

Capital financeiro e infraestrutura na urbanização da cidade São Paulo: o caso da empresa Light and Power no início do século XX

Gilberto Cunha Franca

✉ franca@ufscar.br

Resumo

O objetivo deste artigo é discutir o papel do fluxo do capital, sobretudo do capital financeiro, empregado nas infraestruturas físicas e na urbanização da cidade de São Paulo, na primeira década do século XX. Pretende-se discutir, através da análise do sistema elétrico, como esse movimento do capital engendrou contradições e conflitos na tentativa de seguir o processo ampliado de acumulação capitalista. A hipótese de pesquisa que se aponta neste trabalho é que os investimentos da empresa Light and Power na transformação da escala urbana da cidade de São Paulo estiveram conectados à expansão financeira de alto risco que antecedeu a crise financeira brasileira de 1914, às vésperas da Primeira Guerra Mundial.

* * *

PALAVRAS-CHAVE: urbanização, crédito, transporte urbano, eletricidade, crise.

Introdução

Recentemente, tem-se uma retomada do interesse sobre o papel da energia elétrica na urbanização e na modernização do Brasil da primeira metade do século XX. Esse interesse traz para o centro das atenções a empresa canadense Light, tamanho o seu papel na modernização do território brasileiro e, principalmente, das cidades de São Paulo e do Rio de Janeiro. As reflexões se alimentam dos 100 anos completados, em 2013, da fundação da Brazilian Traction, a *holding* que controlou as atividades da empresa canadense no Brasil, incluindo a São Paulo Light e a Rio de Janeiro Light. Tendo em vista a reflexão sobre os 100 anos da Barcelona Traction, em 2012, na Espanha, montou-se uma rede de pesquisadores, estimulados de Barcelona por Horacio Capel e de São Paulo por Odette Seabra.

O estudo da eletrificação permite entender a origem de alguns dos problemas atuais que tocam o cotidiano da cidade de São Paulo: as enchentes, a dificuldades de mobilidade e a segregação urbana. A cidade de São Paulo da primeira década do século XX ia se configurando com elementos fundamentais da produção e da reprodução das relações sociais capitalistas: mercado de capital e de trabalho; comércio, serviços e uma indústria nascente; sistema elétrico e uma variedade de serviços urbanos derivados dessa nova tecnologia. Além disso, também é preciso considerar os novos arranjos estatais e territoriais republicanos, as modernas visões de mundo e a transformação da natureza em meio técnico, que levariam a uma mudança completa no uso do tempo e do espaço urbano de seus habitantes.

A combinação dinâmica desses elementos em São Paulo representou a entrada na modernidade, tendo em vista a revolução de todas as relações sociais e espaciais, numa versão periférica de destruição criativa. Ou seja, se no final da primeira década do século XX o bonde elétrico tomou os espaços do bonde a tração animal, já no final da década de 1920 o automóvel passou a disputar o desenho da cidade. Entre rupturas e continuidades, como nos embates pelo tipo de transporte, elementos que se combinaram na autotransformação da cidade também se ergueram como barreiras: não demorou muito para que a euforia com a chegada dos bondes elétricos se convertesse em descontentamento e revolta estudantil e popular, como em 1909; assim como surgiam posições de oposição à Light no interior do poder estatal.

Porém a barreira mais difícil de transpor no curso de crescimento de São Paulo e da economia do país foi o endividamento, levando à paralisia na oferta de crédito em 1914 e ao impasse nos anos seguintes para um novo acerto com os credores internacionais. O crédito que impulsionou a expansão da infraestrutura

urbana, como também do café e das ferrovias, era forjado no terreno da especulação dos grandes centros financeiros, principalmente de Londres e Paris. Como se verá, a Light e seus concorrentes se alimentaram dessas fontes inesgotáveis. Porém, no curso da financeirização, os excedentes encontraram sérias dificuldades para serem absorvidos em atividades produtivas e lucrativas, abrindo a crise de 1914, às vésperas da Primeira Guerra Mundial.

