação com grupos políticos locais ou mesmo ligação com os representantes da empresa. Ao final da intervenção, acreditou-se que o serviço se manteria com qualidade. Não foi o que ocorreu: e a péssima relação entre o governador Leopoldo Neves e os novos dirigentes da Manáos Tramways jogou a pá de cal sobre o cadáver moribundo da empresa inglesa.

Existe um modelo administrativo melhor que os demais? A resposta é não. Não se pode afirmar que o capital privado pode gerir melhor uma empresa de energia elétrica em comparação ao capital público, ou vice-versa. Em todos os modelos, há vantagens e desvantagens para os usuários dos serviços elétricos, para os empregados das empresas que exploram a eletricidade, e para a situação fiscal e tributária do governo e da própria empresa concessionária. A intervenção federal ocorrida entre 1946-1947, no entanto, criou um embrião para a situação que perdura até 2018: o controle da distribuição de energia pelo Governo Federal que, em teoria, era isento de interferências da política local. Ao ser encampada pelo governo estadual em 1950, os novos Serviços Elétricos não conseguiram promover uma melhoria significativa na qualidade operacional. Eram necessários recursos de grande porte, inclusive para a mudança do sistema de corrente contínua para um novo sistema em corrente alternada. A solução foi, em menos de dois anos após a encampação, entregar o comando dos serviços de eletricidade ao Governo Federal, com a criação da Companhia de Eletricidade de Manaus – CEM. A partir da década de 1950, portanto, todas as empresas distribuidoras de eletricidade que atuaram em Manaus pertencem à União.

Infraestrutura atual do sistema elétrico em Manaus.

O sistema atual de geração, transmissão e distribuição de energia de Manaus é fruto do embrião originado na década de 1890, inicialmente com operação em corrente contínua e que perdurou nesta modalidade até 1962, enquanto todas as outras grandes cidades em todo o mundo já utilizavam a corrente alternada há décadas, ou já iniciaram assim sua operação. Durante todo o trabalho de pesquisa, não foi encontrada sequer menção da possibilidade de substituição do sistema em corrente contínua para um sistema em corrente alternada durante a primeira metade do século XX. Manaus, portanto, esteve por muitos anos alheia às novas tecnologias como refrigeradores, fornos elétricos, novos aparelhos de rádio, batedeiras ou liquidificadores modernos. Uma simples lâmpada fluorescente não poderia ser instalada em uma residência, pois era incompatível com a energia elétrica distribuída pela Manáos Tramways ou pelos Serviços Elétricos do Estado.

No local onde funcionava a “Usina de Luz”, depois “Usina B” e “Usina do Plano Inclinado”, hoje se encontra a Usina Termelétrica de Aparecida, com capacidade de geração de 120 MW, duzentas vezes maior que a capacidade de geração de 0,6 MW instalada ao final do século XIX. A UTE Aparecida opera com turbinas aeroderivadas alimentadas por gás natural. O sistema de recebimento de lenha ainda existe, com aproximadamente 100 metros de trilhos de bonde e um *trolley car* de madeira e ferro. A usina é atualmente operada pela Eletrobras Amazonas Geração e Transmissão de Energia.



Figura C.01: vagão de carregamento de lenha da antiga Usina do Plano Inclinado, em 2017.
Autor: Frederico Cesarino (2017).

A antiga garagem dos bondes, depois também transformada na sub usina, abriga hoje a sede administrativa da Eletrobras Distribuição Amazonas, que detém a concessão da distribuição de energia elétrica para todo o estado do Amazonas. Manaus atualmente possui uma demanda de carga duas mil vezes superior à demanda de 1896, e portanto há uma infinidade de novos circuitos de energia para atendimento de toda a capital. Foi necessária também a criação de um sistema de transmissão para o atendimento do consumo de energia das localidades diversas de Manaus. Apesar deste crescimento exponencial ao longo de 120 anos, a estrutura da rede de distribuição de energia do centro da cidade é ainda similar aos circuitos instalados em 1896 pela Manáos Electric Lighting Company.



**Figura C.02: Garagem dos bondes (1900) e atual sede da Eletrobras Distribuição Amazonas (2018).
Fonte: Frederico Cesarino (2018).**

A estrutura para alimentação dos bondes foi retirada ao final da década de 1950 e reaproveitada no sistema de distribuição de energia para outros fins. Os trilhos de bondes foram cobertos de asfalto ao longo das décadas seguintes, porém ocasionalmente a má qualidade deste asfalto permite o ressurgimento dos trilhos centenários, que tentam mostrar à população de Manaus que, em um passado não tão distante, a cidade presenciou uma obra de engenharia que ainda perdura fisicamente, historicamente e emocionalmente.



**Figura C.03: Trilhos de bondes expostos em 2014. Rua Leovegildo Coelho.
Autor: Frederico Cesarino (2014).**

O prédio onde funcionava o escritório central da Manaus Tramways and Electric Light Company Limited, localizado próximo ao Porto de Manaus, funcionou como sede administrativa das empresas que a sucederam até o ano 1980, em que as Centrais Elétricas do Norte do Brasil (ELETRONORTE) assumiram o sistema isolado de energia de Manaus. O prédio foi alugado para outras repartições públicas ao longo dos anos seguintes, e deixou de ser utilizado no início da década de 1990. Hoje se encontra abandonado.

