

CATULO BRANCO: UM PIONEIRO¹

Zillah Murgel Branco

No momento em que no Brasil são comemorados os 500 anos da sua descoberta e quando são retratadas as maravilhas da natureza tropical, prestamos uma justa homenagem aos cidadãos deste País que dedicaram sua vida à defesa do patrimônio e do desenvolvimento nacionais. Eles também fazem parte do patrimônio histórico e humano do Brasil, sofrendo brutalidades dos que, por ganância e egoísmo, tentaram destruí-los como fizeram com a natureza e com as tribos indígenas que existiam no território há cinco séculos. Que os 500 anos assinalem a verdadeira vontade de construir e consolidar os valores nacionais mais que o superficial orgulho das belezas que restam de uma maltratada herança.

Catullo Flaquer Branco nasceu em São Paulo em 30 de maio de 1900, filho de Joaquim Mateus Branco e Olympia Flaquer Branco. Sua infância foi marcada pela forte personalidade de seu pai, homem de grande cultura e espírito destemido de desbravador, e pela carinhosa presença da mãe, dotada de grande talento musical. Na família confrontavam-se o senador José Flaquer, médico e irmão de Olympia, defensor da elite política brasileira, e o abolicionista e defensor dos humildes Joaquim Branco, engenheiro dotado de profundo conhecimento humanista.

Mantinhavam debates às vezes agressivos sobre os caminhos do desenvolvimento nacional. Entre as duas tendências pairava a figura da avó materna, a "Madrinha", que impunha o respeito pelas diferenças e, sobretudo, pela unidade familiar. Catullo considerava serem estes os pontos de referência de seu despertar para a vida.

Do exemplo paterno na luta contra a escravidão, em defesa da cultura indígena e pela instauração da República, Catullo herdou o sentimento e a decisão no combate às injustiças. Aos dez anos, seguiu com toda a família para Bruxelas, na Bélgica, onde viveu até o início da Primeira Guerra Mundial, quando voltaram ao Brasil. Esta experiência contribuiu para o seu amadurecimento, tanto pelo convívio que teve com outro povo, como pelo entendimento provocado pela guerra, que contrapunha o ódio e as ambições de conquista aos valores da cultura humanista na Europa.

Foram morar em São Paulo, na Bela Vista, bairro de classe média, próximo ao Largo Coração de Jesus, onde criaram laços de amizade com os Drummond Murgel,

¹ Artigo publicado In MEMÓRIA E ENERGIA. São Paulo: Fundação Patrimônio Histórico da Energia de São Paulo, n. 27. 2000, 96 p.

família da futura esposa e incansável companheira de Catullo, Josephina Murgel Branco.

O tempo histórico em que passou sua juventude contribuiu para consolidar a consciência de cidadão de um país explorado e amarrado ao atraso e à miséria. Era um tempo de abertura da velha sociedade rural ao progresso alcançado sobretudo na Europa e nos Estados Unidos. Um tempo de mudanças generalizadas, que iam desde a defesa dos índios, encabeçada pelo marechal Cândido Mariano da Silva Rondon, à naturalização dos imigrantes, à criação de parques industriais e ao desenvolvimento urbano.

As camadas médias urbanas vislumbravam a perspectiva de participação na administração pública combatendo a oligarquia. Articulava-se uma corrente política liberal com características de campanha civilista e de defesa dos princípios de democracia e igualdade que a “República” pretendia encarnar.

Emergiu um proletariado que, no início, contava com poucos estrangeiros para depois inverter a composição, introduzindo a experiência de luta sindicalista, sobretudo de espanhóis e italianos. Entre 1917 e 1920 foram desencadeadas várias greves, espelhando o conhecimento dos movimentos sociais que abalavam o mundo, sobretudo a revolução russa.

Ao mesmo tempo aprofundava-se o Movimento Tenentista, que mobilizava as forças armadas e liderava a classe média e o proletariado como “vanguarda” na luta por “republicanizar a República”. Pretendiam uma profunda reforma na administração do Estado, voto secreto, liberdade de imprensa, reforma do ensino, combate às formas de corrupção e de abuso do poder da velha oligarquia, que substituíra a monarquia sob a capa republicana.

Ligados a essas manifestações políticas achavam-se pessoas como Eduardo Gomes ou Juarez Távora que, mais tarde, estiveram ligados a forças partidárias opostas à que atraiu Catullo Branco. Mesmo quando adversários políticos, guardaram o respeito pela integridade de cada um e o reconhecimento de que, a partir de um processo nacionalista em que estiveram unidos, escolheram caminhos divergentes.

