

# POWER, LIGHT AND HEAT: A LIGHT EM 1940

Karina Fortunato  
Deborah Viegas Nadal

## Resumo

O estudo da sociedade paulista a partir do final do século XIX não pode desprezar a avaliação dos impactos que a popularização da eletricidade causa na sua dinâmica.

Isto é, visto que altera a economia e a sociedade em vários aspectos, torna-se imprescindível analisar a difusão do uso da energia e, nesse sentido, também da maior responsável por isso, a The São Paulo Tramway Light and Power Company Limited.

Esse trabalho consiste na análise de um dos relatórios dessa companhia, o de 1940, que permitirá reflexões a respeito da política e do funcionamento da mesma.

**Palavras-chave:** Light, uso da energia, economia, São Paulo

## Introdução

Como destacado por historiadores, na história da eletricidade há, em geral, três grandes movimentos dessa indústria: em uma primeira fase, dedica-se a equipamentos telegráficos, campainhas e outros aparelhos de sinalização, e às primeiras construções de bondes. Numa segunda fase, de 1880 à Grande Guerra, aproximadamente, há vastas instalações de iluminação, e este período caracteriza-se também pela força elétrica, sendo crucial a criação da lâmpada incandescente patenteada por Thomas Edison em 1879. A partir da Primeira Guerra Mundial, terceira fase, a eletricidade já é aplicada em numerosos aparelhos de uso individual. No Brasil, por exemplo, destaca-se a difusão do rádio na Era Vargas, o que faz surgir novas indústrias especializadas.

Se pensar na história da energia na República Velha é pensar também na subordinação ao capital estrangeiro, característico do pensamento liberal da época (com seus princípios de não intervenção estatal na economia) na análise do período que se segue, a Era Vargas, vê-se o predomínio de uma política nacionalista e intervencionista. Entretanto, como afirma o professor Gildo Magalhães, ainda antes do primeiro governo Vargas, o liberalismo sofre embates com outras proposições de maior ou menor

intervenção do Estado, assim como, depois de 1930, não haverá uma política totalmente não-liberal, mas ao contrário, o Brasil apresentará surtos de neoliberalismo.<sup>1</sup>

Como se viu, o fim do século XIX caracteriza-se pela exportação de capital<sup>2</sup>, pelo imperialismo, e assim entende-se o motivo da chegada de indústrias estrangeiras em países periféricos como o Brasil. Em virtude do crescimento econômico proporcionado pelo café, São Paulo foi o local escolhido para a instalação da Light, processo que desalojou companhias nacionais que já produziam serviços de energia elétrica e de transportes públicos com tração animal. Essas empresas, juntamente com companhias municipais inclusive, existiam para atender a uma necessidade que a própria nascente industrialização apresentava de desenvolvimento da ciência e da tecnologia. Ou seja, a industrialização acaba causando o incremento da construção civil, das ferrovias, da siderurgia e, obviamente, da ciência que terá de dar conta disso, embora se constate um descaso para com a pesquisa local e mesmo um baixo desenvolvimento tecnológico de cunho nacional.

Neste contexto de instalação da Light, no embate entre grupos nacionais, que também utilizavam material importado, e grupos estrangeiros, os últimos são geralmente os favorecidos pelo poder público.

O liberalismo econômico causava, entre outras conseqüências, a preferência pelo importado, em vez de desenvolver o nacional.

Os mecanismos de poder da Primeira República, oligárquicos e excludentes da maioria do povo, foram de encontro aos interesses da principal força do setor elétrico, a Light. (...) Talvez houvesse empresas nacionais de grande porte, como as ferrovias Paulista e Mogiana, mas o contexto de acordo com os setores estrangeiros, existente desde o 'Funding loan' (1889) de Campos Sales, assim como a crise cafeeira de preços que se resolve no Convênio de Taubaté, com empréstimos externos para a defesa do principal produto de exportação, favorecem a entrada de empresas estrangeiras e não a criação de empresas nacionais.<sup>3</sup>

Lembrando que o Convênio de Taubaté, ao qual o autor faz referência ocorre em 1906. É neste contexto que se pode inserir a criação da Light. Já nos fins do século XIX, a capital paulista apresentava uma rápida expansão que fazia necessária a modernização da cidade. Outras cidades brasileiras, como o Rio de Janeiro possuíam

---

<sup>1</sup> MAGALHÃES, Gildo. *Força e Luz: Eletricidade e modernização na República Velha*. São Paulo: Unesp, 2000. pg. 45.

