

# A PARTICIPAÇÃO DA INICIATIVA PRIVADA NACIONAL NO SETOR ELÉTRICO GAÚCHO – UMA PERSPECTIVA HISTÓRICA DAS MAIORES EMPRESAS (1887-1928)

Gunter Axt<sup>1</sup>

## ABSTRACT

This paper recovers the History of the main private national investments into the Electric Energy Industry of the Rio Grande do Sul State Capital, since it was first installed, in 1887, until its incorporation, by foreign concessionaires, in 1928. An analysis was conducted in order to detail the different companies inserting them in the political-economical context of that period: its main purpose was to reveal the protection mechanisms and the obstacles to the regional/national private capital reproduction.

Este artigo recupera a história dos principais investimentos do capital privado nacional na indústria de energia elétrica do Estado do Rio Grande do Sul, especialmente locados em sua capital, Porto Alegre, desde sua instalação, em 1887, até sua incorporação por concessionárias estrangeiras, em 1928. Procurou-se conduzir a análise de forma a detalhar as diferentes companhias então atuantes e sua inserção no contexto político-econômico do período em foco: seu propósito fundamental foi revelar, de um lado, os mecanismos de proteção governamental para com o setor, e, de outro, os obstáculos para a reprodução do capital privado regional/nacional.

A produção e distribuição de energia elétrica no Rio Grande do Sul nem sempre foi apanágio dos poderes públicos. O governo estadual, com efeito, assumiu a dianteira no setor apenas a partir dos anos 1950, quando então a capacidade geradora instalada da *CEEE (Companhia Estadual de Energia Elétrica)* ultrapassou a das companhias privadas<sup>2</sup>. Antes da criação da Comissão Estadual de Energia Elétrica, em 1943, apenas as instalações, em Porto Alegre, Canoas e Pelotas, da maior empresa privada no ramo, ligada ao grupo norte-americano *Amforp*, representavam quase 44% da capacidade nominal total instalada, respondendo as mesmas por 70% de toda energia consumida no Estado. Os poderes públicos controlavam, então, não mais de 25% do parque gerador sul-rio-grandense<sup>3</sup>.

A iniciativa privada ocupou espaço dominante no setor por mais de 60 anos, desde o surgimento da indústria de eletricidade no Rio Grande do Sul em 1887, dentre os quais com a liderança por cerca de 40 anos do capital nacional. Em 1927, o Anuário Estatístico registrava o controle pela iniciativa privada de 70% do potencial gerador global no Estado, sendo que 75% dos investimentos provinham do capital nacional, de cujo total, 30% operando 47 instalações no interior e 70% investidos nas duas empresas da Capital. Ao todo, funcionavam no território gaúcho 86 usinas elétricas, 35 sob controle municipal, uma estadual e uma, em Pelotas, sob administração do capital estrangeiro. A iniciativa privada computava então o emprego de 757 dos 963 operários que trabalhavam no setor (78,6%). Os maiores estabelecimentos geradores de eletricidade eram controlados pelo capital privado, que investia predominantemente na termoeletricidade (menos de 10% da energia total gerada provinha de fonte hídrica)<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> Pesquisador da Assembléia Legislativa do RS e doutorando do Programa de Pós-graduação do Departamento de História Social da USP.

<sup>2</sup> AXT, 1996.

<sup>3</sup> ANUÁRIO, 1941.

<sup>4</sup> ANUÁRIO, 1928.

Em 1939, segundo o Anuário Estatístico daquele ano, operavam no Estado 249 usinas (148 termelétricas e 101 hidrelétricas), 193 das quais eram administradas por empresas particulares, respondendo estas por quase 80% da produção de eletricidade no Rio Grande do Sul. Na geração hidrelétrica, contudo, o capital privado estava em desvantagem: as administrações municipais controlavam cerca de 75% do conjunto do potencial hídrico instalado. Todavia, apenas 9,8% da energia total produzida procedia de fonte hídrica. Os principais centros urbanos gaúchos eram então abastecidos pelas empresas privadas, com exceção das cidades de Rio Grande, São Leopoldo, Santa Cruz e Passo Fundo. Nesta época, contudo, o capital nacional controlava não mais do que 20% da capacidade nominal instalada, perdendo sua posição de liderança para as companhias estrangeiras.

As maiores empresas privadas de capital nacional do setor elétrico gaúcho atuaram em Porto Alegre, principal mercado consumidor de energia no Estado. Entre 1887 e 1928, as companhias *Fiat Lux* e *Força e Luz Porto-Alegrense (CFL)*, e as suas respectivas sucessoras, a *Companhia Energia Elétrica Rio-grandense (CEERG)* e *Cia. Carris Porto-Alegrense (CPA)*, chegaram a responder, como se viu, por 70% do capital nacional total aplicado no setor elétrico gaúcho.

A primeira destas empresas a surgir foi a ***Sociedade Fiat Lux***, cujas instalações pioneiras foram inauguradas em 1º de dezembro de 1887<sup>5</sup>, após seis meses de experimentos<sup>6</sup>:

"A Empresa de Luz Elétrica Fiat Lux (...) tem sua oficina na Rua Sete de Setembro, esquina General João Manoel. A iluminação da oficina é produzida por 15 lâmpadas de 10 e 16 velas sistema Edison; o motor é uma máquina a vapor demi fixe, Compound, de força elétrica de 50 c.v. com descarga automática (Paxman), e foi construída em Colchester (Inglaterra), pelos construtores Davey Paxman & Cia. A corrente elétrica é fornecida por três máquinas denominadas dínamos Gramme, podendo produzir 800 lâmpadas de 10 velas. Nos primeiros dias de outubro, principiaram as experiências, que continuaram até hoje dando esplêndido resultado.

Está estabelecida uma linha dupla da oficina até a Rua do Rosário, com duas denominações: uma para o Hotel Lagache e outra para a Praça Conde D'Eu. Na noite de 12 de novembro, quando teve lugar no salão do Club Comercial o banquete oferecido ao Sr. Senador Gaspar Martins, colocou-se na entrada da rua duas lâmpadas a arco Gramme, ou lâmpadas reguladoras de 300 velas. Conservaram-se elas acesas até as 2,5 horas da manhã, causando um efeito tal que parecia dia claro. Atualmente estão colocadas nas casas comerciais da Rua dos Andradas mais de 300 lâmpadas. Pode-se admirar todas as noites a luz elétrica das lâmpadas Gramme. O vasto Salão Continental está iluminado por uma só lâmpada. Os bosques do Hotel Lagache, por duas lâmpadas e em ambos os estabelecimentos a luz é inexcelsível. Breve terá o público o gosto pelo mesmo benefício no jardim da Praça Conde D'Eu (...)."<sup>7</sup>

A novidade, que fez da cidade a primeira capital brasileira a contar com um serviço regular de fornecimento de eletricidade aos consumidores, era então oferecida "*para casas comerciais e particulares, (...) aos moradores da Rua dos Andradas, desde a Travessa*

<sup>5</sup> Federação - 18.01.1888.

<sup>6</sup> Câmara Municipal/Livro de Vereança nº 21 pg. 15.

<sup>7</sup> Federação - 30.11.1887.

*Paysandú, até a Vigário José Ignácio (...). A Companhia encarrega-se da colocação e de fornecer o material e as lâmpadas (...)*", cobrando o serviço pelo tipo de lâmpada instalada. "A luz será fornecida até às 10,5 horas. Para hotéis, clubs, cafés, etc. a luz será fornecida até a meia-noite com 12% de aumento"<sup>8</sup>.

Sob direção dos cidadãos franceses Aimable Jouvin, cônsul e representante comercial, e S. Dernaut, engenheiro representante da firma *Gramme*<sup>9</sup>, a companhia teve seus estatutos redigidos em 11 de maio de 1891. Foram os mesmos reformulados em 30 de junho de 1892, quando então o controle acionário transferiu-se a Graciano A. de Azambuja, F.P. Sertório Leite e Armênio Jouvin<sup>10</sup>. Nesta transação, o capital da empresa foi elevado de Rs 640:000\$000 para Rs 800:000\$000<sup>11</sup>.

Em setembro de 1896, uma nova administração, capitaneada pelo Cel. Antônio Soares de Barcellos<sup>12</sup> - que, como principal acionista, exerceu a direção por 21 anos - assumiu o comando da companhia. Estando a *Fiat Lux* em dificuldades, procedeu-se então a uma manobra financeira, na qual reduziu-se o capital da mesma para 480 contos de réis, para em seguida reelevá-lo a 600 contos de réis (600:000\$000), divididos em seis mil ações nominativas. Reunindo então a empresa 26 acionistas<sup>13</sup>, aceitaram eles arcar com o prejuízo da ordem de 40% à guisa de garantia à operação. Em dois anos a companhia, até então deficitária, estava distribuindo dividendos a razão de 10% ao ano aos acionistas. Em outra medida de austeridade, a *Fiat Lux* abriu mão do privilégio para a prestação dos serviços nas demais cidades do Estado, chegando a abandonar as fundações já iniciadas do prédio de uma usina em Pelotas. Novos estatutos foram aprovados em 22 de setembro de 1898. Em 1904, o capital da companhia foi elevado a mil contos de réis<sup>14</sup>.

