

Associação Nacional de História – ANPUH  
XXIV SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA - 2007

**A derrota da Light: estudo sobre os serviços de iluminação na cidade de Salvador,  
Bahia, na virada do século XIX**

Alexandre Macchione Saes<sup>1</sup>

**Resumo:** O presente artigo discute os conflitos entre o capital nacional e o capital estrangeiro em torno das concessões de energia elétrica na cidade de Salvador, Bahia, na transição do século XIX para o século XX. Dividida geograficamente entre cidade alta e cidade baixa, Salvador acabou por comportar em um curto período dois grupos rivais como concessionários para os serviços de energia elétrica: a empresa nacional Companhia Brasileira de Energia Elétrica, com a direção de Guilherme Guinle, e a empresa norte-americana The Bahia Tramway, Light & Power Co., sob o comando de Percival Farquhar. O artigo busca analisar os conflitos entre as empresas e as articulações entre empresários e a Câmara Municipal na consolidação do oferecimento dos serviços urbanos para a capital baiana.

**Palavras-chave:** Salvador, Cia. Brasileira de Energia Elétrica, Percival Farquhar.

**Abstract:** This paper discusses the conflicts between national and foreign capital regards electric utilities concessions in the city of Salvador, Bahia, at the turn of the 19<sup>th</sup> century. Geographically sprawling on two levels, called upper city and lower city, Salvador staged during a short period two rival groups as concessionaries of electric power services: the national enterprise “Companhia Brasileira de Energia Elétrica”, led by Guilherme Guinle, and the North-American “The Bahia Tramway, Light & Power Co.”, guided by Percival Farquhar. To that end, this paper analyzes the conflicts between those enterprises and the articulations between entrepreneurs and the Salvador’s Town-Council toward the consolidation of those urban services in the capital of Bahia State.

**Keywords:** Salvador, Cia. Brasileira de Energia Eletrica, Percival Farquhar.

Salvador na transição do século XIX para o XX era uma cidade de contrastes. Como terceira maior capital brasileira, com 232.396 habitantes em 1899, e antiga capital da colônia portuguesa, Salvador ainda concentrava uma elite enriquecida pelo comércio de importação e exportação, pelo extinto tráfico negreiro e pelas emergentes empresas urbanas e indústrias. Não é para menos que foi em Salvador que circulou a segunda linha de bondes elétricos do Brasil, no ano de 1897, ficando atrás somente da capital da república, a cidade do Rio de Janeiro. E ainda, foi em Salvador que se instalou o primeiro e revolucionário elevador público do mundo, em 1873: o Elevado Hidráulico da Conceição, hoje conhecido como Elevador Lacerda (SAMPAIO, 2006: p.183). Entretanto, tais aspectos modernos não

---

<sup>1</sup> Doutorando em História Econômica – UNICAMP, bolsista FAPESP.

condiziam com a outra Salvador, que sofria com a decadência e estagnação da economia regional, com grande parte da população local empobrecida, e como a capital do Estado que precisava lutar diariamente contra surtos epidêmicos.

De qualquer maneira, foi neste ambiente de contrastes, de uma elite poderosa e de uma população pobre, de uma arquitetura onde inovações como o Elevador Lacerda e deteriorados cortiços viviam lado a lado, que a empresa nacional Companhia Brasileira de Energia Elétrica (ainda como Guinle & Co.) e estrangeira Light (na liderança de Percival Farquhar) estenderam os conflitos das cidades de São Paulo e Rio de Janeiro<sup>2</sup> para Salvador. Estas eram as três maiores cidades brasileiras do período, além de centros com importância econômica regional e nacional. No caso específico de Salvador, mesmo não fazendo mais parte do centro dinâmico da economia nacional, a capital baiana mantinha um dos principais portos da região, exportando acima de tudo açúcar, fumo e cacau.