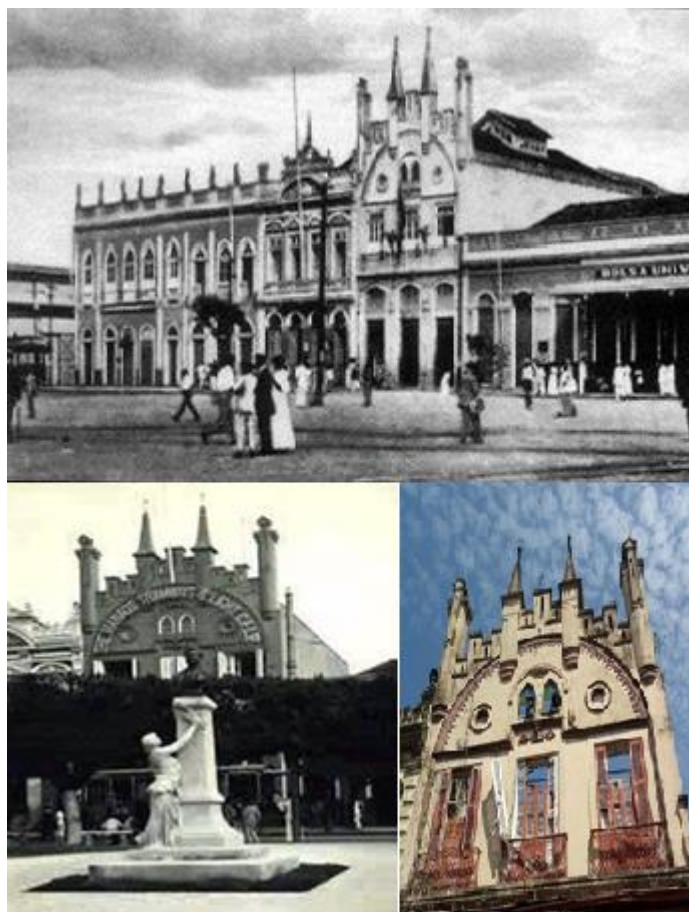


Figura C.04: Edifício sede da Manáos Tramways, em 1920 e em 2017.
Fonte: Acervo Eletrobras Distribuição Amazonas.

Durante as atividades de pesquisa para este trabalho, foi possível encontrar alguns ex-empregados da Manáos Tramways ainda vivos. Também foi possível o acesso a descendentes de empregados da empresa, inclusive descendentes do senhor Edward Bingham Kirk. Por questões metodológicas da pesquisa, optou-se pela não utilização de depoimentos ou transcrição de conversas para compor formalmente o *corpus*. As conversas, no entanto, possibilitaram uma compreensão para além das outras fontes de pesquisa documental, como os jornais, a respeito do sistema elétrico de Manaus, da relação entre empresa e empregados, e da relação entre empresa e governo, sobretudo na década de 1940. Verificou-se que, no ponto de vista administrativo, o *modus operandi* burocrático segue o modelo iniciado nos anos finais da administração inglesa: lentidão em processos de aquisições, querelas financeiras com os consumidores de grande porte, descumprimentos contratuais e descumprimentos de resoluções regulatórias. Por outro lado, empregados com salários e benefícios superiores aos seus pares de outros segmentos industriais, e uma forte organização sindical.

Como ocorreu, portanto, a eletrificação de Manaus?

Na história do processo de eletrificação de Manaus ocorreu, inicialmente, uma fase que serviu como prelúdio para a eletrificação propriamente dita, caracterizada pela implantação do serviço de iluminação pública na capital. A relação entre a disponibilidade de recursos públicos – advindos da economia da borracha na segunda metade do século XIX – o crescimento da cidade e seu processo de urbanização propiciaram o contexto no qual o capital privado e o setor público interagiram para constituir a iluminação pública como um tipo específico de serviço urbano. Ao longo do tempo, diferentes sistemas de iluminação se sucederam, com a utilização de várias fontes como combustível de iluminação: banha de tartaruga, querosene, benzeno, acetileno, gás globo, dentre outros. Das interações e conflitos entre os poderes envolvidos nos diferentes sistemas de iluminação, emergiram novas relações contratuais, novos arranjos políticos, novas formas de gestão dos serviços, novas estruturas administrativas e aperfeiçoamentos técnicos nos sistemas os quais culminaram na adoção de uma nova tecnologia que debutava no cenário mundial: a energia elétrica.

O crescimento da economia gomífera viabilizou o investimento maciço dos excedentes de capital no desenvolvimento urbano, com o estabelecimento de benfeitorias, modernização dos espaços públicos e particulares, e implantação de novos serviços na capital do Amazonas, como os serviços de água e esgoto, iluminação pública a eletricidade, e o transporte público por bondes elétricos. A concessão para a exploração de cada serviço, apesar do Brasil já se estabelecer como República, ainda seguiu a doutrina da gestão pública do Império, com seus devidos subsídios governamentais, renúncia fiscal de taxas e impostos a empresas estrangeiras, contratos de longo prazo, pagamentos fixados em moeda estrangeira, usufruto gratuito de terrenos, benfeitorias e edifícios, entre outros³¹⁸. Esta situação administrativa perdurou em Manaus por mais de três décadas desde a gênese da utilização da eletricidade na capital, e suas modificações significativas ocorreram somente a partir do governo de Getúlio Vargas.

³¹⁸LEMOS, Chélen Fischer de. **O processo sociotécnico de eletrificação na Amazônia: Articulações e contradições entre estado, capital e território (1890 a 1990)**. Tese apresentada ao Curso de Doutorado do Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ, 2007, p. 301.

Do ponto de vista técnico-financeiro, o processo de eletrificação de Manaus ocorreu de maneira similar ao processo de eletrificação de todos os centros urbanos do Brasil ao final do século XIX: sua tecnologia para geração e distribuição de energia era totalmente estrangeira, assim como toda a mão de obra especializada dos serviços de geração e distribuição. As empresas exploradoras de energia elétrica, mesmo no exterior, ainda eram relativamente novas (com menos de vinte anos de operação). Gerenciar um segmento tecnicamente pouco conhecido se tornava um desafio. No entanto, foram os grupos empresariais neófitos em eletricidade que administraram as primeiras empresas distribuidoras de energia nas cidades brasileiras, e Manaus não fugiu à regra.