Comentário sobre método

O papel da Light na industrialização, na urbanização e na modernização de São Paulo moveu e continua mobilizando muitos pesquisadores. Destaca-se o recente trabalho de história econômica de Saes (2010) sobre o conflito entre a Light e a Companhia Brasileira de Energia Elétrica (CBEE) na formação do capitalismo brasileiro. Não menos importante é o trabalho de história social de Sávio (2010), uma reveladora pesquisa sobre rupturas e continuidades na passagem dos bondes a tração animal para bondes elétricos e a entrada do automóvel, entre 1900 e 1930. Uma boa radiografia das pesquisas envolvendo eletrificação e urbanização brasileira pode ser encontrada nos anais do II Simpósio Internacional Eletrificação e Modernização, realizado em maio, de 2013 no Departamento de Geografia da USP.

Na geografia Brasileira, a pesquisa de Seabra (1987) sobre a montagem do sistema elétrico na metropolização de São Paulo continua sendo a mais abrangente sobre a atuação da Light. A pesquisadora identificou ligações entre o meio natural e as infraestruturas construídas, entre a lógica econômica da empresa e o setor público, assim como entre o lucro proveniente da produção de energia e a renda imobiliária, que surgia das desapropriações ao longo do Rio Pinheiros no processo de retificação do mesmo.

A pesquisa de Seabra é, além de tudo, uma referência de método. Nela é constante a preocupação em desvendar as ligações entre todas as coisas. Com isso, considera uma das condições mais importantes da dialética de Marx, as relações, historicamente renegada pelo próprio marxismo. Como disse outro geógrafo sobre Marx: “muitos de seus conceitos são formulados mais como *relações* do que como princípios isolados; eles se referem a uma atividade transformadora” (HARVEY, 2013, p. 22).

É fundamental considerar a maneira como os conceitos e as variáveis se relacionam numa determinada configuração espacial. Uma variável não pode ser adequadamente compreendida sem as demais, assim como não podemos compreender as relações capitalistas sem considerar o movimento, o processo. Isso

porque, quando um dos elementos deixar de funcionar adequadamente ou parar de funcionar, o capital encontrará sérios problemas e entrará em crise. “O capital não é uma coisa, mas um processo que só existe em *movimento*”, disse Harvey (2013, p. 22). Ao analisar o fluxo de capital que moveu a eletrificação e a modernização dos serviços urbanos em São Paulo na primeira década do século XX, estaremos gradativamente buscando essas relações entre os elementos em movimento, ainda que vistas pela janela de uma variável: o crédito.

Crédito e infraestrutura física

“O sistema de crédito acelera o desenvolvimento material das forças produtivas e o estabelecimento de um mercado mundial.

— Karl Marx (1988, p. 318)

No final do século XIX, países do centro capitalista, como Inglaterra, França, Alemanha, e mesmo Estados Unidos e Canadá, estavam às voltas novamente com excedentes de capital, provenientes principalmente da produção industrial e do transporte ferroviário, em expansão desde a década de 1860 (HOBSBAWM, 2003; CAMPOS, 2001). Harvey (2004), em sua *teoria do ordenamento espacial*, analisa a superacumulação de capital articulada ao papel que tem o espaço geográfico na solução e na formação das crises capitalistas. Sua linha de raciocínio é bastante simples, apesar de extremamente complexa a sua observação empírica: as crises ocorrem quando excedentes de capital e trabalho ficam lado a lado sem poderem ser conjugados de forma lucrativa e produtiva em algum lugar ou atividade.

O coração da moderna arquitetura financeira era o sistema de crédito, mobilizado em grande medida por grupos associados de capitalistas envolvidos com projetos de longo prazo em infraestruturas físicas e urbanas. O grupo financeiro que controlou a Light no Brasil através da *holding* canadense alcançou modesta participação nessa modalidade financeira, numa estreita conexão, muitas vezes conflituosa, com as altas finanças lideradas pela família Rothschild, que dominou a moeda e o câmbio do tradicional centro financeiro de Londres.

O domínio da tecnologia da eletricidade possibilitou que esses capitais excedentes fossem absorvidos em novas atividades lucrativas. Nas cidades americanas e europeias seguiu-se uma onda de instalação de serviços urbanos de transportes, luz e telefonia, movidos a eletricidade. Porém, com a forte concorrência entre países imperialistas, os limites de expansão logo apareceram. Com excedente de capital e inovação tecnológica, tornava-se indispensável encontrar novos lugares, nada simples nos mercados disputados e controlados como

Londres, para não mencionar Paris e Nova York.