Em meados do século XIX, “*embora duplamente periférica, a Bahia foi capaz (...) de criar uma rede de articulações e trânsito urbano e interurbano à sua própria imagem, para servir a seus desígnios*” (SAMPAIO, 2006: p.159). Esse era o início do processo de modernização da cidade, acompanhando as demandas do processo de urbanização, a cidade de Salvador foi palco da formação de companhias locais de transporte que começavam a articular a cidade. Neste contexto que foram criadas as empresas: Cia. Transportes Urbanos (1864), Cia. Trilhos Centrais e Cia de Veículos Econômicos (1869) e Cia. Linha Circular da Bahia (1883). Até a década de 1890, essas empresas ainda mantinham serviços arcaicos, com bondes movidos a tração animal, mas que já eram suficientes para facilitar demasiadamente a ligação entre regiões. Para auxiliar na articulação da cidade, entre cidade baixa e alta, foram inaugurados dois elevadores: o Elevador Hidráulico da Conceição em 1873 (atual elevador Lacerda) e o Elevador Hidráulico do Taboão em 1896; e três planos inclinados: Isabel e Gonçalves em 1889 e Pilar em 1897.<sup>3</sup>

Em 4 de junho de 1898, o intendente de Salvador, Antônio Araújo decretou a Lei n.330, no sentido de estimular a substituição dos bondes de tração animal para carros elétricos. As empresas teriam três anos para realizar a substituição e a unificação de bitolas nos padrões determinados pelo Conselho Municipal, e desta maneira, renovariam a concessão por mais trinta anos.<sup>4</sup> Contudo, a mudança de tecnologia requereria das companhias locais

---

2 Sobre os conflitos em São Paulo e no Rio de Janeiro ver: HANSEN, Cláudia & SAES, Alexandre. “Poder Municipal e as concessões de serviços públicos no Brasil no início do século XX”. *História Econômica & História de Empresas*. ABPHE. Volume I, 2007 (no prelo).

3 O trabalho de Consuelo Sampaio, *50 anos de urbanização...* é uma excelente síntese sobre a formação das empresas de transporte em Salvador durante o século XIX.

4 Arquivo Coelba, T.5.4.009, 13 de dezembro de 1899.

grandes somas de capital que dificilmente estas teriam disponíveis. Não é para menos que, o projeto de eletrificação das linhas de bonde começou a ser colocado em prática em 1896, somente quando a empresa alemã Siemens & Halske foi contratada para este fim pela Companhia Carris Elétricos (sucessora da Cia. Veículos Econômicos). Além de deter a tecnologia para a eletrificação, a empresa alemã tinha o capital necessário para tal investimento. Assim, em 14 de março de 1897, a Siemens inaugurava em Salvador, na cidade baixa, a segunda linha de bondes elétricos do Brasil (MORRISON, 1989: p.61).

Na cidade alta, entretanto, desrespeitando a Lei n.330, a Companhia Linha Circular (CLC), que havia absorvido a Transportes Urbanos e se associado a Trilhos Centrais, mesmo eliminando a concorrência na cidade alta, em 1905, ainda não havia elaborado seu projeto de eletrificação. Finalmente, em 25 de setembro de 1906, por meio da pressão da Lei n.810, que reafirmava os preceitos da Lei n.330, e com a aquisição da CLC pela empresa Guinle & Co. (empresa representante e com suporte da produtora de materiais elétricos, a norte-americana General Electric) com investimentos de 780:000\$000 réis,<sup>5</sup> a cidade alta pôde começar a comemorar a eletrificação de suas linhas.

Os negócios referentes a iluminação pública e particular e distribuição de energia elétrica normalmente estavam diretamente relacionados com os serviços de transporte urbanos. As primeiras usinas de geração de eletricidade eram criadas com o intuito de fornecer energia para a tração dos bondes elétricos, de onde eram extraídas as principais receitas das companhias, e aproveitando-se da geração da energia, as empresas estendiam seus serviços para o fornecimento de iluminação e distribuição de energia.<sup>6</sup> Portanto, foi após a construção da infra-estrutura para servir o sistema de transporte urbano, que a cidade teve uma grande expansão na distribuição de energia elétrica e na iluminação pública.