A partir de 1º de janeiro de 1900, a *Fiat Lux*, em atenção às solicitações de grande número de seus consumidores, que não careciam de luz até a meia-noite, resolveu adotar novo sistema de cobrança, estabelecendo dois horários diferentes: um até as dez horas, outro até a meia-noite. A qualidade do serviço, contudo, passou a suscitar algumas reclamações, sendo a iluminação considerada de intensidade fraca e não mais estando disponível a todos os interessados. Mas, a partir de 31 de dezembro de 1906, os consumidores da companhia passaram a usufruir do fornecimento de luz por toda noite. Em 1909, a usina passou finalmente a distribuir eletricidade durante as vinte e quatro horas do dia, melhoramento cujos investimentos exigiram a elevação do capital para 1.200 contos de réis. O sistema de cobrança dos serviços pelo consumo de quilowatts, por meio de contadores instalados nas residências, foi adotado em 1º de abril de 1908, ao preço, então, de 800 réis o quilowatt. Em 1910, a *Fiat*

---

<sup>8</sup> Federação - 11.10.1887.

<sup>9</sup> Federação - 11.10.1887.

<sup>10</sup> Revisão dos Estatutos da Sociedade Fiat Lux - 30.06.1892.

<sup>11</sup> Porto Alegre e as Novas Obras da CEERG. PoA, 1927, pg. 9.

<sup>12</sup> Foi deputado pela Assembléia dos Representantes entre 1891 e 1904, e entre 1909 e 1916. tenente-coronel da Guarda Nacional, foi um dos principais articuladores da chapa do PRR à Constituinte de 1891. Foi Presidente da Assembléia dos Representantes entre 1897 e 1903.

<sup>13</sup> Três dos quais, A. S. de Barcellos, Manoel Py e Virgílio do Valle, dentre os principais, tornar-se-iam importantes acionistas da futura *Cia. Força e Luz*. Entre outros acionistas de destaque da Fiat Lux, estavam a família Chaves Barcellos, Francisco Gonçalves Carneiro, Conrado Bertinasco e o Banco da Província.

<sup>14</sup> Federação - 22.02.1898 - Relatório da Cia. Fiat Lux do ano de 1897; Federação - 14.10.1898 - Estatutos da Cia. Fiat Lux; PORTO ALEGRE e as Novas Obras da CEERG. PoA, 1927, pg. 9; A HISTÓRIA da Companhia de Energia Elétrica Rio Grandense. In: Roteiro. PoA, CEERG, Ano III, ago. 1957, nº 27, pg. 10.

#### 4 Participação da Iniciativa Privada Nacional...

Lux administrava 940 assinantes, gerando cerca de 250 kWh por consumidor. Em 1915, a empresa totalizava 2.600 consumidores, vindo a alcançar 3.600 em 1920 e 5.100 em 1925, quando então a geração de kWh por consumidor chegou a 616, tendo, para tanto, de serem as instalações da usina sucessivamente ampliadas<sup>15</sup>.

Entrando em funcionamento em 1887 com uma pequena locomóvel, em 1891 a usina já operava com um gerador térmico de 160 KW, tendo sido novamente ampliada em 1899. Por volta de 1913, as instalações geradoras deveriam alcançar cerca de 600 KW de potência, o que representava uma capacidade inferior à disponível nas usinas da *Cia. Força e Luz*, em Porto Alegre, e, mesmo, nas usinas de Rio Grande e Uruguaiana<sup>16</sup>.

Outro aumento de capital, através de um empréstimo conseguido junto aos maiores acionistas, permitiu à companhia colocar em atividade, em abril de 1914, uma nova central geradora, equipada com uma moderna turbina de 1.000 c.v., à qual ligavam-se dois geradores de 350 KW cada um e de 220 volts de corrente contínua. Em 1920, entrou em serviço uma segunda unidade na usina nova, idêntica à primeira, totalizando então 1.400 KW de capacidade instalada. A potência de ambas as usinas deveria situar-se, nesta época, em torno de 2.000 KW, sendo aumentada em mais 500 KW até 1925<sup>17</sup>.

Embora a situação financeira da empresa fosse positiva, sendo acumulada uma dívida relativamente pequena (Rs 326.830\$990), durante os anos da Primeira Guerra, a *Fiat Lux* enfrentou algumas dificuldades, decorrentes da forte alta nos preços do carvão inglês e da lenha a partir de 1915. O carvão nacional, por sua vez, desapareceu do mercado<sup>18</sup>. A posição financeira da companhia voltou a melhorar com a estabilização do preço da lenha, em 1917. Para este fato, concorreu a extinção do imposto sobre a lenha, tributo estadual cobrado desde 1903. Neste período, foram ainda realizadas diversas obras nas caldeiras da usina, objetivando a redução do consumo de combustível<sup>19</sup>.

Contudo, os próprios diretores da companhia<sup>20</sup> avaliavam que "*a produção de energia elétrica em Porto Alegre era notoriamente insuficiente*". Não obstante a *Fiat Lux* verificasse bons rendimentos, seu imprescindível programa de expansão "*não manifestou muito interesse junto aos acionistas*". Em assembléia extraordinária, realizada a 9 de novembro de 1923, os sócios decidiram aprovar a proposta de venda do acervo à **Companhia de Energia Elétrica Rio-grandense (CEERG)**: a transação foi concluída por 2.400 contos de réis em debêntures<sup>21</sup>.

A CEERG fora incorporada a 8 de novembro de 1923 na cidade do Rio de Janeiro, com um capital social inicial de 3.000 contos de réis. Tinha como principal acionista a **Cia. Estrada**

---

<sup>15</sup> Federação - 20.12.1899; Federação - 06.12.1904; A HISTÓRIA da Companhia de Energia Elétrica Rio Grandense. In: *Roteiro*. PoA, CEERG, Ano III, out. 1957, nº 29, pg. 3; Jornal do Comércio - 18.03.1908; PORTO ALEGRE e as Novas Obras da CEERG. PoA, 1927, pg. 3.

<sup>16</sup> A HISTÓRIA da Companhia de Energia Elétrica Rio Grandense. In: *Roteiro*. PoA, CEERG, Ano III, out. 1957, nº 29, pg. 3.

<sup>17</sup> Federação - 16.03.1915 - Relatório da Cia. Fiat Lux do ano de 1914; PORTO ALEGRE e as Novas Obras da CEERG. PoA, 1927, pg. 9.

<sup>18</sup> Federação - 16.03.1916.

<sup>19</sup> Federação - 13.03.1917.

<sup>20</sup> Desde a morte do Cel. Barcellos em 1916, a direção foi conduzida por Domingos da Costa Lino, Carlos Saturnino Peixoto, e Virgílio do Valle, o qual, integrava também, na época, a diretoria da Cia. Força e Luz.

<sup>21</sup> Federação - 10.11.1923.

**de Ferro e Minas de São Jerônimo**, empresa que atuava na mineração de carvão gaúcho desde 1889.

O emprego do "carvão nacional" encontrou amiúde significativa resistência junto às estradas de ferro, navegação fluvial e fábricas a vapor, pois era mais caro que a lenha e de menor rendimento que o carvão inglês, devido ao alto teor de cinzas na sua constituição<sup>22</sup>. Após uma violenta queda no consumo de carvão de São Jerônimo na virada do século, o volume de sua comercialização foi sendo lentamente recuperado, insuflado pela ação das isenções fiscais e do imposto sobre a lenha<sup>23</sup>. Às vésperas da Primeira Guerra, as usinas da capital eram em boa parte alimentadas pelo carvão de São Jerônimo, mas, em virtude da elevação de seus preços, passou novamente a perder terreno para o carvão inglês e para o de Santa Catarina, tendência que se aprofundou no início dos anos 20<sup>24</sup>. O surgimento da CEERG, num período de retração do consumo do carvão gaúcho, foi o corolário da estratégia da *Cia. São Jerônimo*, onde a tentativa de estabelecimento de um mercado próprio ao seu produto visou uma alternativa ao desgastado protecionismo fiscal mantido pelo governo estadual<sup>25</sup>.