Assim como nas demais cidades brasileiras, ocorreu em Manaus uma situação denominada *gestão global, política local*, na qual o andamento de um modelo de negócio de uma empresa transnacional é adaptado às condições sociais e econômicas de uma localidade. Os grupos empresariais estrangeiros não teriam acesso ao mercado brasileiro sem as parcerias firmadas com os empresários locais. Mais além: os empresários locais não teriam sucesso se não estivessem quase intimamente ligados ao Poder Político. Esta sequência de eventos mostra que, ao final, o Poder Político possuía o poder decisório de quem iria explorar a eletricidade nos centros urbanos. Ao longo das décadas, o Poder Político tomou gosto pelo controle da eletricidade, e este segmento é atualmente um dos mais regulados pelo Governo Federal. A energia elétrica se tornou sinônimo de progresso, de modernidade, de conforto. Levar conforto à população não pode ser uma tarefa cujos louros seriam dados apenas às empresas distribuidoras de energia. Creditar o progresso da eletricidade ao governo é uma excelente manobra política que se reverte posteriormente em votos, em popularidade do governante, ou mesmo na inserção de agentes políticos nas páginas da História. Eduardo Gonçalves Ribeiro, a despeito de qualquer fato que desabone sua biografia, se tornou conhecido como o governador do estado do Amazonas que trouxe o progresso da eletricidade à capital Manaus.

Uma vez institucionalizada a mão do estado como agente regulador da eletricidade, esta nunca mais deixou de ser uma ferramenta política. O Poder Econômico se tornou refém do Poder Político, e aos capitalistas lhe restavam se submeter às vontades dos governantes. Havia, no entanto, a possibilidade de os representantes do capital criarem laços de amizade ou mesmo laços de corrupção com

os representantes do governo, para que fossem minimizadas as querelas entre os dois poderes.

Do ponto de vista do planejamento urbano, inicialmente a eletrificação de Manaus teve por objetivo a iluminação pública de um conjunto de ruas do centro da área urbana, no qual as atividades comerciais, culturais e as pequenas indústrias estavam concentradas ou planejadas. Tratava-se, portanto, de uma eletrificação com fins puramente estéticos e que traria um caráter moderno ao local. Com a popularização da eletricidade para outros fins, a eletrificação de Manaus se deu a partir de uma ação isolada do empresário Abraham Bytton, que se aproveitou da lacuna contratual do serviço de iluminação pública e particular para fornecer não somente energia, mas também todo tipo de equipamento elétrico disponível na época. A inserção dos eletrodomésticos nos lares de Manaus (e o fornecimento de energia para estes equipamentos) ocorreu com pouca participação do Poder Político, até o momento em que o governo estadual decidiu tomar para si e regulamentar a energia utilizada para força motriz. A partir de então, o planejamento das áreas atendidas pela eletricidade seguiu o planejamento do governo, e não o do capital. A expansão das linhas de distribuição de energia se deu unicamente para as áreas escolhidas pelo Poder Político e usualmente beneficiaram a parcela da população que gozava de maior poder econômico.

Na etapa seguinte, com a administração dos ingleses, a eletrificação foi tema de muitas querelas, rompimentos e reconciliações entre os dois poderes. Em algumas ocasiões o Poder Político planejava novas linhas de bondes e novas redes de distribuição de energia, e o Poder Econômico simplesmente não executava todos os planos de expansão, por não serem viáveis economicamente. Em outras, o Poder Político se sobrepunha ao Poder Econômico: a construção da Linha Flores de bondes, por exemplo, não possuía viabilidade econômica alguma, e se tratou do maior custo de instalação de todo o sistema viário de Manaus. Atendia, no entanto, um pequeno número de clientes, porém representante da parcela de maior poder financeiro da população (incluindo os próprios representantes políticos), que possuía suas casas de campo, chácaras e fazendas no bairro de Flores.

Durante a administração da Manáos Tramways, verificou-se que os investimentos foram concentrados principalmente no aumento da capacidade de geração. Apesar deste aumento, sua destinação foi o próprio conjunto de linhas de distribuição existentes no projeto original de 1895: o centro da capital. A expansão das linhas de distribuição para bairros mais distantes do centro ocorreu de maneira muito

lenta e incompleta. Havia a limitação de distância a ser distribuída pela corrente contínua, e o próprio desinteresse no investimento de linhas de distribuição para áreas de periferia, nas quais não haveria o retorno financeiro por meio dos consumidores de baixa renda. Assim, até o final da década de 1950 as linhas de distribuição de energia elétrica se concentravam na região central enquanto a periferia vivenciava a escuridão.

Durante todo o período estudado, as empresas de energia elétrica se estabeleceram baseadas quase exclusivamente na demanda pública e dependente do capital governamental para a geração de seus lucros. Esta configuração não encorajava as empresas a modernizar ou substituir a matriz energética de seu parque gerador. Em 1945, por exemplo, já havia equipamentos de geração de energia em corrente alternada os quais, em um único equipamento movido a óleo Diesel, era possível dispor da mesma capacidade de geração de todo o parque térmico da Manaus Tramways and Electric Light Company Limited. A corrente contínua que persistia em existir em Manaus como única modalidade, por si já era o emblema de um atraso tecnológico de um serviço de eletricidade considerado moderno em outros tempos. O Poder Político não gerava demanda de mudança, e as atividades industriais (maiores consumidores de energia de um serviço de eletricidade) decaíram ao longo das décadas, o que não justificava investimentos novos pela concessionária. O sistema de geração de energia existente possuía, tradicionalmente, uma carga equivalente ou inferior à demanda por energia dos consumidores. Esta carência de energia, paradoxalmente, inibia qualquer ambição industrial que a cidade de Manaus pudesse ter. A falta de iniciativa dos dois Poderes foi a maior responsável pelo colapso do sistema elétrico de Manaus e o consequente período em que a cidade viveu às trevas.

Arrisca-se, portanto, afirmar que a eletrificação de Manaus ocorreu por meio de uma grande dependência do Poder Político e que, sem este, empresa alguma faria o investimento inicial para a iluminação e transporte público movido por eletricidade. Ocorre, no entanto, que os serviços elétricos de Manaus mantiveram esta dependência por todo o período estudado, e esta situação perdura por mais de 120 anos. A Região Amazônica – em especial o estado do Amazonas – possui uma série de peculiaridades que dificultam a utilização de matrizes energéticas que não sejam a queima de combustíveis fósseis. Os rios existentes no estado do Amazonas, por exemplo, não são adequados para a instalação de grandes centrais hidrelétricas, ao contrário do vizinho estado do Pará ou o estado de Rondônia. As variações de pressão atmosférica no estado não permitem a instalação de parques eólicos, assim como são inviáveis os

investimentos em centrais de energia solar que possam atender o consumo da capital. Até o ano 2013 somente foi possível gerar energia em Manaus por meio de centrais termelétricas movidas por combustíveis fósseis subsidiados pelo Governo Federal³¹⁹. De outra maneira, seria inviável a comercialização de energia em Manaus, uma vez que o valor de consumo seria, aproximadamente, oito vezes superior aos valores comercializados nas demais regiões brasileiras³²⁰.