Foi nesse contexto de concorrência que o empresário norte-americano Alexandre Mackenzie, com negócios ligados aos serviços urbanos no Canadá, “foi jogado numa situação de desespero”, quando os vereadores de Birmingham, em 1897, não aceitaram a tecnologia de eletrificação por fios aéreos (ARMSTRONG, 1988). A mesma negativa havia acontecido um ano antes com a recusa dos vereadores de Londres em aceitar a entrada do grupo canadense. Mackenzie e seus sócios ficaram em situação delicada, com a concessão sem validade e com os equipamentos que não puderam ser instalados. Nunca se saberá o que teria acontecido aos capitais reunidos em ações e equipamentos caso não tivessem encontrado na América Latina, e particularmente na cidade de São Paulo, as condições para serem empregados.

Nas cidades inglesas, o impedimento veio por meio de barreiras políticas levantadas pelas municipalidades. Tais barreiras políticas devem ter aumentado o interesse pelas grandes cidades em ascensão na América Latina e no Brasil, como Rio de Janeiro e São Paulo. No Brasil, o poder econômico da Light se mostrou implacável para certos grupos econômicos nacionais. Na capital da República brasileira, o território estava mais controlado por antigas conexões entre o capital e o Estado, havendo, inclusive, experimentos de eletrificação dos serviços de transportes e iluminação. Porém, no emergente estado paulista, a elite política e econômica dominante se colocou à frente de uma articulação bem conduzida com o capital externo como forma de preservar seus próprios interesses, mesmo que isso custasse o abandono de qualquer alternativa de desenvolvimento capitalista independente.

A cidade de São Paulo tornou-se então um local estratégico e porta de entrada do grupo canadense no Brasil para produzir e oferecer serviços urbanos de transportes, luz e energia elétrica. O principal produto de exportação, o café, fazia do estado de São Paulo um espaço econômico em relevo, importante demais para ser desprezado no mercado mundial de capitais. Além disso, mudanças decorrentes da proclamação da república permitiram maior poder aos estados, inclusive no que se refere às operações de crédito e de ações com o capital externo (MARCONDES; HARLEY, 2010).

O território paulista era, desde os anos 1870, um espaço de grande importância para os investimentos estrangeiros em infraestrutura ferroviária, voltada para a exportação do café. Porém os investimentos externos em infraestrutura no setor urbano alteraram qualitativamente a configuração da cidade de São Paulo e de muitas cidades do interior paulista. Esse salto não se deve, é

claro, apenas aos fluxos de capital externos, mas à articulação destes com a elite local, que mantinha o controle da produção de café e da evolutiva atividade industrial. Dessa maneira, na primeira década do século XX, preparou-se a virada do território paulista como república do capital, concorrendo com Rio de Janeiro, a capital da República.

Uma condição para o novo fluxo de investimentos foi a renegociação da dívida externa, em 1898, o primeiro *funding loan* do governo brasileiro com os credores internacionais, retomando a credibilidade com a Praça Londrina (ABREU, 2002). O acordo com os Rothschild, feito diretamente pelo presidente da república do Brasil, pôs fim aos últimos anos economicamente estagnados do século XIX, que sucederam o *boom* do Encilhamento. Para o novo empréstimo, os credores exigiram como garantias patrimoniais receitas alfandegárias e estradas de ferro. Firmado o acordo, o crédito e os investimentos voltaram a fluir para o Brasil, com maior autonomia dos estados para realizar as operações de empréstimos e emissão de títulos nas bolsas da Europa.

No período que sucedeu a renegociação da dívida brasileira, entre 1903 e 1913 e o segundo *funding loan*, os investimentos estrangeiros em infraestrutura física e urbana foram predominantes, com destaque para o setor de iluminação e transporte urbano (41.836.677 libras), ultrapassando inclusive os investimentos ferroviários (30.520.145 libras), setor que vinha absorvendo maior investimento estrangeiro desde 1860 (CASTRO, 1979). Se considerarmos que ferrovias e portos acresciam também investimentos às cidades onde estavam instaladas, os investimentos em desenvolvimento urbano foram predominantes em relação ao total de investimentos estrangeiros.

Tabela 1. Investimento estrangeiro no Brasil por setor de destino 1903-1913 (em libras).