Outra importante empresa a operar na capital gaúcha foi a **Companhia Força e Luz Porto-Alegrense (CFL)**. Incorporada em 1906 a partir da fusão de duas companhias que exploravam o transporte por tração animal por meio de trilhos em Porto Alegre - a **Cia. Carris de Ferro Porto-Alegrense**, uma sociedade anônima constituída em 1872, e a **Cia. Carris Urbanos de Porto Alegre**, fundada em 1891 -, tornou-se o maior empreendimento do capital sul-rio-grandense no setor elétrico. Em 14 de abril de 1906 foi celebrado um contrato para a exploração dos serviços de tração elétrica entre a nova companhia e a Intendência Municipal, tendo sido dispensada a concorrência pública. A empresa subscrevia um capital ativo de Rs 2.652:000\$000, além de tomar um empréstimo no valor de 2.500 contos de réis, dividido em cinco parcelas iguais, a serem descontadas até 1908, ao juro de 7% ao ano, o qual fora garantido pelo Banco da Província e pelo Banco do Comércio<sup>26</sup>.

Desde 1896 (seis anos após ter circulado o primeiro bonde elétrico do mundo, em Nova Iorque), já discutia-se a adoção deste sistema em Porto Alegre, quando então o interesse de alguns particulares inspirava a realização de estudos pela Intendência<sup>27</sup>. Após longas discussões, uma nova proposta, apresentada pelo representante local da firma alemã *Siemens & Halsche*, conduziu à abertura de uma concorrência pública, a 2 de junho de 1904. Não logrou a mesma nenhum resultado, pois, garantindo os interesses das concessionárias em atividade, determinava a dependência da nova concessão à encampação da *Carris Porto-Alegrense*, cujo alto valor fixado afastou os pretendentes. No ano seguinte, o rumo das negociações evoluiu para uma proposta de parceria entre a Intendência Municipal e a *Carris Urbanos*, que, todavia,

---

<sup>22</sup> ANUÁRIO, 1905; Anais da ARRS, 1892/96 - discursos de José Carlos Pinto.

<sup>23</sup> ANUÁRIO, 1904.

<sup>24</sup> Federação - 01.03.1914; Relatório do Intendente Pedro Luiz Osório. Pelotas, 20.09.1922.

<sup>25</sup> Em 22 de novembro de 1921, o governo isentara, pelo espaço de cinco anos, a indústria carbonífera de todos os impostos estaduais, como forma de auxiliar o segmento a recuperar o mercado perdido após a guerra e de incentivar o consumo do carvão de pedra (LAGEMANN, 1985: 258).

<sup>26</sup> Jornal do Comércio - 19.04.1906.

<sup>27</sup> Câmara Municipal de PoA. Comissão de Construção e Melhoramentos do Município - 26.11.1896.

não chegou a concretizar-se, pois as duas empresas de transporte urbano fundiram-se para criar a *Força e Luz*<sup>28</sup>. Ficavam assim preservados os interesses do capital local.

O principal idealizador deste empreendimento foi Possidônio Mâncio da Cunha, grande acionista da *Carris Porto-Alegrense*<sup>29</sup>. Influente político ligado às hostes do PRR<sup>30</sup>, Possidônio também era um ágil capitalista, que na época integrava a diretoria de importantes empresas, como a *Cia. Telefônica Rio-grandense* (fundada em 1908), a *Cia. Predial e Agrícola*, a *Cia. de Seguros de Vida Previdência do Sul*, a *Cia. Fiação e Tecidos de Porto Alegre* (fundada em abril de 1901) e o Banco Comercial Franco-Brasileiro (este último fundado posteriormente, em 1913). Acompanharam-no na nova iniciativa seus maiores sócios nestas empresas, juntamente com investidores ligados a outras importantes empresas locais (muitos dos quais tendo igualmente ocupado cargos políticos pelo PRR), além de bancos, companhias de seguros e de imóveis<sup>31</sup>. Tendo reunido uma expressiva parcela dentre políticos governistas e investidores do momento, a CFL foi um evento marcante no incipiente capitalismo sul-rio-grandense, constituindo-se numa corporação moderna, com capital aberto, contrariando a tendência de "empresas familiares"<sup>32</sup> do período.

As obras de construção da usina e dos trilhos foram iniciadas em 6 de dezembro de 1906 pela firma inglesa *Dick, Kerr & C. Limited*. Em outubro de 1907 já estavam colocados cerca de 30 Km de trilhos, "sendo metade em base de concreto e metade em dormentes de madeira de lei assentados sobre uma camada de poeira britada". Os trilhos, com 1,43 m. de

---

<sup>28</sup> Relatório do Município de Porto Alegre pelo Intendente José Montaury de Aguiar Leitão. In: Federação - 23.11.1907.

<sup>29</sup> Federação - 16.10.1905.

<sup>30</sup> Deputado estadual na Constituinte de 1891, na 1ª, 7ª, 8ª, 9ª, 10ª legislaturas, além de também ter exercido o mandato de deputado federal pelo RS e ter exercido o cargo de secretário da Fazenda do Estado do RS.

<sup>31</sup> **Manoel Py**, que exerceu cargos de diretoria em todas as companhias acima citadas e também na Cia. Comercial Manufatora e na Fiat Lux, da qual tornara-se também um dos principais acionistas - foi ainda deputado estadual pelo PRR, da 2ª a 5ª legislatura; **Aurélio Py**, acionista nas companhias citadas e deputado pelo PRR da 8ª a 10ª legislaturas; **João Py Crespo**, deputado pelo PRR na 2ª legislatura; **João Batista Sampaio**, incorporador minoritário do Banco Franco-Brasileiro, onde tinha 150 ações; **Antônio Carlos Panafiel**, igualmente deputado durante a 7ª e 8ª legislaturas; **Armênio Jouvin**, acionista da Fiat Lux e deputado durante a 6ª legislatura; **Antônio Soares de Barcellos**, presidente da Fiat Lux e deputado da Constituinte de 1891 à 7ª legislatura, com exceção da 5ª, em que não exerceu mandato no estado; **Antônio Mostardeiro**, diretor do Banco da Província de 1915 a 1925 e de 1928 a 1930, diretor do Banco Nacional de Comércio de 1906 a 1914, e sócio das firmas *Mostardeiro Irmãos & Co.*, fundada em 1873, "*Companhia de Seguros Previdência do Sul*", "*Sociedade de Seguros Porto-Alegrense*", cuja diretoria integrou de 1905 a 1921, e "*Companhia Fábrica de Papel e Papelão*", cuja diretoria incorporou de 1923 a 1926; **Thimóteo Pereira Rosa**, sócio de Possidônio e deputado durante a 7ª legislatura. Entre outros grandes e médios acionistas da CFL estavam ainda **Floriano Nunes Dias**; **Frederico Dexheimer**, sócio da *Cia. Previdência do Sul*, diretor do Banco da Província em 1907 e de 1910 a 1917, sócio-fundador das firmas "*F.C. Kessler & Cia.*", fábrica de chapéus instalada em 1901, e "*F. Dexheimer & Kessler*", engenho de arroz, tendo ainda sido um dos incorporadores do "*Engenho Central*", em Cachoeira do Sul, pertencente a "*Aydos, Neves & Cia.*"; **Manoel Carvalho da Costa**; **Emílio Guilayn**, diretor do Banco da Província, entre 1911 e 1914, sócio-fundador da casa bancária "*Emílio Guilayn*", de Bagé, e da firma de representação comercial "*Buxton & Guilayn*", também administradora das usinas elétricas de Pelotas, Bagé e Santa Maria; foi ainda deputado da 5ª à 8ª legislaturas; **Firmino Torelli**, comerciante e membro do Partido Libertador; **Plínio Alvin**, ligado do Banco da Província; **Edmundo e Otávio da Costa Gomes**, **Armando Bello Barbedo**, **Virgílio do Valle** e **João Carlos Toledo Bordini**. Entre os pequenos acionistas estavam ainda **João Batista Soares da Silveira**, **Firmino de Azambuja Rangel**, **Emílio de Castilhos**, **Dr. Martins Costa Jr.** (advogado), **José de Almeida**, **Monoel Escobar** e **Francisco Caldas Jr.** (diretor do jornal *Correio do Povo*). Possuíam ainda ações da CFL as firmas *Cia. União de Seguros*, *Cia. de Seguros Phenix*, *Banco da Província*, *Cia. Mostardeiro Irmão & Co.*, *Banco de Comércio de Porto Alegre* e a *Cia. Predial e Agrícola*. Ver: Federação - 18.04.1901; 27.03.1908; 05.07/12.08.1910; LAGEMANN, 1985a, pg. 47 e 94; TRINDADE, 1980, pg. 287-300; O ESTADO, 1915, pgs. 120/1, 459/60 e 466; AXT & AITA, 1996.