Não há, ainda, um horizonte visível para desvinculação das empresas de energia elétrica do Poder Político. Em 2013, ocorreu a inauguração da linha de transmissão Tucuruí-Manaus, a qual elevou Manaus de Sistema Isolado de Energia para localidade do Sistema Interligado Nacional (SIN) e, portanto, não há mais a dependência completa da utilização de combustíveis fósseis para a geração de energia na capital e em alguns municípios próximos. A energia tornou-se mais barata e, em tese, a empresa concessionária de distribuição de energia poderia manter suas operações sem subsídios governamentais. Ocorre que em 2010, por meio de manobra política, as empresas de distribuição de energia da capital (Manaus Energia) e do interior do estado (CEAM – Companhia Energética do Amazonas) se fundiram em uma só empresa, a atual Eletrobras Distribuição Amazonas. Com isso, apesar de uma virtual operação lucrativa na distribuição de energia na capital, os demais municípios do interior do estado do Amazonas ainda permanecem dependentes da geração térmica e seus subsídios governamentais. Ainda com os subsídios, na maioria das localidades do interior do estado a arrecadação local é inferior aos custos de manutenção e operação das atividades da mesma. Ou seja, há uma eterna operação em prejuízo contábil que inviabilizaria a operação por uma empresa que visasse o lucro. A solução dada, a partir da década de 1950 (com a encampação da Manáos Tramways e a criação dos serviços elétricos no interior do estado) é a operação quase totalmente estatal da eletricidade em todo o estado do Amazonas. Uma gestão baseada na economia de mercado, para os serviços de eletricidade no estado do Amazonas, ainda é inviável face à limitação tecnológica e as dificuldades logísticas da região.

A presente tese procurou fornecer elementos para desvelar as condições históricas sobre o processo de eletrificação da cidade de Manaus, fundamentado nas

³¹⁹ Por meio da CCC – Conta de Consumo de Combustível, que estabelece que o valor de aquisição de combustíveis para os sistemas isolados de energia da Região Norte seja custeado por meio de um adicional de pagamento na conta de energia dos consumidores das Regiões Sudeste e Sul. Trata-se da MP 735/16, convertida na Lei Federal 13.360/2016.

³²⁰MP 735/2016, convertida na Lei Federal 13.360/2016.

relações entre o Poder Econômico e o Poder Político. Partiu-se do princípio de que a configuração atual do sistema elétrico no estado do Amazonas segue, quase fielmente, o modelo de gestão desenvolvido nos primeiros 50 anos de utilização da energia elétrica na região. Independente da empresa detentora da concessão de exploração de energia elétrica, seus gestores usualmente são diretamente ligados ao grupo político dominante. O Poder Político se beneficia da eletricidade como ferramenta eleitoral, enquanto as empresas se beneficiam dos contratos com o governo para a manutenção de sua existência e a obtenção de lucros.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.

ANTONACCIO, Gaitano. **Políticos Influentes no Amazonas (1889 a 2005)**. Manaus: ALEAM, 2005.

AZAMBUJA, Darcy. **Introdução à ciência política**. São Paulo: Globo, 2007.

BASBAUM, Leôncio. **História Sincera da República (1889-1930)**. São Paulo: Alfa-Ômega, 1976.

BERTARELLI, Maria Helena. **José Cardoso Ramalho Júnior**. Manaus: ALEAM, 2010.

BITTENCOURT, Agnello. **Corografia do Estado do Amazonas**. Manaus: ACA, 1985.

BITTENCOURT, Agnello. **Dicionário Amazonense de Biografias**. Rio de Janeiro: Conquista, 1973, p. 291-292.

BÜCHNER, Luiz. **Na aurora do século 20**: Relance de vista sobre o passado e o futuro. Tradução Livre, Aditamentos e Anotações Pelo General Celestino de Sousa. 2ª ed. Lisboa: Livraria Internacional, s/d. Coleção Biblioteca de Educação Moderna.

BURDEAU, Georges. **Tratado de Ciência Política (vol. I)**. São Paulo: Martins Fontes, 2005.

BURNS, Bradford. **Manaus 1910. Retrato de uma cidade em expansão**. Trad. Ruy Alencar, Journal of Inter-American Studies, vol VII nr 3, University of Miami, Coral Gables, Florida, 1965.

CACCAVONI, Arthur. **Album descritivo amazonico**. Genova: F. Armanino, 1899, v.2.

CENTRO DA MEMORIA DA ELETRICIDADE NO BRASIL. **Eletrobras: 40 anos**. Rio de Janeiro: Centro da Memória da Eletricidade no Brasil, 2002.

_____. *et al.* **Panorama do setor de energia elétrica no Brasil**. Rio de Janeiro: Centro da Memória da Eletricidade no Brasil, 1988.

CREDER, Hélio. **Instalações Elétricas**. Rio de Janeiro: LTC, 2000

CORREIA, Maria Letícia. **Contribuição para uma história da regulamentação do setor de energia elétrica no Brasil: o Código de Águas de 1934 e o Conselho Nacional de Águas e Energia Elétrica**. Revista Política e Sociedade, n. 06, 2005.

COUTINHO, Afrânio (org.). **Jorge de Lima. Obra Completa**. Rio de Janeiro: Editora José Aguilar, 1958.

DA SILVA, Marcos Vinícius Miranda. **A dinâmica excludente do sistema elétrico paraense**. Tese de doutorado. Programa Interunidades de pós Graduação em Energia pela Universidade de São Paulo – USP. 2005.