Setores	Nº de empresas	Capital total
1. Serviços básicos	79	116.874.281
Ferrovias	20	30.520.145
Companhia de Gás	-	-
Telégrafos e telefones	5	1.399.997
Transporte urbano e iluminação	16	41.836.677
Portos	9	28.489.945
Cias. de navegação	3	1.260.415
Obras públicas	11	7.790.601
Serviços particulares	15	5.252.181

Setores	Nº de empresas	Capital total
2. Banco	9	18.482.654
3. Cias. de crédito	10	4.318.416
4. Cias. de mineração	40	8.381.578
5. Cias de seguro	5	1.741.216
6. Casas comerciais	70	16.730.750
7. Prod. agropecuária	27	6.573.272
8. Ind. de transformação	22	13.020.810
Total	278	189.552.477

Fonte: Castro, 1979.

Parte expressiva desses investimentos externos nos setores de iluminação e transportes urbanos foi realizada pela Light, com o montante maior em 1913 (23.494.300 libras), quando ocorre a fusão e centralização de suas empresas no Brasil com a *holding* criada no Canadá, Brazilian Traction Light and Power. Como tal, a *holding* alimentou-se e alimentou o sistema de crédito. O investimento realizado no Brasil foi inicialmente de 6 milhões de dólares, no momento de sua criação em São Paulo, em 1899 — o equivalente, no mesmo ano, da receita de todo o estado de São Paulo. Cinco anos depois, na disputada criação da Light do Rio de Janeiro, o grupo majoritário de acionistas, liderados por F. Person numa associação com Percival Farquhr, levantou uma quantia bem maior do que o investimento inicial.

Para expandir seus negócios, a Light São Paulo canalizou seus lucros para o Rio de Janeiro. Na concorrência pelo mercado brasileiro de bondes elétricos e iluminação, a empresa recorreu principalmente aos capitais disponíveis em Londres, mas também se valeu da disponibilidade de capitais em Paris, segunda praça mais importante na Europa. Como identificam Saes e Levy (2001), em 1912, a Light do Rio de Janeiro recorreu ao crédito francês lançando títulos na bolsa de Paris, provavelmente pela disputa acirrada do mercado carioca com a Companhia Brasileira de Energia Elétrica (CBEE). Segundo Saes e Levy (2001), o acesso ao capital francês foi bem mais importante do que a literatura descreveu até agora, e foi facilitado por um afrouxamento das exigências para com empresas privadas e o Estado brasileiro, incluindo empréstimos para os governos estaduais, voltados em grande parte para infraestrutura ferroviária, portuária e urbana.

O acesso ao crédito foi, desde o início, condição indispensável para a

empresa adquirir os materiais e os imóveis necessários para suas atividades ligadas à eletricidade. Com o dinheiro disponibilizado pelo crédito, a Light pôde competir e eliminar seus concorrentes. Nos primeiros anos de atuação na cidade de São Paulo, a Cia. Viação Paulista fez todas as tentativas para não ser retirada do mercado de bondes a tração animal. Para enfrentar sua concorrente Light, a Cia. Viação Paulista buscou empréstimo também em Paris. Porém, com juros bem acima da média e com as dificuldades produtivas, os empréstimos apenas aceleraram a falência da Cia. Viação Paulista, sendo adquirida pela sua rival em 1901.

Enquanto perdia para a tecnologia e para o capital da Light, a Cia. Viação Paulista também perdia o apoio político local. Conforme relatou Sávio (2010, p. 64), “o principal argumento da empresa era de que, por garantias contratuais, a Light não tinha o direito de transitar pelas ruas em que a Cia. Viação Paulista já tivesse assentado os seus trilhos”. Mas o prefeito Antônio Prado, trazido para o campo da Light, não era da mesma opinião, a ponto de desfazer os contratos com a Cia. Viação Paulista, alegando inúmeros problemas no oferecimento do serviço de bondes puxados por burros. Os vínculos da Light com a administração municipal e com o governo do estado de São Paulo foram crescentes desde o início das suas operações, diferentemente do que aconteceu na primeira década no Rio de Janeiro, onde ocorreram fortes disputas para remover as barreiras políticas colocadas.

Crescimento urbano e renda imobiliária

O efeito disso tudo foi uma transformação de escala da cidade São Paulo. Como reconheceu Monbeig (2005) em seu texto sobre o crescimento urbano da capital paulista, isso acontecia em relação estreita com as atividades exercidas pela Light:

Em maio de 1900 circularam pela primeira vez pelas ruas de Piratininga bondes elétricos. Data memorável, pois com a energia elétrica uma nova era começa em S. Paulo, a qual já não será apenas a capital dos fazendeiros, mas uma metrópole em toda a extensão da palavra. Reunirá todas as funções urbanas: será a grande cidade obreira e ao mesmo tempo o foco de uma intensa vida universitária, artística, científica; será o grande centro dos negócios, a animadora de uma vida política cujos ecos ultrapassam as fronteiras do estado (MONBEIG, 2005, p. 134).