<sup>2</sup> MAGALHÃES, Gildo. *Força e Luz: Eletricidade e modernização na República Velha*. São Paulo: Unesp, 2000.

MENDES, Dirce de Paula; POLETI, Iraci e SOARES, Luzia M.A. "A formação do grupo Light". *Memória Eletropaulo*, nº 24, Departamento de Patrimônio Histórico, 1997.

HISTÓRIA E ENERGIA. VOLUME 1. 1986.

<sup>3</sup> MAGALHÃES, Gildo. *Força e Luz: Eletricidade e modernização na República Velha*. São Paulo: Unesp, 2000. pg. 71.

hidrelétricas, iluminação pública e transporte através de bondes. Assim, depois de visitar São Paulo, Américo Campos visita o Canadá em 1896, em missão do governo paulista, e encontra Francisco Antônio Gualco, capitão da Marinha italiana.

É deste encontro que resulta, em 1899, em Toronto, a criação da The São Paulo Railway Light and Power Company Limited. Gualco concede a concessão do serviço de viação elétrica por quarenta anos do comendador Antônio Augusto de Souza, que já tinha planos de organizar em São Paulo "uma campanha para explorar o serviço de transporte urbano de passageiros e cargas por meio de bondes elétricos."<sup>4</sup>

Com a concessão em mãos, Gualco encontra-se com o engenheiro norte-americano Frederick Stark Pearson, que possuía experiência profissional em companhias elétricas como a West End Street Railway of Boston e a Metropolitan Street Car Company of New York. Com a ajuda de Pearson, Gualco e Souza conseguem uma ampliação da concessão original para a criação de novas linhas e distribuição e produção de energia. É assim que se juntam com capitalistas canadenses, entre eles James Gunn e William Mackenzie (presidente da Canadian Northern Railway) e a Light emerge.

Entre os objetivos da empresa encontra-se "estabelecer, construir, complementar, manter e fazer funcionar obras para a produção, utilização e venda e produzir eletricidade gerada por vapor e força motora elétrica, a vapor a gás, pneumática, mecânica e hidráulica ou outra força qualquer para quaisquer fins". A carta patente ainda menciona poderes para estabelecer "linhas de estrada de ferro" e "também linhas telegráficas, telefônicas e quaisquer obras a elas ligadas", bem como para "adquirir por compra, arrendamento ou por outra forma e nos termos e condições que forem ajustados quaisquer bens móveis ou imóveis, terras e direitos inerentes, inclusive referentes à energia hidráulica, lagos, açudes, rios e correntes de água".

Deste modo, em 1901, é inaugurada a Usina Hidrelétrica de Parnaíba, a primeira da Companhia no Brasil, que foi essencial para que pudessem estender suas linhas de bondes, iniciar o fornecimento de eletricidade às indústrias e disputar a iluminação de ruas e residências com a já estabelecida San Paulo Gas.

Ao final da segunda década do século XX, o processo de concentração das empresas concessionárias culminou com a quase completa desnacionalização do setor de energia. Contudo, nesses anos, nota-se também uma preocupação com a defesa da empresa nacional. Ao contrário dos anos anteriores, em que a procura da identidade nacional estava geralmente ligada a uma identificação com a Europa civilizada, nos anos 20 e 30, a construção da identidade nacional está ligada ao discurso de valorização do que é nativo – basta lembrar dessas manifestações na literatura e na pintura, por

---

<sup>4</sup> *História e Energia: A chegada da Light*. Volume 1, São Paulo: Patrimônio Histórico, 1986. pg 04.

exemplo - e indo de encontro a isso, os técnicos procuram identificar as fontes energéticas tipicamente brasileiras.

Pessoas como Raul Ribeiro e Guilherme Witte defendem o fim do liberalismo econômico. Witte, em 1928, ressalta a necessidade de a indústria nacional resolver problemas que seriam peculiares ao país, deixando, portanto, de copiar os projetos estrangeiros e desenvolvendo a pesquisa local. Já Raul Ribeiro, em 1929 alerta contra os capitais estrangeiros, mecanismos do imperialismo; escreve ainda que quem desejasse se industrializar com capital estrangeiro deveria tomar cuidado, pois estaria se arriscando também à escravidão política.<sup>5</sup>

Com a defesa do fim do liberalismo econômico característico da República Velha, avizinham-se as condições para a criação do aparelho estatal pela era Vargas, concretizado no caso da eletricidade em 1934 com o Conselho de Águas e Energia Elétrica.