DIAS, Edinea Mascarenhas. **A Ilusão do Fausto: Manaus – 1890-1920**. Manaus: EditoraValer, 2007.

- DIENSTAG, Johan. **Electricity South of the Equator, in: The Electrical Review** (revista), janeiro 1917. Toronto: Univ de Toronto, 1917.
- DORIA, Palmério. **Honoráveis bandidos: um retrato do Brasil na era Sarney**. São Paulo: Geração Editorial, 2009.
- GAULD, Charles. **FARQUHAR - O Último Titã - Um Empreendedor Americano na América Latina**. São Paulo: Ed. Cultura, 2006.
- GENERAL ELECTRIC COMPANY. **GE in Brazil: A century of light and power**. Nova Iorque: GE Publishing, 1990.
- HANSEN, Claudia. **A Eletricidade no Brasil da Primeira República: a CBEE e os Guinle no Distrito Federal (1904-1923)**. Tese de doutorado. Programa de Pós Graduação em História, Universidade Federal Fluminense (UFF). Niterói-RJ, 2012.
- HARRISON, Mitchel C. **Prominent and progressive americans: an encyclopedia of contemporaneous biography (Vol. 3)**. New York: NY Tribune, 1904.
- HATOUM, Milton. **Dois Irmãos**. São Paulo: Companhia das Letras, 2016,
- HOBSBAWM, Eric. **O novo século: entrevista a Antonio Polito**. São Paulo: Companhia de Bolso, 2013.
- HUNT, Emery. **História do Pensamento Econômico**. São Paulo: Campus, 2006.
- INSTITUTO LIGHT. **A instituição do Código de Águas Brasileiro**. Rio de Janeiro: Casa do Rio, 2007.
- JOHNSON, Allan G. **Dicionário de Sociologia: guia prático da linguagem sociológica**. Rio de Janeiro: Zahar, 2007.
- LEMONS, Chelen. **Manaus Iluminada pela Borracha: mudança tecnológica e modernização urbana no final do século 19 e início do século 20**. Rio de Janeiro: Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional IPPUR/UFRJ – Laboratório ETTERN, 2007.
- LOUREIRO, Antônio. **O Amazonas na época imperial**. Manaus: Valer, 2007, p. 220-223.
- _____. **Tempos de esperança (Amazonas 1914-1945)**. Manaus: Ed. Sérgio Cardoso, 1994.
- MAGALHÃES, Soraia. **O transporte coletivo urbano de Manaus: bondes, ônibus de madeira e metálicos**. Manaus: EDUA, 2014.
- MINISTERIO DA AGRICULTURA, INDUSTRIA E COMERCIO. **Recenseamento do Brasil. Realizado em 01 de setembro de 1920. Volume V (1ª parte)**. Rio de Janeiro: Typ. da Estatística, 1927.
- MORRISON, Allen. **The Tramways of Brazil: a 130 year survey**. Nova Iorque: Bonde Press, 1989.

MUNHOZ, Décio Garcia. **Inflação Brasileira: os ensinamentos desde a crise dos anos 30**. Versão revista (em aspectos meramente didáticos) de trabalho apresentado no I Congresso Brasileiro de História Econômica, realizado em São Paulo (USP), de 7 a 10.9.93.

MURAKAMI, Ana Maria Brandão. **A Revolução de 1930 e seus antecedentes**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1980.

NERY, Silverio. **Album do Amazonas 1901-1902**. No governo de Sua Ex^a Snr. Dr. Silvério Nery. Manaus: Photographias de F.A. Fidanza, 1901-1902.

NEW ORLEANS BAR ASSOCIATION. **Before Air Conditioning**. New Orleans: NOBR Press, 2000.

OLIVEIRA, José Aldemir de. **Manaus de 1920-1967: a cidade doce e dura em excesso**. Manaus: EDUA, 2003.

OLIVEIRA, Márcio P. **A indústria elétrica no Brasil no início do século 20: a companhia brasileira de energia elétrica e a atuação do grupo Guinle & Cia na produção do urbano e suas redes técnicas**. Simpósio Internacional Globalización, Innovación e Construcción de redes técnicas urbanas en América y Europa. Barcelona, 2012.

PENNINGTON, David. **Manaus e Liverpool: uma ponte marítima centenária: anos finais do Império / meados do século 20**. Manaus: EDUA, 2009.

PINHEIRO, Maria Luiza Ugarte. **A Cidade Sobre os Ombros. Trabalho e Conflito no porto de Manaus. 1899-1925**. EDUA. Manaus. 2001.

_____. **Migração, trabalho e etnicidade: portugueses e ingleses no porto de Manaus**. *Revista Varia hist.* vol.30 n54. Belo Horizonte Set./Dez. 2014.

PURDUE UNIVERSITY. **Register of Officers and Alumni (1875-1900)**. Purdue University at Lafayette, Indiana, 1901.

SÁ, Jorge Franco de. **Manaus: Higiene, meio ambiente e segurança do trabalho**. Manaus: EDUA, 2012.

SANTOS, Eloína Monteiro dos. **A rebelião de 1924 em Manaus**. 3^o Edição. Manaus. Ed. Valer. 2001.

SEIBERT, Charles S. **Electricity in Manaus, Brazil**. *Electrical World and Engineer* (New York), 5/7/1902.

SIEMENS DO BRASIL LTDA. **Siemens no Brasil: 100 anos moldando o futuro**. São Paulo: DBA, 2005.

SILVA, José Lopes da. **Amazonas: aspectos socioeconômicos (1930-1939)**. Manaus: Gráfica do SESC, 1995.

SILVA, Hélio. **O Poder Civil: 1895/1910**. São Paulo: editora Três, 2004.

STINSON, John. **Charles Ranlett Flint papers, 1872-1930**. Nova Iorque: The New York Public Library (Manuscripts & Archives Division), 1991.

SOUZA, Edgard de. **História da Light: primeiros cinquenta anos**. São Paulo: Eletropaulo, 1989.

UCHOA, Julio de Mello. **Apontamentos para a história da iluminação de Manaus**. Acervo da Biblioteca Pública de Manaus, 1947.