<sup>32</sup> Ver: PESAVENTO, 1985.

bitola, achavam-se distribuídos pelas 12 linhas de bondes, em apenas um sentido. A rede de distribuição aérea, sustentada sobre postes de ferro, compunha-se de fios de cobre de 11,6 mm., de ida e de volta, com caixas comutadoras e pára-raios assentados de meia em meia milha, sendo os "cabos de alimentação (feeders) de arame de cobre torcidos em espiral, cobertos com trança impermeável e de diversos diâmetros"<sup>33</sup>. As primeiras experiências com bondes elétricos foram realizadas em inícios de março de 1908, sendo a primeira linha inaugurada no dia 28 de março. Foram de início colocados em circulação 38 carros motores, sendo um deles um limpa-trilhos, e dois do tipo "imperial", todos com potência de 70 c.v..

Junto ao Campo da Redenção foram construídos o depósito de carros e as oficinas auxiliares, com capacidade para 40 bondes. A usina geradora, situada à Rua Voluntários da Pátria, próximo à Rua Conceição, constituía-se de duas seções, uma para as caldeiras e outra para os geradores. A chaminé, com seus 47,10 m de altura, 3,5 m de diâmetro interno na base e 2,6 m no topo, era a maior de Porto Alegre na época, sendo também a primeira obra realizada com emprego de tijolos refratários no estado<sup>34</sup>. Operavam na usina "três caldeiras Balkok & Wilcox de 2.500 pés quadrados de superfície de aquecimento, cada uma montada sobre colunas de ferro forjado com base de ferro fundido de modo a que fique independente das bases de tijolo. Três máquinas verticais "Bellis & Morcom" de 450 c.v. de força cada, ligadas a três geradores de corrente contínua do tipo "Dick Kerr" de 300 kW cada um, trabalhando a uma tensão de 500 volts. Existem também três condensadores de superfície, um guindaste automóvel para elevar 10 ton., duas bombas para 2.000 galões e jogo completo para chaves comutadoras, um guindaste elétrico de força de 1 ton., para o desembarque de carvão (...)"<sup>35</sup>.

Em 1912, a CFL passou a distribuir força elétrica às pequenas e médias indústrias, sendo a primeira usina a fazê-lo na capital. Em 1914, a potência da usina foi ampliada em cerca de 400 kW. A rede de trilhos também expandira-se. A companhia dispunha então de 67 carros elétricos e 34 reboques<sup>36</sup>. Durante o ano de 1907, transportou 3.274.327 passageiros; em 1913, 11.928.734 passageiros. Em 1923, então com 87 carros elétricos 32 reboques, transportaria 24.568.652 passageiros<sup>37</sup>.

A medida em que a rentabilidade do capital investido podia ser comprovada, novos investidores engajavam-se na corporação<sup>38</sup>. Embora a situação financeira da CFL fosse considerada promissora às vésperas da Primeira Guerra, seus serviços vinham, contudo, apresentando problemas desde a inauguração. As linhas de transmissão dos bondes partiam-se com frequência, interrompendo por horas o tráfego em certos pontos. Os cabos aéreos também entravam em curto com os fios telefônicos. Já o sistema de travas dos bondes não era considerado muito seguro<sup>39</sup>. Os acidentes com bondes, envolvendo pedestres ou automóveis, eram bastante usuais. Finalmente, os carros elétricos trafegavam sempre lotados, e os passageiros dos arrabaldes, em geral operários, queixavam-se veementemente por terem de

---

<sup>33</sup> Federação - 03.10.1907.

<sup>34</sup> Jornal do Comércio - 10.03.1908; 25.03.1908.

<sup>35</sup> Federação - 03.10.1907.

<sup>36</sup> Federação - 01.03.1914.

<sup>37</sup> Relatório apresentado ao Conselho Municipal de Porto Alegre pelo Intendente engenheiro José Montauray de Aguiar Leitão. PoA, Oficinas Gráficas d'A Federação, 19.10.1924.

<sup>38</sup> Federação - 1º.03.1914.

<sup>39</sup> Jornal do Comércio - 12.04.1908.

#### § Participação da Iniciativa Privada Nacional...

pagar duas passagens para deslocarem-se ao centro, onde trabalhavam, pois tinham de fazer baldeação com os bondes circulares do perímetro central<sup>40</sup>.

Para que o tráfego de veículos pudesse ser aumentado, foi necessário duplicar os trilhos e a capacidade da usina. Em 1914, concebeu-se um plano de expansão, que acabou esbarrando nas dificuldades impostas pela Guerra. A crise provocada pela conflagração mundial, além de obstaculizar a importação de maquinário, fez crescer as despesas com o combustível e restringiu a perspectiva de receita - o índice de aumento de passageiros transportados caiu de 15% ao ano para 2,8% entre 1914 e 1915<sup>41</sup>. As novas obras de ampliação da usina foram concluídas apenas em 1916, quando a capacidade instalada alcançou então a casa dos 2.000 kW<sup>42</sup>.

No início dos anos 20, contudo, o discurso da diretoria da empresa sofreu uma guinada, passando a sustentar que o serviço tramviário da capital estava deficitário. A dívida aumentara sensivelmente: apenas entre 1906 e 1910, a companhia tomara quatro diferentes empréstimos e fizera duas emissões de títulos, totalizando um aumento de capital da ordem de 6.500 contos, sobre o capital inicial de 2.652 contos! Assim, quatro anos após seu surgimento, a CFL apresentava já um patrimônio líquido negativo, sustentando a distribuição de dividendos com base em sucessivas operações de crédito.

Em 1910, os acionistas minoritários mostraram-se revoltados contra a política administrativa da diretoria, que, através destas operações financeiras, privilegiava os grandes investidores, em prejuízo dos menores, já que as ações vinham sendo progressivamente desvalorizadas. Liderados então por Caldas Júnior, os pequenos acionistas exprimiram suas críticas à presidência de Possidônio da Cunha através do jornal *Correio do Povo*, de propriedade do primeiro<sup>43</sup>.

O episódio estabeleceu um modelo, passando o *Correio do Povo* a atacar frontalmente os serviços e a administração, sobretudo com o aprofundamento da crise durante os anos 20. Em 1º maio de 1925, a CFL assinou um polêmico acordo com a Intendência que garantia a reformulação do contrato de 1906 e permitia o aumento das passagens, de Rs \$200 para Rs \$300, o que deveria instrumentalizar o saneamento da empresa<sup>44</sup>. Em contrapartida, prometeu colocar em circulação mais 40 novos carros e aumentar em mais 50% o potencial da usina<sup>45</sup>. O acordo foi criticado pela imprensa em geral, que entendeu ser a medida insuficiente para vencer a demanda por transporte na capital. Colocava-se ainda em dúvida a seriedade da administração da companhia<sup>46</sup>. Já a população, revoltada, promoveu quebra-quebras e tumultos<sup>47</sup>.

A eclosão de mais um movimento grevista dos funcionários da CFL contribuiu para o aprofundamento das tensões, servindo também de elemento de pressão da diretoria da

<sup>40</sup> Jornal do Comércio - 05.04.1908.

<sup>41</sup> Relatório da Intendência de Porto Alegre de 1915; Federação - 28.11.1916.

<sup>42</sup> Os Relatórios do Intendente Otávio Rocha de 1925 e 1926 indicam uma potência instalada de 2.650 kW para a termelétrica da Força e Luz, mas os Relatórios da própria companhia, não acusam uma potência superior a 2.000 kW (*Correio do Povo* - 19.05.1928).

<sup>43</sup> Federação - 01.07; 02.07; 15.07; 19.07; 12.08.1910.

<sup>44</sup> Diário de Notícias - 08.03.1925.

<sup>45</sup> Diário de Notícias - 12.03.1925.

<sup>46</sup> Diário de Notícias - 13.03.1925.

<sup>47</sup> *Correio do Povo* - 09.05.1925; 07.04; 19.10.1926.



empresa sobre os poderes públicos, a fim de lograr seus objetivos<sup>48</sup>. Nascido juntamente com a empresa, em 1906, o Sindicato dos Trabalhadores da CFL foi sempre muito ativo, participando das greves gerais de 1906, 1917 e 1919 e promovendo ainda paralisações individuais, em 1911 e em 1925, sempre por melhores salários e condições de trabalho. O trauma derivado do saldo trágico da greve de 1919 (quando, aliás, fora o sindicato da CFL particularmente combativo), semeou apreensão nos governos, tanto mais açulada por esta nova ebulição operária<sup>49</sup>.