Vargas valorizará a indústria nacional, sabendo do papel que poderia desempenhar uma indústria de bases nacionais para desenvolver o mercado interno. O Brasil terá uma grande siderurgia, em Volta Redonda, como consequência das negociações de Getúlio Vargas durante a Segunda Guerra Mundial. A pesquisa nacional também se desenvolverá.

Se, nos anos posteriores à chegada da Light, a energia se difunde bastante, o processo não pára após 1930, inclusive na produção industrial e não apenas na distribuição e no consumo mais cotidiano, como o transporte público. No primeiro governo Vargas, o país começará a deixar para trás opções de energéticos como o carvão e o gás, para ir substituí-los gradualmente pela eletricidade.

Além disso, o desenvolvimento de aparelhos que podem contar com essa nova tecnologia faz ampliar o consumo. É o caso do rádio que, embora não dependa exclusivamente da eletricidade, é um aparelho extremamente importante na Era Vargas, que se difunde enormemente entre a população, tornando-se um meio de divulgação que inaugura uma nova era cultural e social.<sup>6</sup>

## **Metodologia**

Refletir sobre a história da energia em São Paulo não pode prescindir do estudo da história da chegada e do funcionamento da The São Paulo Tramway Light and Power

---

<sup>5</sup> MAGALHÃES, Gildo. “A eletricidade ao final da República Velha”. In: *Força e Luz: Eletricidade e modernização na República Velha*. São Paulo: Unesp, 2000.

<sup>6</sup> MAGALHÃES, Gildo. *Força e Luz: Eletricidade e modernização na República Velha*. São Paulo: Unesp, 2000. pg. 35.

Company Limited em todo o tempo em que esteve no local, pois isso se trata de um divisor de águas.

Os responsáveis pela companhia no Brasil enviavam relatórios anuais para a sede, em Toronto. Esses relatórios ajudam a entender o funcionamento da Light, e por isso analisamos prioritariamente um deles, o do ano de 1940. Ao mesmo tempo, uma bibliografia complementar tornou-se essencial para melhor compreender o período estudado. Procuramos refletir, então, sobre o ano de 1940 na história da empresa e a respeito da Light na história de São Paulo.

Se, por um lado, o documento fornece dados precisos (visto que seria uma prestação de contas à sede), por outro, acredita-se que os pontos positivos são destacados, pois não seria de interesse dos superintendentes da Light o fechamento da filial em São Paulo.

Procuramos analisar o documento de forma crítica, pensando-o não como um significativo cujo significado lhe é imanente, mas colocando questões que nos permitissem fazer uma série de inferências, no tocante aos efeitos da eletricidade na economia e na sociedade paulista, e produzir conhecimento histórico.

### **Análise do Relatório anual da Light de 1940**

Será trabalhado o tema da História da Energia em São Paulo, pensando também em termos sociais e econômicos. Para tanto, não há como tratar a história da energia em São Paulo sem ressaltar a importância da The São Paulo Tramway Light and Power Company Limited.

Lembrando que eram enviados, anualmente, relatórios da superintendência da filial paulista à sede da Light, em Toronto, e que esses relatórios são bastante esclarecedores no que se refere à história da empresa, bem como ao seu funcionamento, à sua dinâmica, à sua administração, utilizamos o Relatório Anual da Superintendência da Light (General Manager's Annual Report) dos anos de 1939, 1940 e 1941. Como fonte principal foi utilizado o Relatório 1940; os relatórios dos anos de 1939 e de 1941 foram usados como fontes colaterais, que serviram como referência para estabelecer comparações.

Analisando o ano de 1940, percebe-se uma constante no funcionamento da empresa. Ou seja, nada aponta para uma mudança ou algo significativo ocorrido neste ano do ponto de vista da história da companhia.

Vê-se um aumento na produção de energia, sucesso do programa de prevenção de acidentes, construção de nova garagem, compra de carros, manutenção de veículos,

instalação e remoção de linhas<sup>7</sup> e investimentos que não são, entretanto, imensamente significativos. Ou seja, neste ano não há construção de uma grande usina, como a de Cubatão, da década de 20, ou implantação de represas.

Ao que se refere aos investimentos da companhia no ano de 1940, pouco se pode relatar. O que está presente no documento analisado é um aumento na produção de energia em relação ao ano anterior de 8,6%. Foram instalados 52.956 metros de fiação para consumidores, sendo os metros em serviço 229.908 (um aumento de 6,1% em comparação com 1939). O Relatório demonstra ainda que muitas construções foram realizadas, mas que a manutenção das usinas já existentes ganhou grande atenção.