_____. **Governadores e Interventores**. Manaus: N/D, 1941.

UNITED STATES DIPLOMATIC SERVICE. **THE POLITICAL GRAVEYARD: US Diplomats in Brazil (1890-1900)**. Disponível em <http://politicalgraveyard.com/geo/ZZ/BZ-consuls.html>. Acesso em 19 de outubro de 2016.

URBINATI, Inoã Pierre. **Antônio Clemente Ribeiro Bittencourt: biografia**. São Paulo: CPDOC FGV, 2011.

VALADÃO, Alfredo. **Bases para o Código das Águas da República**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1907 (documento digitalizado disponível em: www.stf.jus.br/bibliotecadigital/OR/44063/pdf/44063.pdf).

WEIBERT, Fernando Oscar. **Energia elétrica no Brasil (da primeira lâmpada à Eletrobras)**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1977.

ZAMITH, Carlos. **Bau velho: histórias do futebol de Manaus e personagens**. Manaus: Valer, 1999.

ARQUIVOS EM AUDIOVISUAL

Documentário *No Paiz das Amazonas* (1922), de Agesilau de Araújo e Silvino Santos. São Paulo: Versátil Home Vídeo, 2015.

Documentário *Comissão Especial de Fronteira* (1938), de Luiz Reis e Charlotte Rosebaum. Rio de Janeiro: Ministério da Guerra, 1938.

FONTES PRIMÁRIAS IMPRESSAS - DOCUMENTOS

Falla dirigida a Assembleia Legislativa Provincial do Amazonas em o 1º de outubro de 1857 pelo Presidente da província, Ângelo Thomaz do Amaral. Rio de Janeiro: Typ. Universal de Laemmert, 1858.

Relatório que o presidente da província do Amazonas, Francisco José Furtado, apresentou a Assembleia Legislativa Provincial do Amazonas na abertura da Sessão Ordinária de 03 de maio de 1859. Manaus: Typ. de Francisco José da Silva Ramos, 1859.

Relatório apresentado á Assembléa Legislativa da província do Amazonas na sessão ordinária do 1.º de outubro de 1864, pelo Dr. Adolfo de Barros Cavalcanti de Albuquerque Lacerda, presidente da mesma província. Pernambuco, Typ. de Manoel Figueiroa de Faria & Filho, 1864.

Relatório lido pelo Exmo. Sr. Presidente da Província do Amazonas tenente-coronel João Wilkens de Mattos, na sessão de abertura da Assembleia Legislativa Provincial, a 25 de março de 1870 – Typ. do Amazonas.

Relatório apresentado a Assembléa Legislativa Provincial do Amazonas na primeira sessão da 11.ª legislatura no dia 25 de março de 1872 pelo presidente da província, o exmo sr. general dr. José de Miranda da Silva Reis. Manáos, Typ. de Gregorio José de Moraes, 1872.

Falla apresentada á Assembléa Legislativa Provincial do Amazonas na abertura da primeira sessão da decima-sexta legislatura em 25 de março de 1882 pelo presidente, José Lustosa da Cunha Paranaguá. Manáos, Typ. do Amazonas, 1882.

Falla que o exm. sr. dr. José Jansen Ferreira Junior, presidente da provincia do Amazonas, dirigiu á Assembléa Legislativa Provincial, por ocasião da installação da 2.ª sessão da 17.ª Legislatura, em 25 de março de 1885. Manáos, Typ. do Amazonas, 1885.

Relatorio com que o exm. sr. dr. Joaquim de Oliveira Machado, presidente da provincia do Amazonas, installou a sessão extraordinaria da Assembléa Legislativa Provincial no dia 2 de junho de 1889. Manáos, Typ. do Commercio do Amazonas, 1889.

Mensagem do Gov. Dr. Silvério Nery lida perante o Congresso Amazonense na 1ª sessão da 4ª legislatura em sessão de 10 de julho de 1901. Rio de Janeiro, Tip. do jornal do Comércio de Rodrigues e Cia., 1902.

Relatório dos Serviços por Eletricidade apresentado pelo Engenheiro Manoel Uchôa Rodrigues em junho de 1903 ao EXM. SNR. Coronel DR. Silvério Nery, Governador do Estado, abrangendo o período de 15 de Novembro de 1902 a 30 de Abril de 1903. Manaus: Imprensa oficial, 1904.

Mensagem do Gov. Silvério José Nery lida perante o Congresso dos Srs. Representantes por ocasião da abertura da 3ª sessão ordinária da 4º legislatura, em 10 de julho de 1903, acompanhada dos relatórios dos chefes das repartições. Manaus: Tip. do Amazonas, 1903.

Officio da Luz Electrica do Estado do Amazonas. Officio I, de 11/01/1904, ao Excelentíssimo Monsenhor Governador do Estado em exercício pleno da atividade.

Officio VII do Exmo Monsenhor Governador do Estado do Amazonas ao Thesouro Estadual, de 13 de janeiro de 1904.

Mensagem lida perante o Congresso dos Senhores Representantes em sessão extraordinária de 20 de janeiro de 1904, pelo Excelentíssimo Monsenhor Francisco Benedicto da Fonseca Coutinho, Vice Governador do estado. Manaós, Typ. Official

Mensagem redigida pelo Excelentíssimo senhor presidente do estado do Amazonas à Assembléa Legislativa do ano de 1906.

Relatório do Presidente do estado do Amazonas à Assembleia Legislativa, ano 1908. Manaus: Imprensa Oficial, 1908.

Mensagem lida perante o Congresso do Amazonas na abertura da segunda sessão ordinária da sexta legislatura, pelo Coronel Raymundo Affonso de Carvalho, em 10 de julho de 1908.

Mensagem lida perante o congresso do Amazonas na abertura da terceira sessão ordinária da sexta legislatura pelo Excelentíssimo Senhor Coronel Antônio Clemente Bittencourt, governador do estado do Amazonas, em 10 de julho de 1909.