Os recursos para os investimentos previstos no acordo firmado foram obtidos junto à CEERG, que subscreveu um aumento de 5.000 contos de réis ao capital da CFL. Uma reformulação na presidência da companhia amparou então a expressão dos interesses dos novos acionistas, na pessoa de George Gugenheim, diretor da *Cia. Estrada de Ferro e Minas de São Jerônimo*. O diretor do Banco da Província do Rio Grande do Sul, instituição até o momento dona da maior parcela das dívidas da *Força e Luz*, Antônio Mostardeiro Filho, também acionista da companhia, passou igualmente a incorporar a nova administração<sup>50</sup>. Com esta transação, a CEERG e a *São Jerônimo* assumiam o controle sobre as duas maiores empresas de eletricidade no estado (*Fiat Lux e CFL*). Esta piramidação do capital caracterizou o que o jornal *Correio do Povo* denominou de "truste carbo-elétrico"<sup>51</sup>.

Em outubro de 1925, em mais uma medida impopular, o foro judicial da CFL foi transferido para o Rio de Janeiro, onde localizava-se o escritório da CEERG<sup>52</sup>. Em 24 de março de 1926, uma assembléia dos acionistas realizada na capital federal, determinou a conversão da razão social da empresa para *Cia. Carris Porto Alegre* (CPA). Com esse *coup de grâce*, eclipsava-se irremediavelmente a atividade do capital sul-rio-grandense na indústria de energia elétrica.

Por seu turno, o *Correio do Povo* intensificava sua campanha em denúncia da má qualidade e alto custo dos serviços da CEERG e da CPA<sup>53</sup>. O periódico argumentava que se ambas apresentavam contas deficitárias, era devido a comprarem carvão super-faturado, auferindo, em verdade, lucros indiretos através da *Cia. São Jerônimo*, o que, portanto, depunha contra as pretensões de aumento nas tarifas. Sustentava, ainda, que a população não poderia ser penalizada pela evasão de rendas que vitimava a CPA<sup>54</sup>.

Alheia a todas as críticas, a CEERG praticava, de fato, rumo a uma acelerada capitalização, essencial na continuidade de seu plano de expansão, um alto regime tarifário, cuja sustentação procedia da crônica escassez e do quase monopólio na distribuição de energia elétrica<sup>55</sup>. Desde 1925, dava publicidade ao projeto de construção de uma grande termelétrica em Porto Alegre com capacidade de 20.000 kW, para consumo exclusivo de

---

<sup>48</sup> Correio do Povo - 21.05.1926.

<sup>49</sup> Ver: AXT, 1995.

<sup>50</sup> Correio do Povo - 01.04.1925.

<sup>51</sup> Correio do Povo - 05.05.1926.

<sup>52</sup> Diário de Notícias - 10.11.1925.

<sup>53</sup> Correio do Povo - 22.04.1926.

<sup>54</sup> Um estudo técnico encomendado pela companhia estimava que cerca de 20% da renda era perdida com passagens que os usuários deixavam de pagar, e 25% era desviada pelos condutores mancomunados com os fiscais, o que importava em razão de 45% de evasão de rendas. (RAMOS, Mário. Carta ao Superintendente da Companhia Carris Porto-Alegrense de 23.01.1926. Livro de Correspondências. Cia. Carris).

<sup>55</sup> "A míngua de capital, a CEERG tem exigido altas cauções para operar ligações de força às indústrias." Correio do Povo - 1º.04.1928.

carvão nacional, de acordo com o contrato firmado com o governo federal, por intermédio do Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio, em 29 de dezembro de 1924<sup>56</sup>.

Tendo herdado a influência política ao nível regional da *Fiat Lux* e, em especial, da *CFL*, a **CEERG** procedeu à construção da nova usina sem qualquer garantia formalizada por um contrato de concessão com a Intendência. Da mesma forma, conseguiu fixar o prédio da usina em local considerado inadequado em parecer dos técnicos da Superintendência dos Serviços Industriais do município<sup>57</sup>. De fato, a fuligem cuspidas pelas chaminés da usina traria logo sérios transtornos aos moradores da zona oeste da capital, que passaria a ser conhecida como "*zona vezuviana*".

Vinte e cinco diferentes prédios foram adquiridos pela *CEERG* na Ponta da Cadeia, próximo à Praça da Harmonia, constituindo, assim, um terreno de 5.700 m<sup>2</sup> para a instalação da nova termelétrica<sup>58</sup>. A 16 de abril de 1926, uma concorrida cerimônia celebrou o lançamento da pedra fundamental da nova usina de Porto Alegre<sup>59</sup>. Em março de 1927, o porto da cidade agitava-se com a descarga de um dos geradores da usina, pesando 15 toneladas. O custo total da obra era avaliado em 15.000 contos de réis<sup>60</sup>. As obras foram contratadas à firma *Christian & Nielsen*, que havia construído diversas hidrelétricas para os Guinle, no Rio de Janeiro, além das usinas de Alberto Torres e de Pombos, em Minas Gerais. Trabalhavam na obra, em ritmo acelerado, cerca de 150 operários<sup>61</sup>.

O edifício da usina foi o primeiro prédio em concreto armado da arquitetura industrial no Rio Grande do Sul. Representou uma impressionante obra de engenharia para a época. A construção das *ensecadeiras*, por exemplo, foi feita em pleno curso do Rio Guaíba, a 20 m. abaixo do nível médio das águas. A grandiosidade da usina podia ser averiguada pelo seu consumo de água, previsto em 8.000 m<sup>3</sup> por dia, o equivalente a 6,5 vezes o consumo diário de água de toda a cidade de Porto Alegre, ou igual ao consumo diário de água da cidade de São Paulo, na época. A proximidade com o rio também permitiu o funcionamento de um cais próprio, construído com estacas de cimento armado, que facilitava o desembarque do carvão, livrando-o das taxas do porto da cidade. O carvão chegava ao cais transportado por chatas, das quais era retirado por enormes aparelhos de garras com capacidade de 2,5 toneladas e colocado nos *britadores*, de onde era conduzido por elevadores verticais, de caçamba, até a esteira distribuidora nos silos<sup>62</sup>.

---

<sup>56</sup> Ver: RAMOS, 1929.

<sup>57</sup> Parecer da Superintendência à Intendência quanto ao melhor local para instalação da nova usina. 08.09.1925.

<sup>58</sup> Não obstante haver uma lei federal que facilitasse desapropriações no caso de empresas de serviços públicos, a aquisição dos prédios foi amigável. As desapropriações custaram à companhia Rs 495:363\$376 (Correio do Povo - 17.04.1926). Houve confronto judicial apenas com um locatário de um dos prédios incorporados pela CEERG, em torno da utilização de um pequeno porto nos fundos do imóvel, que fora obstruído pelo atracadouro instalado pela empresa construtora (Correio do Povo - 18.05.1926).

<sup>59</sup> Correio do Povo - 17.04.1926.

<sup>60</sup> Era a maior soma investida numa usina gaúcha. Para se ter uma idéia, a hidrelétrica da Toca, então em construção, que seria a maior usina no gênero no estado, estava orçada em 2.000 contos. Ver: AXT, 1996a.

<sup>61</sup> Correio do Povo - 18.03.1927.

<sup>62</sup> A aparelhagem interna da usina correspondia à seguinte descrição: "A primeira bateria de geradores a vapor ficou constituída por cinco unidades. Cada caldeira aquatubular, tipo `Sulzer-Garbe', com jogo de tubos de aquecimento, verticais um tambor superior e um tambor inferior um coletor de vapor, e construída cada uma dentro das seguintes especificações técnicas: superfície de aquecimento 325 m<sup>2</sup>; pressão de serviço, 20 atmosferas efetivas; pressão de experiência 30 atmosferas efetivas. Superaquecedor de vapor: superfície de superaquecimento, 150 m<sup>2</sup>; pressão de serviço 20 atmosferas efetivas; temperatura de vapor medida na saída do superaquecedor, 375 graus centígrados.

Com tamanho investimento, a CEERG esperava já de saída duplicar o número de assinantes, que em 1927 beirava os 6.000<sup>63</sup>. A demanda reprimida em Porto Alegre era de fato considerável. O potencial das três usinas em operação (a da antiga *Fiat Lux*, a da *Carris* e a pequena Usina Municipal) totalizavam apenas 5.168 kW, sendo a energia transportada com grandes perdas, em virtude do sistema de corrente contínua e do mau estado da rede de distribuição, e consumindo as velhas instalações muito carvão para gerá-la. As antigas centrais geradoras controladas pela CEERG reuniam 4.500 kW de potência<sup>64</sup>. As duas usinas da

---

Economizador para cada caldeira, com superfície de aquecimento de 240 m<sup>2</sup>; dispositivo raspador para limpeza contínua dos tubos e todos os acessórios necessários.