O relatório de 1940 também descreve a compra de 33 carros novos<sup>8</sup> e a construção de uma nova garagem no Cambuci<sup>9</sup>. Descreve ainda a intenção de suprimir linhas na cidade, como exemplifica o quadro abaixo que mostra um decréscimo no número de carros da companhia entre os anos de 1939 e 1940.

Carros	Em 1939	Em 1940
1ª Classe	399,46	387,17
Especiais	4,81	5,31
2ª Classe	8,00	7,90
	412,27	400,38

Neste ponto é importante ressaltar que os investimentos realizados pela Light eram reduzidos ao estritamente necessário. Os custos da empresa eram controlados de forma extremamente rígida pela *holding* em Toronto. Relatórios tinham que ser redigidos mensalmente e de forma a registrar os mínimos detalhes dos custos naquele período, pois os interesses financeiros de seus acionistas tinham prioridade.

É interessante notar que mesmo os funcionários tinham consciência desta freqüente economia:

Eles eram muito comedidos e sabiam muito bem explorar todos os recursos ao limite. A Empresa era conservadora nas suas expansões. Fazia, mas quase que no último momento. (...) Os investimentos só eram feitos em cima desse limite crítico. Eles tinham uma prática muito grande em acertar esses limites (...) Eles tinham muito forte isso de não investir por investir. Se V. pegar tecnicamente o setor elétrico, a Light 'deu no delta' (...) e

---

<sup>7</sup> O relatório do ano de 1940 apresenta uma planta da cidade de São Paulo que mostra as linhas a serem implantadas ou suprimidas pela companhia. Ver as figuras 3 a 7 dos Anexos.

<sup>8</sup> *Relatório Anual da Superintendência da Light, 1940 (General Manager's Annual Report, 1940)*. pg 45.

<sup>9</sup> *Relatório Anual da Superintendência da Light, 1940 (General Manager's Annual Report, 1940)*. pg 29.

ia 'completando a estrela' – ou seja, conforme ia crescendo a carga, eles iam aumentando o sistema em função do atendimento. Por sua vez, a CESP, empresa que já nasceu política, fez a 'estrela': já fez grande, para a carga ir chegando.<sup>10</sup>

De acordo com a tabela das páginas 14 e 15 do relatório do ano de 1941, os investimentos da companhia parecem ter crescido desde 1920, encontrando um platô durante os anos de 1929 a 1933, até um crescimento considerável destes custos no ano de 1935 para finalmente diminuir já em 1938. Deste modo percebe-se que até 1941 eles encontravam-se em decréscimo até o ano da criação do relatório.<sup>11</sup>

Quanto à prevenção de acidentes o relatório de 1940 afirma:

During the year, one hundred safety meetings, consisting of General Foreman, Foreman and Sub-Foreman, were held, when each accident which occurred on the job was analyzed. By discussing the accidents with the foreman and sub-foreman, in the majority of cases the causes were reached, thus preventing the recurrence of similar accidents. In other words, the safety meetings developed into a kind of school for instruction on safety matters. These meetings certainly afforded good opportunity for passing out information. The use of safety equipment was promoted and emphasized upon at these meetings. The results obtained from our safety meetings during the year indicate that they have been helpful to our safety program. The meetings were started in 1939, and since that time the entire department has experienced a gradual but very material reduction in the accident rate.<sup>12</sup>

Percebe-se no que refere-se aos investimentos que a Light preocupava-se com a prevenção de acidentes como um meio de manter os custos a um mínimo. Ao se evitar acidentes, não só evita-se o tempo perdido com a análise do mesmo, assim como o custo das indenizações com os funcionários lesados. Era mais produtivo investir em um programa como este do que ter de arcar com a indenização.

Quanto ao contexto político, parece que, em 1940, essas questões não afetam o andamento da empresa. O próprio relatório ressalta logo na primeira página que, em termos de mudanças políticas, muito pouco ou nada haveria ocorrido, continuando a existir uma pequena ditadura na qual, entretanto, o povo teria, aparentemente, pouco interesse.

Neste ponto, há de se considerar que os autores do relatório desprezam, deliberadamente ou não, o grande interesse da população em tal ditadura. É preciso lembrar que Getúlio Vargas era extremamente popular, a ponto de ficar conhecido como

---

<sup>10</sup> NOVA, Antônio Carlos Boa. "A Herança Cultural da Light". *Da Light à Eletropaulo. Permanência e mudança na cultura de uma empresa*. São Paulo: Escrituras, 2002. pg. 48

<sup>11</sup> O relatório do ano de 1941 apresenta um gráfico dos investimentos da companhia, reproduzido na Figura 1 dos Anexos.