Mensagem lida perante o Congresso dos Representantes por ocasião da Abertura da primeira sessão ordinária da sétima legislatura pelo Excelentíssimo Senhor Governador do Estado Coronel Antonio Clemente Ribeiro Bittencourt, acompanhada dos relatórios dos chefes das repartições, em 10 de julho de 1910.

Mensagem lida perante o Congresso dos Representantes por ocasião da Abertura da primeira sessão ordinária da sétima legislatura pelo Excelentíssimo Senhor Governador do Estado Coronel Antonio Clemente Ribeiro Bittencourt, em 10 de julho de 1911.

Mensagem Lida Perante o Congresso do Amazonas na Abertura da Terceira sessão ordinária da sétima legislatura pelo Excelentíssimo Senhor Coronel Antônio Clemente Ribeiro Bittencourt, Governador do Estado, em 10 de Julho de 1912.

Mensagem lida perante a Assembléa Legislativa, na abertura da segunda sessão ordinária da décima primeira legislatura, pelo Excelentíssimo Senhor Desembargador Cesar do Rego Monteiro, Governador do Estado, a 14 de julho de 1923.

Mensagem Lida Perante o Congresso do Amazonas na Abertura da primeira Sessão Ordinária da Oitava Legislatura pelo Excelentíssimo Senhor Dr. Jonathas de Freitas Pedrosa, Governador do estado, em 10 de Julho de 1913. Manaus: Secção de Obras da Imprensa Oficial, 1913.

Mensagem Lida Perante o Congresso do Amazonas na Abertura da segunda Sessão Ordinária da Oitava Legislatura pelo Excelentíssimo Senhor Dr. Jonathas de Freitas Pedrosa, Governador do estado, em 10 de Julho de 1914. Manaus: Secção de Obras da Imprensa Oficial, 1914.

Mensagem Lida Perante o Congresso do Amazonas na Abertura da Terceira Sessão Ordinária da Oitava Legislatura pelo Excelentíssimo Senhor Dr. Jonathas de Freitas Pedrosa, Governador do estado, em 10 de Julho de 1915. Manaus: Secção de Obras da Imprensa Oficial, 1915.

Mensagem Lida Perante o Congresso do Amazonas na Abertura da Terceira Sessão Ordinária da Nona Legislatura pelo Excelentíssimo Senhor Dr. Jonathas de Freitas Pedrosa, Governador do estado, em 10 de Julho de 1916. Manaus: Secção de Obras da Imprensa Oficial, 1916.

Mensagem lida perante a Assembléa Legislativa na abertura da segunda sessão ordinária da nona legislatura pelo Excelentíssimo Senhor Sr. Pedro de Alcantara

Bacellar, governador do estado, a 10 de julho de 1917. Manaus: Secção de obras da imprensa pública, 1917.

Mensagem do Presidente Ephigênio Ferreira de Salles à Assembléa Legislativa na abertura de sua primeira sessão ordinária da 13ª legislatura, em 14 de julho de 1926. Manaus: Typographia da Imprensa Pública, 1926.

Mensagem apresentada perante a Assembléa Legislativa do Amazonas, pelo Presidente Dorval Pires Porto, ao instalar-se a 2ª sessão ordinária da 14ª Legislatura. Manáos: Imprensa Pública, 1930.

Mensagem do Excelentíssimo Interventor Federal no estado do Amazonas, Dr. Álvaro de Botelho Maia, perante a Assembléa Legislativa estadual, em 10 de julho de 1938. Manaus: Imprensa oficial, 1938.

DOCUMENTOS INTERNOS – ACERVO ELETROBRAS DISTRIBUIÇÃO AMAZONAS:

Contracto de Arrendamento e suas respectivas alterações: Manáos Tramways & Electric Light Company Limited e o Estado do Amazonas.

Registro de atividades empresariais quinquênio 1910-1915.

Livro de Registro de Funcionários Manáos Tramways, Livros I, II, III e IV.

Officio 42, de 28 de dezembro de 1909, do Engenheiro-Fiscal dos serviços de eletricidade ao Excelentíssimo Senhor Governador do estado do Amazonas.

Relatório do senhor engenheiro-fiscal dos Serviços Electricos no Amazonas, ao Excelentíssimo Governador do Estado do Amazonas, Coronel Antônio Clemente Ribeiro Bittencourt, referente aos serviços de construção da nova usina de viação e luz localizada no Plano Inclinado, pela Manáos Tramways and Electric Light Company Limited. 17 de maio de 1910.

Acta da II Reunião Ordinária (anno 1923) do Conselho de Administração da The Manáos Tramways and Electric Light Company, Limited, realizada em 04 de maio de 1923.

Relatório de Interrupções de energia – Ano 1949 (M. Tramways).

Livro de registro financeiro ano 1926 (Manáos Tramways).

Oficio Manáos Tramways – Governo do estado do Amazonas, de 03 de março de 1936.

Acta de reunião número 27/1934 (Manáos Tramways).

DADOS ESTATÍSTICOS OFICIAIS:

BRASIL. IBGE, Departamentos de Censos. **Anuário Estatístico do Brasil 1971**. Rio de Janeiro:IBGE, v. 32, 1971.

BRASIL. IBGE. **Censo industrial 1960**: aspectos gerais. Rio de Janeiro: IBGE 1963 (v.1).

_____. **Anuário Estatístico do Brasil, ano VI – 1941-1945**. Rio de Janeiro: IBGE, 1946.

_____. **Anuário Estatístico do Brasil, ano XV, 1954**. Rio de Janeiro: Serviço Geográfico do IBGE, dez.1954.

_____. **Recenseamento Geral do Brasil (1o de setembro de 1940)**. Censos Econômico, Agrícola, Industrial, Comercial e de Serviços. Rio de Janeiro: Serviço Gráfico do IBGE, 1950 (vol.III).

_____. **Anuário Estatístico do Brasil, ano VIII, 1947**. Rio de Janeiro: Serviço Geográfico do IBGE, 1948.

BRASIL. IBGE. Conselho Nacional de Estatística. **Sinopse estatística do Brasil, 1946**. Rio de Janeiro: Serviço Geográfico do IBGE, 1947.