As caldeiras foram providas de todas as válvulas, torneiras, registros, etc., e dos aparelhos de medida registradores para verificação da pressão, da porcentagem de gás carbônico CO<sub>2</sub> nos gases de combustão, de tiragem, de temperatura dos gases, de temperatura do vapor etc. dando-se preferência aos aparelhos construídos sob o princípio elétrico.

A água de alimentação das caldeiras é retirada do rio Guaíba passando antes por aparelhos de destilação, com uma capacidade mínima de 6.000 litros por hora.(...)

O serviço de alimentação de água para as caldeiras é feito pela forma mais eficiente, com uma turbo-bomba 'Sulzer', da capacidade de 33.000 litros por hora, altura de elevação manométrica de 225 m., com todos os acessórios e também por uma bomba elétrica centrífuga 'Sulzer', de alta pressão da mesma capacidade. Além dessas duas bombas, há uma terceira bomba 'Sulzer', de sobressalente.

A sala da usina destinada aos turbo-geradores, foi construída para conter: quatro turbo-geradores de 5.000 kW cada um ou a alternativa de dois de 5.000 kW e dois de 10.000 kW, com ligeiras modificações na superfície das fundações para o caso de 10.000 kW."

A usina entrou em operação com "dois turbo-geradores de corrente trifásica, fabricação de 'Oerlikon', da Suíça, com condensação, e compreendendo" cada um "uma turbina a vapor, tipo com condensação, construída para os seguintes dados: capacidade normal medida nos bornes do gerador, 5.000 kW; velocidade, 3.000 rpm; pressão do vapor de admissão, 18 Kg por cm<sup>2</sup>, acima da pressão atmosférica; temperatura do vapor de admissão, 350 graus centígrados.

São os principais acessórios da turbina, cuja parte de alta pressão é de ferro fundido especial: uma bomba de óleo para dispositivo regulador e para lubrificação dos mancais; uma bomba de óleo, a vapor, para demarragem; um resfriador de óleo, com circulação de água doce, para uma temperatura máxima de 25 graus centígrados; uma válvula reguladora automática, para o servo-motor a óleo, de pressão, com um dispositivo de segurança contra excesso de velocidade, verificável durante a marcha; um dispositivo contra o movimento axial do motor; um dispositivo de segurança contra a falta de óleo, de pressão, munido de aparelho de alarme; uma válvula de sobrecarga, automática, etc., aparelhos de medida, como: taquímetros, manômetros, vacuômetros, termômetros, etc.

Cada gerador de corrente trifásica, diretamente ligado por luva à turbina, foi construído para os seguintes dados: capacidade 5.000 kWh, com cos.f.= 0,8, ou sejam, 6.250 KV.A; frequência 50 ciclos por segundo, tensão elétrica 6.600 volts; quantidade de ar de resfriamento, 8 m<sup>3</sup> de ar por segundo, aproximadamente.

A excitatriz de 110 volts de tensão é ligada diretamente ao gerador por meio de luva. O conjunto turbo-gerador assenta sobre uma base comum de ferro fundido, a qual foi selada por meio dos respectivos parafusos às fundações de concreto.

Cada turbina está provida de um condensador de superfície, construído para trabalhar com água doce, consumindo 1.930 m<sup>3</sup> por hora, devendo a temperatura dessa água ser de cerca de 25 graus centígrados.

São seus aparelhos acessórios, um grupo bomba-motor, compreendendo um motor trifásico de 110 HP, 380 volts, 50 ciclos e 1.450 rpm; uma bomba centrífuga para água de resfriamento; uma bomba de ar e uma bomba para água condensada.

O controle e a distribuição de energia gerada, para as linhas de alimentação, é realizado pelo perfeito e moderno sistema de pupitros e chaves para comando à distância dos interruptores de óleo. O regime de corrente em todas as suas modalidades é sempre conhecido pelos aparelhos de medida e registradores, como: amperímetros eletromagnéticos; voltímetros magnéticos; fasômetros eletrodinâmicos; voltímetro de precisão eletrodinâmico; frequencímetro; sincronóscopo; voltímetro duplo eletromagnético de 0-8.000 volts; kilowattômetros registradores de 0-7.000 kW para cada turbina; aparelhos de proteção, etc." (RAMOS, 1929. pg. 10-15).

<sup>63</sup> Outros 2.000 consumidores eram atendidos pela Usina Municipal, o que totalizava 8.000 assinantes na capital. Em 1927, a população total de Porto Alegre beirava os 250.000 habitantes. Estima-se que entre 10 e 15% da população usufruía portanto dos serviços em suas residências e estabelecimentos comerciais.

<sup>64</sup> "Subdividida por pequenas máquinas a vapor de 75 kW, 150 kW e 300 kW e apenas três turbinas, sendo duas de 750 kW na Fiat Lux e uma de 1.000 kW na Força e Luz Porto Alegrense, maravilhosa máquina que a quatorze anos funcionava ininterruptamente, tendo as suas palhetas já tão gastas que chegava a consumir quinze quilos de vapor para gerar um KW mas, não era possível pará-la, a não ser graças a dedicação do chefe da usina, apenas

#### *Participação da Iniciativa Privada Nacional...*

empresa teriam produzido conjuntamente cerca de 13.500.000 kWh em 1927, 6.981.213 kWh dos quais foram destinados ao serviço de tração elétrica (pelos trilhos da CPA transitavam, então, 97 carros). Do restante, cerca de 65% foram destinados à iluminação particular, 25% distribuídos às indústrias e apenas 10% foram consumidos pela iluminação pública da capital. Fora a energia destinada aos tramways, o principal mercado da companhia continuava sendo o da iluminação privada. O capital conjunto da CEERG e CPA alcançava 31.000:000\$000, que eqüivalia a 60% do capital total investido em usinas termelétricas no Estado, em sua maior parte privadas. Segundo o Anuário Estatístico de 1927, Porto Alegre teria consumido cerca de 43% da energia elétrica total gerada no Estado<sup>65</sup>.

Mas a construção da termelétrica da Volta do Gasômetro, um verdadeiro palácio da eletricidade, terminou conduzindo a CEERG a dificuldades financeiras. Em 1928, a distribuição de dividendos aos acionistas foi suspensa, após ter sido reduzida, nos anos anteriores, inicialmente para 6%, depois para 4%. Os problemas de reunião de recursos para a conclusão da obra agravaram-se em novembro de 1927, quando então iniciou-se o cortejo entre a São Jerônimo e o grupo norte-americano **Amforp**, ligado ao Banco Morgan de Nova Iorque, que estava entrando no Brasil e vinha açambarcando grande número de concessões em diferentes pontos do país<sup>66</sup>.

Entretanto, a concretização da transação dependia da possibilidade da companhia americana conseguir um contrato de exclusividade em Porto Alegre. Em outubro de 1927, intensificaram-se, portanto, as negociações entre a Amforp e a Intendência, apadrinhadas pelo técnico da Seção de Eletricidade, Dr. Fernando Martins, que em seguida viria a tornar-se funcionário da CEERG americana. Tendo inicialmente as condições da companhia sido rejeitadas pelos principais engenheiros do Intendente Otávio Rocha, as negociações foram reencetadas apenas em março de 1928, imediatamente após a morte deste último e com a sua substituição pelo Cel. Alberto Bins, grande industrial local, deputado estadual pelo PRR da 7ª a 10ª legislaturas (1913-1927) e vice-intendente. Chamou-se, então, às pressas uma concorrência pública que englobava a venda dos acervos da CEERG, CPA e Intendência Municipal (usina elétrica e gasômetro) e, após algumas manobras eficazes, que tiraram de cena os técnicos do município contrários ao acordo, celebrou-se, em 5 de maio, o contrato de concessão com a *Companhia Brasileira de Força Elétrica (CBFE/Amforp)*<sup>67</sup>.

Esta operação resolvia o problema de caixa da São Jerônimo e continuava a garantir-lhe a reserva de mercado para o seu carvão, mesmo porque as máquinas da nova termelétrica haviam sido especificamente projetadas para uso do carvão nacional. De outra parte, os acionistas gaúchos, que agora mantinham participação minoritária nas empresas, apoiaram a transação, pelo que se depreende das declarações à imprensa da época. Doravante, entretanto, jamais voltaram a perceber quaisquer rendimentos por suas ações. O jornal *Correio*

---

algumas horas pela madrugada, horas de menos carga, para uma ligeira limpeza, ou reparo indispensável. (...) Geradores a vapor, alguns (...) contavam 25 e 30 anos de serviço, pois, como as velhas caldeiras "Belleville", da Fiat, datavam da sua inauguração e ainda eram necessários nas horas de máxima carga. (...) O estudo dos detalhes com relação às péssimas condições da rede de distribuição de energia, instalações, etc., só poderia carregar as cores desse quadro..." (RAMOS, 1929: 8).