Legalmente não havia uma regulamentação federal sobre as concessões de energia elétrica. As poucas leis federais que genericamente balizavam esse novo negócio que se estendia por todo o Brasil no início do século XX eram a Lei n.1.145 de 31 de dezembro de 1903 e o Decreto n. 5.407 de 27 de dezembro de 1904. O governo federal, em nome do Presidente Rodrigues Alves e do Ministro de Obras Públicas Lauro Müller, apenas estimulava a implantação de energia elétrica, garantindo aos concessionários a isenção alfandegária, licença de até no máximo de 90 anos e autorização para aproveitamento dos rios.<sup>7</sup> De qualquer maneira, eram as Câmaras Municipais que detinham o poder sobre as concessões de

---

5 Arquivo Coelba, T.5.4.035, 14 de fevereiro de 1905.

6 Vide o exemplo da receita da The Bahia Tramway Light & Power Co. em 1910: Transporte (32 mil libras), Iluminação pública (9 mil libras). Arquivo Coelba T. 11.5.001.

7 Arquivo Coelba, T.12.5.030.

transporte urbano, iluminação e distribuição de energia.

Até o final do século XIX, a concessão dos serviços de iluminação pública da cidade de Salvador estava nas mãos da empresa britânica Bahia Gaz Company Limited. A empresa britânica atuava segundo o contrato assinado pelo empresário José de Barros Pimentel, em 31 de dezembro de 1857. A Bahia Gaz Co., entretanto, iniciou seus serviços cinco anos depois, em 1862, recebendo assim trinta anos de direito para usufruir a concessão. A companhia possuía dois gasômetros em uma fábrica, de onde o gás era distribuído para ruas e praças de Salvador. Sendo o custoso carvão importado da Inglaterra, a empresa logo perdeu sua rentabilidade, e sem a devida manutenção, a Bahia Gaz passou a receber seguidas críticas quanto à má qualidade do serviço.<sup>8</sup>

O contrato deveria terminar em 1892, e os empresários ingleses não demonstravam vontade de renovar a prestação de serviços para Salvador, porém, diante o contendo de instabilidade política e crise financeira frente a Proclamação da República, a não havia condições para municipalidade assumir a responsabilidade por tal serviço, e por isso, ofereceu por seguidas vezes a renovação do contrato para a Bahia Gaz Co. Assim, por mais uma década o serviço de iluminação foi arrastado e manteve-se em péssimo estado na cidade de Salvador com a concessão dos ingleses (SAMPAIO, 2006: 122-6).

O imbróglio referente à concessão de iluminação só foi resolvido nos primeiros meses do século XX. Eram três as empresas que concorriam na disputa para tal concessão: a alemã Siemens & Halske (que compraria a Carris Elétricos), a norte-americana General Electric (que associada a Guinle & Co. compraria a Companhia Linha Circular), e finalmente a belga Compaigne d'Éclairage de Bahia. A companhia belga, com sede em Bruxelas, foi vitoriosa na concorrência, assinando o contrato com a Intendência Municipal em 29 de abril de 1901, com privilégio de cinquenta anos para o fornecimento de iluminação a gás e adquirindo as propriedades da antiga Bahia Gaz Co.

Pelo contrato de 29 de abril de 1901, a luz elétrica oferecida pela d'Éclairage teria o custo de 500 réis o quilowatt/hora, um terço em papel moeda e dois terços em ouro, que no câmbio de 1906, elevaria o preço para 755 réis papel. Enquanto isso municípios, como Niterói, eram iluminados por 95 réis o quilowatt/hora.<sup>9</sup> Pensando neste fato, em 06 de março de 1907, Guinle & Co., propôs a Intendência fornecer serviços por 200 réis papel, sendo que com previsão de redução do preço assim que a geração de energia por força hidráulica fosse ativada. Para tanto, exigia a revisão do contrato de 29 de abril e 4 de maio de 1901, celebrado

---

8 Arquivo Municipal de Salvador. Câmara – Caixa: Iluminação da cidade (1831-1889).

9 Arquivo Municipal de Salvador. Atas do Conselho Municipal, 11 de junho de 1906.

entre o Conselho Municipal com a *Compaigne d'Eclairage de Bahia* para ampliar as zonas de atuação da empresa nacional.<sup>10</sup>

Em menos de cinco anos, da confirmação do contrato da *d'Eclairage* com o município e da proposta de redução dos custos do serviço de iluminação pela *Guinle & Co.* o cenário das concessões havia se transformado por completo. Aproveitando-se da regulamentação dos serviços de bondes elétricos tanto a *Siemens*, na cidade baixa, quanto a *General Electric*, na cidade alta (por meio da *Guinle & Co.*), começavam a fornecer iluminação elétrica em Salvador. Ambas empresas se beneficiavam que o contrato celebrado pela *d'Eclairage* e o Conselho Municipal de Salvador garantia privilégio apenas do fornecimento de iluminação a gás, sem legislar sobre serviços de iluminação elétrica.