<sup>12</sup> *Relatório Anual da Superintendência da Light, 1940 (General Manager's Annual Report, 1940)*. pg 42.

“pai dos pobres” portanto, parte significativa da população não apenas se interessava pela política, como apoiava o presidente.

Mas torna-se importante pensar o porquê desta descrição pelo autor sobre o momento político em que o país vivia. Certamente o poder de Getúlio Vargas foi tratado de forma leviana, mas deve-se considerar que neste momento poderia ser difícil compreender a significância e alcance que a política de Vargas realmente teve. Outra hipótese que pode ser levantada é o caso de que os gerentes da Light que aqui trabalhavam visavam diminuir a importância deste presidente para que assim o país não se tornasse inviável aos olhos do centro da companhia no Canadá.

Embora a Light tenha mantido uma constante em seu funcionamento no ano de 1940, a atividade que a empresa vinha desenvolvendo ao longo dos anos teve grande impacto na urbanização de São Paulo, pois suas linhas modificaram a cidade, os caminhos, a forma de se transportar, a disposição das casas e das indústrias, do comércio, das áreas de lazer, etc. Pensar nos terrenos que são valorizados ou desvalorizados também não pode dispensar uma pesquisa sobre as linhas dos bondes, por exemplo. Foram os bondes elétricos da Light que constituíram fatores decisivos para a reordenação do espaço urbano<sup>13</sup>.

A escolha dos locais das linhas era muito bem planejada. Como princípios, a Light pensava nas necessidades da população, em como melhor atendê-la tendo em mente o número de usuários que cada linha poderia ter. Mas não se baseava apenas nos lucros, os critérios variavam de acordo com a região e os seus planos. Era comum que a companhia, primeiro, criasse a linha para que assim uma demanda por imóveis fosse gerada e tendo assim uma valorização da área. Só depois deste momento é que completava a linha. Como consequência os seus terrenos valorizavam-se. Assim, percebe-se que o interesse da Light não foi o de melhor atender São Paulo, pois também ignorava o pedido de operários por novas linhas em detrimento das regiões destinadas às classes mais abastadas.<sup>14</sup>

O documento utilizado registra, por exemplo, os casos de expropriação por causa dos interesses da Light: em 1940 foram registrados 103 casos, dos quais 23 pelo motivo da instalação de linhas de transmissão e 74 ligadas à retificação do rio Pinheiros.

Conforme já tratado neste trabalho, o desenvolvimento no Brasil, e principalmente em São Paulo, da industrialização, abre portas para a chegada da Light. Essa atende às necessidades desta indústria crescente, permitindo um crescimento ainda maior. Assim

---

<sup>13</sup> *História e Energia: A chegada da Light*. Volume 1, São Paulo: Patrimônio Histórico, 1986. pg 42.

<sup>14</sup> *História e Energia: A chegada da Light*. Volume 1, São Paulo: Patrimônio Histórico, 1986. pg 45.



ela expressa o desenvolvimento de São Paulo, pois afinal é aqui que se instala, transformando a sua vida econômica e social.

A energia elétrica aperfeiçoa a produção, possibilita um processo de incremento das técnicas, transformando assim a vida econômica da cidade. A vida social também se modifica, na medida em que o trabalho é transformado, visto que o desenvolvimento da técnica, das máquinas, passa a dispensar um grande número de funcionários para a execução de uma tarefa.

Da mesma forma, o cotidiano muda significativamente, pois a difusão da iluminação permite que sejam criados cursos noturnos nas escolas, por exemplo, expandindo o ensino, ou possibilita, também, a criação de hábitos noturnos, de uma vida noturna etc.

A urbanização, como já foi destacado acima, e o transporte também são transformados. Com a expansão dos bondes elétricos, altera-se o modo como muitas pessoas se deslocam para o trabalho e essa mudança não é apenas para os que usufruíam do novo meio de transporte, mas para aqueles que continuariam andando a pé, visto que os caminhos se modificaram por conta da passagem dos bondes.

O meio-ambiente também não sai ileso aos impactos causados pela utilização cada vez maior da energia elétrica, pois a construção de usinas hidrelétricas pressupõe a construção de represas que causam impactos à flora e à fauna e, possibilitando a expansão das indústrias, indiretamente, tem por consequência o aumento da poluição ambiental causada pela emissão de CO<sub>2</sub>, por exemplo. Enfim, a sociedade, em vários aspectos, se altera com a difusão do uso da energia elétrica.