<sup>65</sup> Correio do Povo - 19.05.1928; PORTO ALEGRE e as Novas Obras da CEERG. PoA, 1927, pg. 4; ANUÁRIO, 1928.

<sup>66</sup> Correio do Povo - 10.04.1928.

<sup>67</sup> Ver: Axt, 1994.

do Povo, por seu turno, seguiu em porfia com a *CEERG*, sustentando uma nota dissonante na imprensa da capital, que então tornara-se majoritariamente favorável ao empreendimento, dando voz à inconformidade de muitos consumidores face aos serviços prestados. De um modo geral, contudo, os serviços das empresas, *CEERG* e *CPA*, obtiveram uma sensível melhora, que manteve-se pelo menos até a década de 1940. Todavia, analisado em um contexto mais amplo, o ônus do acordo firmado entre Alberto Bins e a *CBFE* foi pago especialmente pelas comunidades em processo de industrialização do interior do Estado: no Vale do Sinos, Jacuí e região do Rio Santa Maria. Isto porque ao determinar a condição de privilégio em Porto Alegre, o principal mercado consumidor de eletricidade do Estado era fechado, inviabilizando definitivamente o projeto de construção de uma central hidrelétrica no Rio Jacuí, que forneceria energia abundante e barata à Capital e à região citada. Em Porto Alegre, em meados dos anos 1930, o espectro do racionamento tornar-se-ia também uma realidade sufocante.

### Considerações Finais

O contrato de maio de 1928 importou num refluxo definitivo da participação do capital nacional na produção e distribuição de energia elétrica no Rio Grande do Sul, em benefício da expansão do capital estrangeiro, que até então ocupara uma posição periférica, nas cidades de Pelotas<sup>68</sup> e Rio Grande, nesta última apenas até a encampação da *Cie. Française du Port du Rio Grande* pelo governo estadual, em 1919. Entre 1923 e 1925, o capital de origem regional, diante das dificuldades que enfrentava, havia recuado, tendo cedido espaço ao capital nacional, já consorciado ao estrangeiro, através da *Cia. Estrada de Ferro e Minas de São Jerônimo*.

Embora a indústria de energia elétrica tenha sido pioneira no Rio Grande do Sul, surgindo apenas quatro anos após ter sido inaugurada a primeira usina distribuidora de eletricidade do mundo, por Thomas Edison, em Manhattan, o desenvolvimento das principais empresas responsáveis pelos serviços, sediadas em Porto Alegre, esteve sempre em descompasso com as demandas verificáveis pelo mercado de consumo. De fato, ainda que tenha sido feito um grande esforço para que empresas de origem inteiramente regional estruturassem-se desde o início sob forma de corporações modernas, com capital aberto a uma larga relação de acionistas, contrariando a tendência dominante do incipiente capitalismo sul-rio-grandense, marcado pela presença de empresas familiares, a natureza própria dos serviços de eletricidade, caracterizada pela exigência constante de investimentos dependentes da reunião de considerável volume de capital, determinou o permanente impasse na indisponibilidade de recursos suficientes garantidores dos programas de expansão das instalações. Tanto a *Fiat Lux* quanto a *Força e Luz*, procuraram promover sucessivos aumentos de capital, em geral captados junto aos maiores acionistas das companhias, junto a instituições financeiras regionais, algumas empresas ou investidores isolados, ou, em último caso, junto a grandes empresas de fora, capazes de proporcionar um vultoso aporte de capital; operações estas, que em ambas as companhias implicaram na alteração da constituição das diretorias,

---

<sup>68</sup> Ver: AXT, 1996b.

importando, inclusive, no afastamento de seus sócios-fundadores, no caso, Aimable Jouvin e S. Dernuit, e Possidônio M. da Cunha, respectivamente.

À guisa de conclusão, depreende-se que o mercado financeiro regional, representado tanto por investidores isolados como por instituições de financiamento locais, foi incapaz de responder às necessidades de investimentos dispostas pela indústria de energia elétrica. Por outro lado, as tentativas de obtenção de recursos no mercado externo de capitais caracterizaram-se, via de regra, pelo fracasso, como, por exemplo, por ocasião das negociações conduzidas por Possidônio da Cunha, em 1905, na Europa.

Doutra sorte, as operações de crédito e as emissões de títulos (em sua maioria quirografários) sucessivamente levadas a efeito pela administração da *CFL* indispueram acionistas majoritários e minoritários entre si. Os termos desta polêmica foram detalhadamente vertidos pela imprensa em 1910. Com o tempo, a defesa dos interesses dos acionistas minoritários, por intermédio de setores da imprensa aos mesmos ligados, deriva a um ataque frontal à diretoria da *CFL* e, portanto, também aos serviços da companhia e ao contrato celebrado com o poder público municipal. A administração da *CFL* perde credibilidade perante a comunidade, e a crescente impopularidade dos serviços prestados pode ser avaliada diante das depredações ao patrimônio da empresa promovidas em repetidos distúrbios e tumultos sociais. Sem dúvida, as expectativas de rendimentos sobre o capital investido, sempre bastante elevadas, entraram em choque com o interesse público dos usuários dos serviços, o que insuflou grande celeuma em torno das pretensões de reajustes nas tarifas.

A um tempo, incapaz de vencer os encargos de sua enorme dívida e de investir na ampliação de suas instalações, a *CFL* busca um novo parceiro financeiro, passando a diretoria a ser assumida por este e pelo principal credor da empresa. Da mesma forma, ao entenderem os acionistas da *Fiat Lux* ser inviável ou desinteressante a sustentação de novos aportes de capital, as ações foram integralmente transferidas à *CEERG*. O esgotamento da capacidade reprodutiva do capital repetiu-se com a *Cia. São Jerônimo*, determinando o processo que culminou com a absorção dos acervos da *CEERG* e da *CPA* pela *CBFE* norte-americana, em 1928.

No transcorrer de sua controvertida existência, a *CFL* dispôs de um inegável favorecimento de parte dos poderes públicos, tanto ao âmbito municipal quanto estadual, o que em grande medida ajudou a viabilizar o empreendimento<sup>69</sup>. Bastaria lembrar que nove dentre seus principais acionistas foram deputados estaduais e/ou federais pelo partido governista uma ou mais vezes. Embora os governos do PRR propalasses o tema da isenção e imparcialidade administrativa, verifica-se com efeito o favoritismo dos poderes públicos ao capital privado

---

<sup>69</sup> "(...) Se existe hoje a tração elétrica em Porto Alegre é devido à iniciativa municipal, que muito anteriormente a qualquer iniciativa da Carris Porto Alegre tinha incumbido o Dr. Cândido Godoy, atual secretário do governo de Carlos Barbosa, de estudar na Europa este sistema, com prévia autorização dos amigos do intendente e acionistas dessa empresa. Mais tarde, ou espontaneamente ou por conhecimento do projeto intencional, respectivos orçamentos e plantas, a CPA resolveu entrar nas negociações para a tração elétrica. Dessas negociações e das indicações e intermediações dos amigos do intendente na Carris Urbanos, resultou a fusão com a CPA. De tudo teve conhecimento o benemérito Dr. Borges de Medeiros, cujos esforços foram muito eficazes, de modo a realizar-se o melhoramento (...). A municipalidade concorreu para a formação da empresa (...). Foi a municipalidade que obteve isenção de direitos aduaneiros (...); que por causa das obras da companhia mandou retificar o perfil de diversas ruas nos arrabaldes (...); que mandou reparar calçamentos, obras estas que a cia. era obrigada fazer por força das obrigações do contrato (...)." (Federação - 25.03.1908).

regional nos episódios da concorrência municipal de 1904; da realização dos projetos para implantação dos serviços; do contrato de 1906; da polêmica em torno das obras em 1907; das greves dos trabalhadores da empresa, especialmente em 1919 e 1925; e da revisão contratual em 1925<sup>70</sup>. Durante a década de 20, a denúncia desta relação passa a ser sugerida pelos ataques da imprensa. Tal protecionismo subliminar opera na alavancagem do ainda frágil capital regional, compensando a inexistência de uma política oficial definida para o setor elétrico.

O capital que reuniu-se para a incorporação da *Fiat Lux* e da *CFL* teve origem num grupo de investidores especialmente ligados às atividades financeiras e comerciais na capital gaúcha. Dentre os principais acionistas das companhias encontram-se casas comerciais, imobiliárias, operadoras de seguros, bancos e capitalistas ou financistas isolados conectados a tais atividades. Além das empresas ligadas a Possidônio da Cunha, encontram especial destaque neste quadro de investidores e prestadores de créditos os bancos da Província e do Comércio.