A *Compaigne d'Eclairage de Bahia*, prevendo a perda de parte de seu mercado, entrou com um protesto no Conselho Municipal em 18 de abril de 1906 contra a pretensão das *Companhias Trilhos Centrais e Linha Circular* de iluminar com luz elétrica a zona percorrida.<sup>11</sup> Contudo, passados alguns meses, a *d'Eclairage* sofreria uma grande derrota: a Lei n.817 de 25 de setembro de 1906, determinava a unificação dos direitos para a *Siemens & Halske* com aqueles existentes para a *Companhia Linha Circular*, isso é, além de poder servir a iluminação das vias atendidas, a empresa teria isenção de impostos alfandegários.<sup>12</sup>

A empresa alemã acabou usufruindo pouco de seus direitos, afinal, em 5 de novembro de 1907 era assinado o termo de transferência dos negócios da *Siemens & Halske* (por seu diretor *Emil Hayn*) para a *The Bahia Tramway, Light & Power Company* (diante o representante da empresa norte-americana, *Odilon Octaviano dos Santos*).<sup>13</sup> Essa transação seguia um acordo previamente realizado na Cidade do México (1903) e no Rio de Janeiro (1904) entre a *Siemens* e a *Light*, em que a *Siemens* passava as concessões de serviço para a empresa norte-americana, enquanto esta última se comprometia a utilizar todos os equipamentos da empresa alemã (*ARMOSTRONG*, 1988: p.89).

Assim, em 1905, *Percival Farquhar* organizou a *The Bahia Tramway, Light & Power Co.*, em *Portland, Maine* por 3,5 milhões de dólares de capital social e 3,5 milhões de dólares em bônus, como uma espécie de subproduto da *Light* do Rio de Janeiro, fundada juntamente com *Frederick Pearson* e *Alexander Mackenzie* (*GAULD*, 2006: p.125).<sup>14</sup> Em 3 de abril do ano seguinte, *Farquhar* já tinha autorização do *Presidente Rodrigues Alves*, pelo

---

10 Arquivo Municipal de Salvador. Atas do Conselho Municipal, 06 de março de 1907.

11 Arquivo Municipal de Salvador. Atas do Conselho Municipal, 18 de abril de 1906.

12 Arquivo Coelba, T.22.4.001, 24 de outubro de 1907.

13 Arquivo Coelba, T.23.4.005, 5 de novembro de 1907.

14 O valor do capital da *Bahia Light* em réis (taxa de câmbio média de 1907 a 3,1) era de 10.850:000\$000 réis; praticamente o valor da receita do Estado da Bahia em 1907, de 12.744:739\$210.

decreto n. 5.957, para funcionar em Salvador. Farquhar um ano antes, em 1906, também já havia adquirido a *Compagnie d'Eclairage de Bahia*, deixando esta responsável pelos serviços de iluminação enquanto a *Light* cuidaria do transporte. Em pouco tempo a empresa já demonstraria grande rentabilidade, remetendo lucros para o exterior, em 1907, de 56 mil libras, excluindo a quantia de 17 mil libras recebidas da *d'Eclairage* (GAULD,2006: p.130).