A Light pôs em funcionamento o primeiro bonde elétrico em 1900; construiu, em 1901, no bairro da Luz, a Usina Paula Souza para transformar e distribuir a energia gerada na Usina Hidrelétrica de Parnaíba, inaugurada no mesmo ano; instalou os postes que suportariam a transmissão de energia elétrica na cidade;

construiu oficinas e galpões de reparos no bairro do Cambuci; instalou os trilhos por onde passariam os bondes elétricos, que reconfigurariam o espaço urbano de São Paulo em todas as direções (A CIDADE DA LIGHT, 1990).

Não é exagero dizer que a Light não só construiu como também dominou como nenhum outro segmento a produção da cidade. Com esse domínio sobre o espaço urbano, trouxe para seu lado os proprietários de terra. Soube muito bem se beneficiar da propriedade e da renda imobiliária, tanto que montou um setor de terras (SEABRA, 1987). Havia grandes grupos atuando na cidade de São Paulo nesse mercado de terras, como a City of São Paulo Improvements Freehold Land Company Limited. Porém, na urbanização de São Paulo, e talvez na urbanização brasileira, nenhum grupo conseguiu, como a Light, integrar verticalmente um ambiente construído sobre o qual fez nascer uma fonte de lucro e de renda.

Na medida em que construía a infraestrutura urbana, a Light valorizava suas propriedades, e nelas se apoiava para adquirir empréstimos. Como identificaram Marcondes e Hanley (2010), títulos da Light foram lançados entre 1888 e 1901, dando como garantias imóveis recém-adquiridos pela empresa em São Paulo.

Os imóveis hipotecados referiam-se principalmente a terrenos e equipamentos relacionados à geração e à distribuição de energia elétrica. O total do empréstimo alcançou 6 milhões de dólares canadenses, com vencimento em 1º de junho de 1929, a uma taxa de juros de 5% ao ano. Como identificou a pesquisa de Marcondes e Hanley (2010), a Light participou no período estudado com 17,6% das hipotecas de São Paulo. Ficou atrás apenas do financiamento hipotecário da Companhia Paulista de Vias Férreas e Fluviais, intermediado pelo British Bank of South America, responsável por um terço dos valores hipotecados.

Considerações finais

A transformação material na cidade de São Paulo por meio da infraestrutura física esteve condicionada pela oferta de crédito, operada segundo diversas modalidades financeiras. Algumas dessas modalidades, como o financiamento hipotecário, eram mais arriscadas. Assim como era arriscado o capital disponibilizado em algumas praças financeiras, como a Praça de Paris, mais flexível com os empréstimos para empresas, estados e municípios brasileiros.

Era uma realidade completamente distinta daquela que dominou as relações do país com os credores internacionais até 1900, quando as negociações significativas eram operadas diretamente pelo governo federal e pelo Império. Essa tradicional modalidade não desapareceu, com os empréstimos realizados para salvar os fazendeiros do café. Porém a novidade foi a crescente utilização do

crédito por empresas e estados da federação na expansão das ferrovias e dos bondes elétricos.

A exemplo do que aconteceu na urbanização de São Paulo, percebe-se a estreita relação entre o sistema de crédito e as infraestruturas físicas urbanas. A fonte de crédito, entretanto, ruiu em 1914, na iminência da Primeira Guerra Mundial. Pela segunda vez, o Brasil se colocava em sérias dificuldades para honrar seus compromissos com o parasitismo financeiro, que havia sustentado o crescimento da primeira década do século XX.

O país vai então novamente a uma renegociação geral de sua dívida pública, o *funding loan* de 1914, na tentativa de retomar o fluxo do crédito internacional. Mas, como se viu, há sempre um problema relacionado aos investimentos no espaço construído, provenientes de crédito de alto risco e de retorno demorado: quando o excesso de capital financeiro é enfim revelado, a complexidade financeira que levou muitos anos para ser produzida levou muitos anos também para se desfazer, abrindo tempos de crise e de conflitos mais acirrados.