Se há trabalhos sobre a história da energia elétrica, ou a história da Light, sobretudo no que tange à sua fundação e implantação no Brasil, a historiografia não tem explorado suficientemente a história da energia elétrica em São Paulo após 1930, tema de extrema importância, pois, conforme já se afirmou, causa impacto em vários aspectos da vida social, bem como na economia.

Nossas expectativas, ao analisar as fontes, eram compreender o impacto da empresa na vida econômica e social da cidade de São Paulo. Todas as transformações percebidas nesse ano fazem parte de um processo contínuo de mudanças, como as analisadas acima.

### **Considerações finais**

Apesar de o ano de 1940 não apresentar grandes modificações, mas apresentar um relatório aparentemente comum comunicando à sede da companhia instalações e

remoções de linhas, compras de carros ou terrenos, etc., pode-se tirar algumas conclusões.

Percebe-se através de gráficos, tabelas e outros tipos de textos, bem como a análise dos relatórios dos anos anterior e posterior, que as ações da Light direcionavam-se a um objetivo. Neste ano vê-se uma continuidade na política de investimentos, pois a nosso ver, ela teria sido um sucesso. Vendo que a Light era a única a fazer o transporte por bondes, a empresa tinha grande liberdade em escolher onde se encontrariam as linhas. Como foi visto no trabalho, mesmo quando operários pediam a criação de uma linha, o que seria muito lucrativo, a Light negava em detrimento dos locais onde os habitantes mais abastados viviam.

Conforme se viu, a Light modifica a economia da cidade de São Paulo, na qual se instalou, aliás, já pela estrutura que o local, assim como o Rio de Janeiro, lhe permitia. São Paulo passava por um período de industrialização, eram necessários os meios de transporte mais rápidos e eficientes, a eletricidade e o aquecimento para que estivesse apta a concorrer com o resto do mundo moderno. O mesmo se vê no mundo do trabalho, no cotidiano dos indivíduos – transporte, moradia etc. – ou seja, a sociedade se transformará de um modo profundo com a popularização da eletricidade.

### **Bibliografia**

*História e Energia: A chegada da Light*. Volume 1, São Paulo: Patrimônio Histórico, 1986.

MAGALHÃES, Gildo. *Força e Luz: Eletricidade e modernização na República Velha*. São Paulo: Unesp, 2000.

MENDES, Dirce de Paula, POLETI, Iraci e SOARES, Luzia M.A. “A formação do grupo Light”. *Memória Eletropaulo*, nº 24, Departamento de Patrimônio Histórico, 1997.

NOVA, Antônio Carlos Boa. “A Herança Cultural da Light”. *Da Light à Eletropaulo. Permanência e mudança na cultura de uma empresa*. São Paulo: Escrituras, 2002.

### **Fontes Primárias**

FUNDAÇÃO PATRIMÔNIO HISTÓRICO DA ENERGIA E SANEAMENTO, São Paulo.  
**Relatórios anuais da Superintendência da Light**, 1939 – 1941.