Neste mesmo período de instalação e início de funcionamento da *Bahia Light*, a empresa de *Guinle & Co.* havia adquirido a *Companhia Linha Circular* e passava a implantar o sistema de bondes elétricos. A energia elétrica era produzida pela pequena usina termelétrica da *Preguiça*, de 4 mil kw, mas o suficiente para a *CLC* fornecer energia para os bondes e transmitir o excedente para terceiros (BARROS, 1982: p.32). Contudo, no projeto de *Guilherme Guinle*, diretor da empresa em Salvador, era imprescindível iniciar a construção de usinas hidroelétricas para baratear e ampliar a produção de energia elétrica. Neste sentido, em 1907 já estavam em operação as obras para a construção da usina de *Guinle & Co.* no *Rio Paraguaçu*, no salto de *Bananeiras* no município de *São Felix*, aprovados pelo Decreto Estadual n.389 de 27 de março de 1906, com base no Art.7, sobre a exploração industrial da energia elétrica, da Lei n.634 de 28 de dezembro de 1905. Pouco depois, ampliava-se o contrato para os saltos de *Marcela* e *Gameleira* em *Cachoeira*.<sup>15</sup>

A divisão geográfica da cidade de Salvador assegurou uma pequena paz entre a *Light* e a *Guinle & Co.* Respectivamente divididos nos mercados da cidade baixa e alta, só em 1909 que os conflitos entre as duas empresas pareceram se acirrar na capital baiana. Em parte, o acirramento era reflexo do crescente conflito entre as duas empresas nos mercados de *São Paulo* e do *Rio de Janeiro*, mas também respondia a ampliação dos serviços da *Guinle & Co.* (que neste ano passou a ser chamada de *Companhia Brasileira de Energia Elétrica*)<sup>16</sup> que sobrepujavam aqueles serviços oferecidos pela *d'Eclairage*.

O Conselho Municipal percebendo que a *d'Eclairage* relutava em promover melhorias e mantinha seus altos preços para o fornecimento de energia elétrica, determinou um aditamento ao contrato celebrado entre a companhia e a municipalidade em 29 de abril de 1901: pela Lei n.17 de 16 de julho de 1910, ao mesmo tempo em que o Conselho Municipal transferia as vantagens de isenção aduaneira existentes para outras empresas, exigia a redução do preço do fornecimento de iluminação da empresa de *Farquhar*.<sup>17</sup> Nesta altura, entre 1905 e 1910, a *Compaigne d'Eclairage* já devia cerca de 15 contos de réis entre não pagamento de

15 Arquivo Público do Estado da Bahia. Relatório de Presidente de Estado. José Marcelino de Souza, 1906.

16 A Cia. Brasileira de Energia Elétrica (CBEE) foi constituída em 27 de maio de 1909, pelos sócios da *Guinle & Co.* Na Bahia, Decreto Estadual n.720, de 10 de março de 1910, aprovou a transferência das concessões para a exploração dos serviços de energia elétrica da *Guinle* para a *CBEE*.

17 Arquivo Municipal de Salvador. Atas do Conselho Municipal, 23 de setembro de 1910.

impostos e multas por falta de reparos em suas instalações, que geravam constantes reclamações em jornais e por parte da população.

A *Compaigne d'Eclairage*, conseqüentemente, a Bahia Light, não aceitava realizar o pagamento dos valores devidos, principalmente levando em consideração o prejuízo da empresa no incidente ocorrido no ano anterior. Em 05 de outubro de 1909, um bonde da Light atropelou e matou um cego, causando certa inflamação da população. O engenheiro Willian Mitchell, diretor responsável da Light em Salvador, dirigiu-se ao local no intuito de acalmar a situação, entretanto, sua presença gerou ainda maiores revoltas; as versões são inúmeras, desde que ao chegar de bonde, Mitchell passou por cima do cadáver, ou que ele na tentativa de acalmar os ânimos disse que “vida de brasileiro se paga com cem mil-réis”, ou finalmente, que já ao chegar ao local do acidente foi recebido por pedradas pela população (BARROS, 1982: p.33). De qualquer maneira, o resultado foi uma marcha popular contra os bens da Light, com a destruição de bondes e aparelhos de iluminação. Dias depois, a Light anunciava prejuízos em torno de 13 contos de réis.<sup>18</sup>

Enquanto o impasse entre o Conselho Municipal e a Bahia Light crescia, a então Companhia Brasileira de Energia Elétrica - CBEE, continuava oferecendo seus serviços de iluminação elétrica por preços até cinco vezes menor que a concorrente. Em 9 de março de 1911, a CBEE entrou com uma petição no Conselho Municipal para que autorizasse a venda de sua energia para a *Compaigne d'Eclairage*, por 100 réis, para que esta pudesse repassar para o município por menores preços. Mas já era tarde, o Conselho Municipal estava decidido encampar os bens da companhia de iluminação, considerando que este ato era um ato de soberania, para a defesa do serviço de utilidade pública, e ao pagar a indenização devida a empresa, seria um ato legal.