Bibliografia

- A CIDADE DA LIGHT: 1899-1930. São Paulo, Superintendência de comunicação/Departamento de Patrimônio Histórico/Eletropaulo, 1990.
- ABREU, Marcelo de Paiva. Os *funding loans* brasileiros (1898-1931). *Pesquisa e Planejamento Econômico*, v. 32, n. 3, 2002.
- CAMPOS, Lauro. *A crise completa: a economia política do não*. São Paulo: Boitempo, 2001.
- CASTRO, Ana Célia. *As empresas estrangeiras no Brasil, 1860-1913*. Rio de Janeiro: Zahar, 1979.
- HARVEY, David. *O novo imperialismo*. São Paulo: Boitempo, 2004.
- HARVEY, David. *Para entender o capital: livro I*. São Paulo: Boitempo, 2013.
- HOBSBAWM, Eric. *A era dos impérios (1875-1914)*. São Paulo: Paz e Terra, 2003.
- MARX, Karl. *O capital: crítica da economia política. Livro III*. São Paulo: Nova Cultural, 1988.
- MARCONDES, Renato Leite; HANLEY, Anne G. Bancos na transição Republicana em São Paulo: o Financiamento hipotecário (1888-1901). *Estudos Econômicos*, São Paulo, v. 40, n. 1, p. 103-131, 2010.
- MONBEIG, Pierre. Aspectos geográficos do crescimento da cidade de São Paulo. *Boletim Paulista de Geografia*, São Paulo, n. 81, p. 115-147, 2005.
- SAES, Flávio Azevedo Marques; LEVY, Maria-Bárbara. Dívida externa brasileira, 1850-1913: empréstimos públicos e privados. In: SUZIGAN, Wilson (org.). *História econômica & história de empresas*. São Paulo: Hucitec, 2001.
- SAES, Alexandre. *Conflitos de Capital. Light versus CBEE na formação do capitalismo brasileiro (1898-1927)*. Bauru: Edusc, 2010.
- SÁVIO, Marco A. C. *A cidade e as máquinas. Bondes e automóveis nos primórdios da metrópole paulista — 1900-1930*. São Paulo: Annablume, 2010.

SEABRA, Odette de Carvalho Lima. *Os meandros dos rios nos meandros do poder*. Tietê e Pinheiros: Valorização dos Rios e das Várzeas na cidade de São Paulo.

1987. Tese (Doutorado em Geografia Humana) — Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1987. 322 f.

Sobre o autor

Gilberto Cunha Franca: geógrafo, mestre, doutor e pós-doutor pela Universidade de São Paulo, com especialização em Geografia aplicada ao desenvolvimento regional pela Pontifícia Universidade Católica do Equador. Atualmente é professor adjunto na Universidade Federal de São Carlos (Ufscar), com experiência nas áreas de Geografia regional, Geografia urbana, geopolítica e organização do espaço mundial.

* * *

ABSTRACT

Financial capital and infrastructure in the urbanization of the city of São Paulo: the case of the Light and Power company at the beginning of the twentieth century

The aim of this paper is to discuss the role of the flow of capital, especially financial capital, employed in physical infrastructure and urbanization in the city of São Paulo, in the first decade of the twentieth century. We intend to discuss, through the analysis of the electrical system, how this movement of capital engendered contradictions and conflicts while trying to follow the process of expanded capitalist accumulation. The hypothesis is that the Light and Power company's investments in the transformation of the urban scale of the city of São Paulo had been connected to the high-risk financial expansion that preceded the Brazilian financial crisis of 1914, in the eve of the First World War.

KEYWORDS: urbanization; credit; urban transport; electricity; crisis.

RESUMEN

Capital financiero y infraestructura en la urbanización de la ciudad de São Paulo: el caso de la compañía Light and Power en el principio del siglo XX

El propósito de este artículo es discutir el papel de los flujos de capital, especialmente el financiero, empleados en la infraestructura física y la urbanización en la ciudad de São Paulo en la primera década del siglo XX. Tenemos la intención de debatir, a través del análisis del sistema eléctrico, como el movimiento del capital he engendrado contradicciones y conflictos en el intento de seguir el proceso de acumulación capitalista ampliada. La hipótesis de la investigación es que las inversiones de la compañía Light and Power en la transformación de la escala urbana de la ciudad de São Paulo se conectaron a la expansión financiera de alto riesgo, que precedió a la crisis financiera de Brasil de 1914, en la víspera de la Primera Guerra Mundial.

PALABRAS CLAVE: urbanización; crédito; transporte urbano; electricidad; crisis.