Anexos

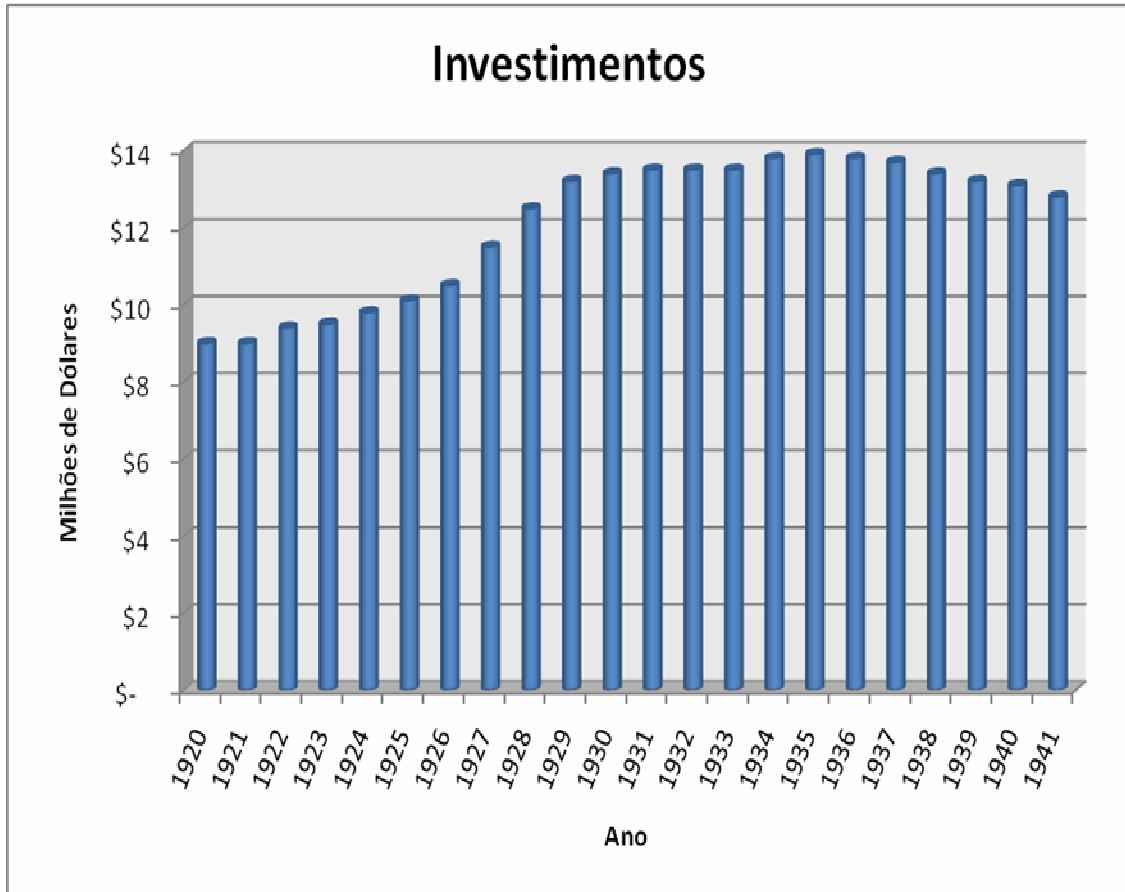


Figura 1: Reprodução do gráfico dos investimentos da companhia, presente no Relatório Anual da Superintendência da Light, de 1941.

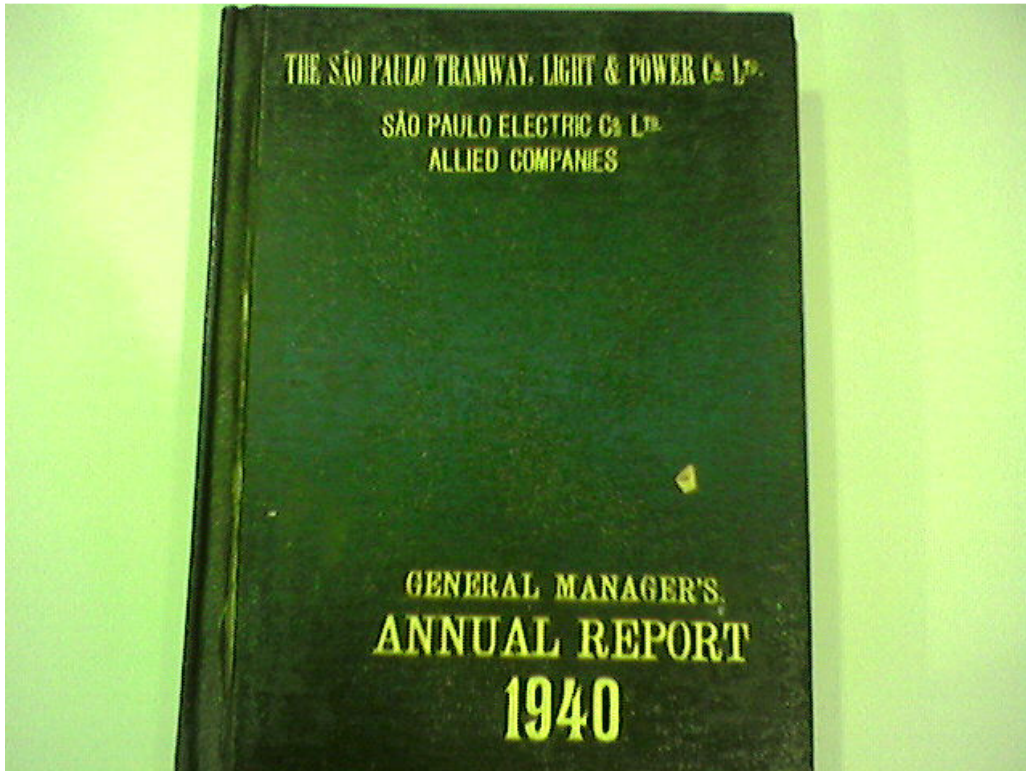


Figura 2: Capa do Relatório Anual da Superintendência da Light, de 1940.