_____. **Anuário Estatístico do Brasil, ano IV, 1938**. Rio de Janeiro: Serviço Geográfico do IBGE, 1938.

BRASIL. Instituto Nacional de Estatística. **Anuário Estatístico do Brasil**. Vol. II, Indústria da Eletricidade, 1934. Rio de Janeiro: Tipografia do Departamento de Estatística e Publicidade, 1936.

BRASIL. Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio. Diretoria Geral de Estatística. **Recenseamento do Brasil, realizado em 1o de setembro de 1920**. v. 5, (3a parte), Estatísticas complementares do censo econômico. Empresas elétricas. Iluminação. Abastecimento d'água. Exgottos. Usinas assucareiras. Rio de Janeiro : Typ. da Estatística, 1929.

_____. **Recenseamento do Brasil, realizado em 1o de setembro de 1920**. v. 5 (1a parte), Modo de organização das empresas. Capital empregado e data da fundação. Força motriz e pessoal em serviço. Período de funcionamento das fábricas. Principais despesas de custeio. Produção anual), Rio de Janeiro: Typ. da Estatística 1927.

_____. **Anuário Estatístico do Brasil (1908-1912)**. v. I-III Território e População. Rio de Janeiro: Typografia da Estatística, 1916.

BRASIL. **Synopse do recenseamento de 31 de dezembro de 1890**. Rio de Janeiro: Oficina da Estatística, 1898.

CENTRO INDUSTRIAL DO BRASIL. **O Brasil, suas riquezas naturais, suas indústrias**. Rio de Janeiro: Oficinas Gráficas de M. Orosco & Co, 1909, V.III – Indústria de Transportes – Indústria Fabril, Edição fac-similar, Rio de Janeiro: IBGE, 1986.

DOCUMENTOS MANUSCRITOS

Correspondência Pearson-Mackenzie, carta datada de 09/03/1904. CENTRO DA MEMÓRIA DA ELETRICIDADE, Rio de Janeiro.

JORNAIS

Diário Oficial do Estado do Amazonas: 1880 a 1965

Jornal Quo Vadis (AM): 1902 a 1904

Jornal do Commercio (AM): 1918 a 1965

Jornal A Crítica (AM): 1950 a 1965

Jornal Commercio do Amazonas (AM): 1900 a 1902.

Jornal A Capital (AM): 1908 a 1915.

Jornal O Paíz (RJ): 1925 a 1930.

Jornal O Jornal (AM): 1928 a 1940.

Jornal das Moças (AM): 1926.

Jornal The Brazilian Review (Londres): 1907 a 1910.

Jornal The Rio News (Londres): 1895 a 1900.

Jornal Correio da Manhã (RJ): 1910 a 1913.

The New York Times (EUA): 1900 a 1930.

LEIS FEDERAIS:

Decreto 5.407, de 24/12/1904.

Decreto nº 24.643, De 10 de Julho De 1934. Decreta o Código e Águas da República.

Decreto-Lei nº 9.315, De 1º De Junho De 1946.

Decreto-Lei nº. 9.601 – De 16 De Agosto De 1946.

Decreto nº 23.217, de 19 de Junho de 1947.

Portaria 823/1946 do Ministério de Viação e Obras Públicas.

Lei Federal 8666/1993: Licitações Públicas e Contratos Administrativos.

MP 735/2016, convertida na Lei Federal 13.360/2016.

LEIS DO ESTADO DO AMAZONAS:

Lei Estadual (AM) n.º 153, de 19 de junho de 1896. Autoriza o Poder Executivo estadual a conceder a Heleodoro Jaramillo uma área de terras de propriedade do estado para a estação central de iluminação.

Decreto Estadual (AM) n.º 456, de 15 de novembro de 1900. Criação dos Serviços de Fiscalização em Eletricidade.

Lei Estadual (AM) número 1247, de 20 de fevereiro de 1926. Criação dos serviços de eletricidade para comarcas do interior do estado do Amazonas.

Acto Estadual número 3.405, de 18 de abril de 1934. Nomeação de Comissão para Revisão do Contrato de Arrendamento dos Serviços por Eletricidade.

Acto Estadual número 4.294, de 06 de dezembro de 1934.

Decreto Estadual 86 (AM), de 11 de janeiro de 1950. Encampação dos serviços de eletricidade, de concessão da “The Manáos Tramways and Electric Light Company Limited”, ao Estado do Amazonas.

ANEXO I

RELAÇÃO DAS EMPRESAS CONCESSIONÁRIAS DE ENERGIA ELÉTRICA QUE ATUARAM NA CIDADE DE MANAUS

Período	Nome do Concessionário	Nome da Empresa	Atuação
1895-1898	Heleodoro Jaramillo	Manáos Electric Lighting Company	Iluminação pública e particular.
1898-1902	Redman & Brown	Manáos Electric Lighting Company	Iluminação pública e particular.
1900-1902	Abraham Bytton	Ventiladeros Electricos	Força motriz
1902-1906	Governo do Estado do Amazonas	Serviços Electricos do Estado	Iluminação, força motriz e bondes
1906-1908	Governo do Estado do Amazonas	Travassos e Maranhão	Iluminação, força motriz e bondes
1908-1908	Antonio de Lavandeyra	The Manáos Tramways and Electric Light Company Limited	Iluminação, força motriz e bondes
1908-1950	The Manáos Tramways and Electric Light Company Limited	The Manáos Tramways and Electric Light Company Limited	Iluminação, força motriz e bondes
1905-1951	Governo do Estado do Amazonas	Serviços Elétricos do Estado	Iluminação, força motriz e bondes
1951-1980	Governo Federal	Companhia de Eletricidade de Manaus	Iluminação, força motriz e bondes (até 1958)
1980-1996	Governo Federal	Centrais Elétricas do Norte do Brasil	Distribuição de energia elétrica
1996-2010	Governo Federal	Manaus Energia S/A	Distribuição de energia elétrica
2010-2015	Governo Federal	Amazonas Energia S/A	Distribuição de energia elétrica para capital e interior do estado.
2015-2019	Governo Federal	Eletrobras Distribuição Amazonas	Distribuição de energia elétrica para capital e interior do estado.