Longas discussões tomaram jornais e os debates do Conselho Municipal,<sup>19</sup> tanto sobre a constitucionalidade da ação dos vereadores, quanto sobre o valor da indenização. Em 05 de julho de 1911, diante a Lei n. 906, finalmente, o Intendente Carneiro Rocha sancionou a lei de encampação não só da *d'Eclairage*, mas como da Bahia Light também. Em 1913, a Comissão de Justiça aprovava o valor da indenização de 20.238:095\$238 réis,<sup>20</sup> e efetivamente as propriedades da Bahia Light passava para as mãos da municipalidade, entretanto, faltava o município arrecadar tal valor para efetuar o pagamento.<sup>21</sup> Era a primeira

---

18 Diário de Notícias, 9 de outubro de 1909.

19 Os debates sobre a encampação da *d'Eclairage* foi iniciado no Conselho Municipal, em 27 de março de 1907. Contudo a Bahia Light foi absorvida neste processo apenas depois de 1911. Arquivo Municipal de Salvador. Atas do Conselho Municipal, 27 de março de 1907.

20 Arquivo Municipal de Salvador. Atas do Conselho Municipal, 16 de janeiro de 1914.

21 Em 1915, a dívida do Município com a Light representava cerca de 1/3 de toda a dívida municipal. Arquivo

grande derrota da Light, que no mesmo período da encampação em Salvador, formava a Brazilian Traction Light and Power, unindo as bens sucedidas empresas de São Paulo e do Rio de Janeiro.

A indenização a ser paga a Bahia Light levou longos anos para ser consolidada, e Percival Farquhar continuaria alegando o resto da vida que o valor total não havia sido atingido. No que diz respeito aos serviços de iluminação e distribuição de energia elétrica, a Intendência mostrou-se incapaz de realizar tais operações, passando para a concorrente de Farquhar, a Companhia Brasileira de Energia Elétrica, em 1921, o restante da concessão de energia elétrica da cidade. A CBEE, naquele momento, já havia inaugurado a primeira grande usina hidroelétrica da Bahia, e se tornava concessionária monopolista nos setores de iluminação e transportes urbanos na cidade de Salvador.

Finalmente,

*“a Bahia Tramway faliu porque negligenciou a construção de uma resistente aliança com grupos locais. Diferentemente das companhias do Rio de Janeiro e de São Paulo, a empresa baiana não foi dirigida por um homem do calibre de Alexander Mackenzie, para realizar alianças políticas e com a elite local, e assim, prevenindo o isolamento da empresa e o possível ostracismo” (McDOWALL: 1988, p.213).*

### **Bibliografia:**

- ARMSTRONG, C. & NELLES, H. *Southern exposure: Canadian promoters in Latin America and the Caribbean: 1896-1930*. Toronto: University of Toronto Press, 1988.
- BARROS, Geraldo M. *Guilherme Guinle: 1882-1960*. Rio de Janeiro: Agir, 1982.
- GAULD, Charles A. *Farquhar, o último titã*. São Paulo: Editora de Cultura, 2006.
- HANSEN, Cláudia & SAES, Alexandre. “Poder Municipal e as concessões de serviços públicos no Brasil no início do século XX”. *Revista da Associação Brasileira de Pesquisadores em História Econômica*. ABPHE. Volume I, 2007 (no prelo).
- McDOWALL, Duncan. *The Light. Brazilian Traction, Light and Power Company Limited: 1899-1945*. Toronto: University of Toronto Press, 1988.
- MORRISON, Allen. *The tramways of Brazil: a 130-years survey*. N.Y: Bonde Press, 1985.
- SAMPAIO, Consuelo. *50 anos de urbanização: Salvador da Bahia no século XIX*. Rio de Janeiro: Versal, 2005.

---

Municipal de Salvador. Atas do Conselho Municipal, 21 de janeiro de 1915.