Finalmente, a condição de livre concorrência do mercado de energia elétrica na capital, festejada pelos poderes públicos, jamais afirmou-se na prática. Primeiramente porque nenhuma das empresas existentes era capaz de gerar energia suficiente para toda cidade, podendo cada uma atender apenas uma parcela restrita da demanda real. Além disso, possuindo diversos investidores ações em ambas as corporações, tornava-se indesejável qualquer confronto entre a *Fiat Lux* e a *CFL*. A partir de 1925, quando ambas empresas passam ao controle da *CEERG*, a condição de monopólio torna-se ainda mais evidente. Por sua vez, a Usina Municipal jamais chegou a constituir uma ameaça de concorrência às empresas privadas, pois distribuía energia a zonas por cujos mercados não se interessavam.

---

<sup>70</sup> É bem verdade que a Intendência foi acusada de perseguição à CFL por ocasião da rejeição da proposta da companhia para fornecimento de iluminação pública aos arrabaldes, em 1907. A controvérsia desenvolve-se quase que diariamente entre maio e julho de 1908 através dos jornais "Gazeta do Comércio", "Folha da Manhã" e "A Federação". Entretanto, não fosse pelo oportunismo eleitoreiro dos primeiros, que pretenderam explorar a polêmica gerada pela intervenção direta dos poderes públicos num chamado "serviço industrial", o debate pareceria insólito, pois além da Usina Municipal já estar quase concluída no momento da oferta da CFL, esta última previa custos mais elevados para os serviços dos que os projetados pela Intendência, os quais, ainda, seriam de difícil execução, pois a capacidade instalada na usina da CFL não permitia tal encargo.

Sobretudo, porém, a usina de Porto Alegre era uma peça chave na política governamental de incentivo ao consumo do carvão nacional, constituindo-se num indispensável laboratório de testes para seu emprego e espaço privilegiado para propagandea-lo: "(...) Foi preciso a enérgica intervenção do intendente de Porto Alegre para acabar de vez com o preconceito de que o carvão nacional não se prestava ao fim de manter pressão nas caldeiras." (Federação - 07.03.1907). E ainda: "São notórias as contrariedades com que tem lutado a empresa das minas de São Jerônimo para a colocação do carvão mineral. A guerra que sofreu foi surda às vezes, aberta de outras. Às dificuldades que surgiam ao desenvolvimento da empresa acresciam as que provinham dos que, sem conhecimento exato do assunto, depreciavam o gênero, dizendo que o carvão rio-grandense era imprestável. (...) Esta indústria de futuro grandioso definhava quanto o Dr. Borges de Medeiros, então no governo, atento ao desenvolvimento das forças econômicas do estado, resolveu, de acordo com a Assembléia dos Representantes, tomar uma medida de dupla vantagem: prevenir a devastação das matas e proteger a definhante indústria do carvão de pedra. Taxado o consumo de lenha (...), a decisão do poder público foi recebida com antipatia, por todos quanto visam efeitos imediatos (...). A celeuma foi grande. A lenha era obtida por preços inferiores aos do carvão, e diante deste argumento calaram-se outras considerações de maior monta (...)." (Federação - 18.03.1908).

Enfim, para o governo estadual, que colocava o incentivo à indústria carbonífera acima das demandas da indústria em geral e das iniciativas para a eletrificação do estado, não se justificaria o simples abandono do projeto da usina de Porto Alegre: o favoritismo à CFL era limitado pelo protecionismo mais amplo ao setor extrator.

No momento em que, destarte, a reprodução do capital passou a exigir a garantia de privilégio de exploração dos serviços em Porto Alegre, a encampação do acervo municipal pela nova concessionária foi incluída na concorrência pública de 1928. Ainda que, efetivamente, o contrato de 1928 tenha, pelo menos a médio prazo, propiciado a melhora substancial dos serviços na capital gaúcha, não deixou de ser o mesmo um antídoto arranjado para o esgotamento das empresas atuantes no município. A *Cia. São Jerônimo*, que em 1923 iniciara uma ofensiva no setor elétrico de Porto Alegre com o intuito de fomentar o consumo do carvão que extraía de suas minas, chegara a 1928 incapaz de concluir as obras encetadas. Socorria-se, assim, empresas praticamente falidas redimensionando-se a questão energética da capital. Porém, sob um prisma imediatista e informado pelas determinações da indústria carbonífera e do capital financeiro regional, esta redefinição trouxe prejuízos ao Estado como um todo.

Tais medidas se deram numa época em que a indústria de energia elétrica era reconhecida sobretudo em sua dimensão comercial, e as empresas e concessões governamentais representavam células isoladas, dispersas pela inexistência de um plano geral de política energética definido. O capital privado que prosperou neste sistema, revelou sua fragilidade, apesar do favoritismo governamental, no momento em que foi chamado a resolver a equação determinada i) pela necessidade de maiores investimentos; ii) pelas altas expectativas de rendimentos sobre as somas investidas; iii) pela escassez de recursos disponíveis no mercado financeiro regional; iv) pela falta de acesso ao mercado estrangeiro de capitais; v) pela pressão do movimento operário, da opinião pública e dos usuários dos serviços prestados pelas companhias; vi) e, por fim, pelas contradições oriundas dos eventuais prejuízos acarretados à saúde das empresas a partir das especulações financeiras levadas a cabo pelas diretorias administrativas.

Se num primeiro momento, a condição periférica da acumulação de capital no Rio Grande do Sul face ao cenário nacional permitiu a reprodução do capital regional no setor elétrico, pois os grandes investidores externos mostraram-se pouco entusiasmados com o incipiente mercado de consumo gaúcho, com o desgaste das iniciativas locais as companhias estrangeiras terminaram ocupando-lhes o espaço, sendo então de fato recebidas como alternativa redentora.

### **Bibliografia Citada**

- ANAIS da Assembléia dos Representantes do Estado do Rio Grande do Sul.
- ANUÁRIO do Rio Grande do Sul para o ano de 1905. PoA, Krahe & Cia., 1905.
- ANUÁRIO do Rio Grande do Sul para o ano de 1904. PoA, Krahe & Cia., 1904.
- ANUÁRIO Estatístico do Rio Grande do Sul (1928). Secretaria do Estado dos Negócios do Interior e Exterior. V Ano. I Tomo. Anos 1925, 1926 e 1927. PoA, Oficinas Gráficas d'A Federação .
- ANUÁRIO Estatístico do Rio Grande do Sul (1941). Departamento Estadual de Estatística. PoA.
- AXT, Gunter (1994). *Política Energética e Indústria de Energia Elétrica no Rio Grande do Sul Republicano*. In: Cadernos de Estudos nº 10. CPG em História/UFRGS, PoA, págs. 74 a 96.



- AXT, Gunter (1995). A voz do trabalho no coração de Porto Alegre. PoA (dat.).
- AXT, Gunter (1996). *A Formação da Empresa Pública no Setor Elétrico Gaúcho*. In: Anos 90. Revista do Programa de Pós-graduação em História nº 4. PoA, UFRGS.
- AXT, Gunter (1996a). *A Indústria de Energia Elétrica em São Leopoldo (1913-1946)*. In: Estudos Leopoldenses. São Leopoldo, Unissinos (no prelo).
- AXT, Gunter (1996b). *A Indústria de Energia Elétrica em Pelotas*. In: Revista do Núcleo de Pesquisa em História da UFPel nº 2, Pelotas; pg. 149-173.
- AXT, Gunter & AITA, Carmen. Parlamentares Gaúchos das Cortes de Lisboa aos Nossos Dias (1821-1996). PoA, ALRS/Corag, 1996, 228 págs. (2ª Ed.).
- O ESTADO do Rio Grande do Sul (1915). Paris, Monte Domecq' & Cia.
- LAGEMANN, Eugenio. Os benefícios fiscais na história gaúcha: uma aproximação ao tema. In: 150 Anos de Finanças Públicas. PoA, FEE, 1985.
- LAGEMANN, Eugenio (1985a). O Banco Pelotense & o Sistema Financeiro Regional. PoA, Mercado Aberto.
- PESAVENTO, S.J. (1985). História da Indústria sul-rio-grandense. Guaíba, Riocell.
- RAMOS, Mário de Andrade (1929). A Nova Usina Thermo Elétrica de Porto Alegre. Conferência realizada em sessão extraordinária do Conselho Diretor do Club de Engenharia. R.J., Niemeyer Soares & Cia.
- TRINDADE, Hégio (1980). Poder Legislativo e Autoritarismo no RS (1891-1937). PoA, Sulina.