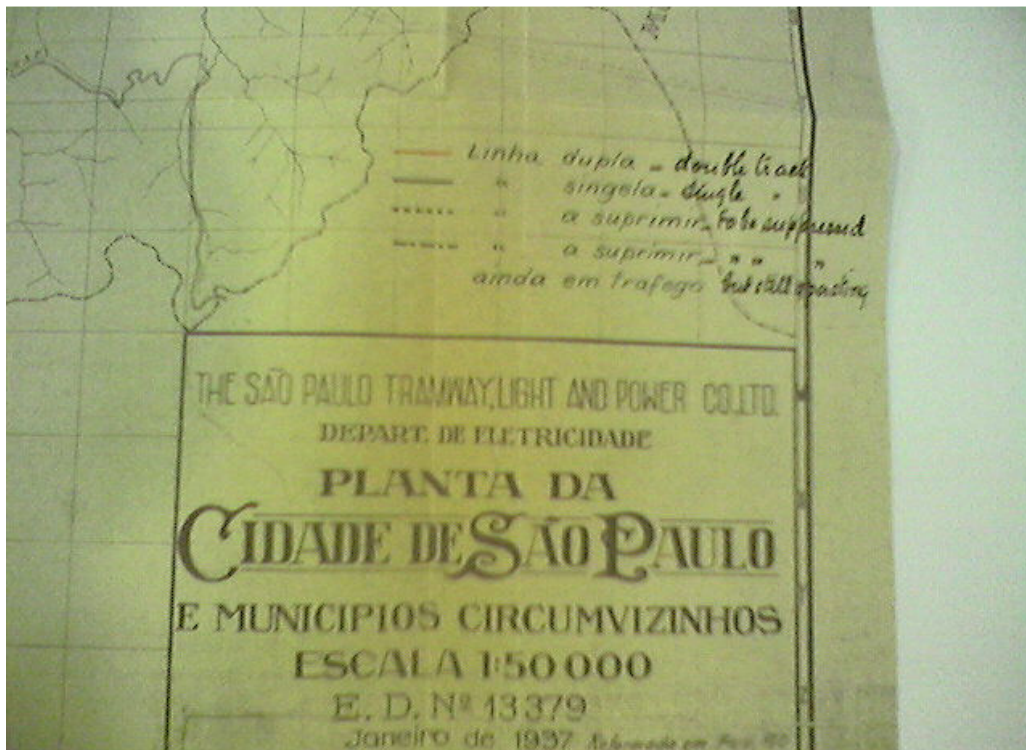


Figura 3: Planta da cidade de São Paulo, com as linhas a serem implantadas ou suprimidas pela The São Paulo Tramway Light and Power Company Limited. A planta encontra-se na página 28 do Relatório Anual de 1940.



Figura 4: Planta da cidade de São Paulo, com as linhas a serem implantadas ou suprimidas pela The São Paulo Tramway Light and Power Company Limited: destaque à área do Cambuci.



Figura 5: Planta da cidade de São Paulo, com as linhas a serem implantadas ou suprimidas pela The São Paulo Tramway Light and Power Company Limited: destaque à área do Butantã.



Figura 6: Planta da cidade de São Paulo, com as linhas a serem implantadas ou suprimidas pela The São Paulo Tramway Light and Power Company Limited: primeira zona.



Figura 7: Planta da cidade de São Paulo, com as linhas a serem implantadas ou suprimidas pela The São Paulo Tramway Light and Power Company Limited: destaque à área de São Caetano.



Figura 8: Foto do Terminal de São Caetano. Esta é uma das fotos que o Relatório Anual de 1940 contém e se encontra na página 79 do mesmo. Na legenda lê-se:

T.S.P.T.L & P.CO.LTD  
São Caetano Terminal ST  
Metalclad switch gear, Showing a new unit installed  
DATA 13-1-41 N° 3266



Figura 9: Foto do Terminal de São Caetano, presente na página 80 do relatório Anual de 1940. Esta foto é uma das demonstrações do nível de detalhamento das informações enviadas a Toronto. Na legenda lê-se:

T.S.P.T.L & P.CO.LTD  
São Caetano Terminal ST  
new control room  
partially installed  
DATA 3-2-41 No 3291