O abalo provocado por todas as mudanças políticas que permitiam a ascensão de uma burguesia inovadora ao poder provocou também uma revolução nos valores culturais que condicionavam a expressão social e intelectual dos brasileiros. Despontou um movimento pela libertação da mulher, com expoentes como Chiquinha Gonzaga, compositora e maestrina, Anésia Pinheiro Torres, piloto de avião, Anita Malfatti e Tarsila do Amaral, artistas plásticas.

A Semana da Arte Moderna de 1922 minou o poder absoluto das velhas formas acadêmicas. Seguiu-se o caminho aberto por vários expoentes da cultura brasileira, como Mário de Andrade, que trabalhava com várias formas de expressão artística sempre valorizando as raízes nacionais manifestadas a nível popular.

As forças coletivas que provocaram o movimento revolucionário do modernismo na literatura, na música e na arte em geral, foram as mesmas que precipitaram, no campo social e político, a Revolução de 1930, que levou Getúlio Vargas a vencer Washington Luís. Eram ainda os ecos das grandes idéias que abalavam o mundo, manifestadas através da corrente nacionalista que conduziu ao fascismo na Itália e na Alemanha, e do movimento comunista internacional.

O Partido Comunista do Brasil – PCB nasceu em 1922 e atraiu, com a Aliança Nacional Libertadora, uma faixa do proletariado politizado e da classe média que alimentava esperanças no desenvolvimento nacional. Para aí convergiram muitos militares que participaram do movimento tenentista na Revolta do Forte de Copacabana, e os seguidores de Luís Carlos Prestes, que percorreu 30 mil quilômetros pelo Brasil, desvendando o atraso socioeconômico e despertando a consciência dos cidadãos.

Em 1932 surgiu a Ação Integralista Brasileira. De caráter autoritário e nacionalista, defendia um governo da “elite esclarecida”. Até ser claramente identificada com a ideologia fascista, atraiu elementos da classe média urbana que estavam empenhados na luta nacionalista.

Neste cadinho de idéias formou-se Catullo Branco, seguindo caminho coerente com o que assimilara de sua educação familiar e dos impactos absorvidos durante sua jovem vida. Participou da Aliança Nacional Libertadora e militou até o fim de sua vida no Partido Comunista, tendo sido eleito deputado estadual por São Paulo em 1947.

Independência Nacional

Sem entrar no velho debate sobre desenvolvimento, crescimento econômico e desenvolvimentismo, Catullo Branco fundamentava seu trabalho na busca de melhores soluções de aproveitamento dos recursos nacionais para propiciar a evolução social e o bem estar da população.

Ressaltam em sua formação o ideal de justiça, inspirado nas lutas sociais do século XIX, e a vivência em uma época em que no Brasil eram confrontadas as posições da velha oligarquia conservadora e as manifestações republicanas que abriam caminho para a moderna sociedade industrial.

Este quadro político foi marcado por novas situações que expunham o conflito entre os que buscavam o caminho do desenvolvimento econômico e social sem o sacrifício da independência nacional e os que preferiam atrelar o País a forças externas que importavam as vantagens tecnológicas alcançadas por outros países, os *nacionalistas* contra os *entreguistas*.

Tanto os grupos econômicos que se infiltraram na estrutura de poder do Brasil como os debates jurídicos e políticos a favor da independência nacional que mais impressionaram o jovem engenheiro Catullo Branco vieram dos Estados Unidos. Nos anos 30 e 40 aquela nação *exportava* os produtos do sistema capitalista que considerava indesejáveis para o seu próprio desenvolvimento interno: *o poder empresarial que ameaçava o Estado com a constituição de monopólios de serviços de utilidade pública*, e internamente defendia o poder institucionalizado da corrosão que a ganância capitalista ameaçava.

Catullo Branco recolheu dos vários exemplos históricos da sua época – o levante do Forte de Copacabana, a revolução libertadora do Rio Grande do Sul, a revolução de 1924 em São Paulo, a Coluna Prestes, a revolução constitucionalista de 1932 e o levante da Aliança Nacional Libertadora, ocorridos no bojo das manifestações internacionais que culminaram na Revolução Socialista -- os elementos formadores da sua ideologia revolucionária. Paralelamente, consolidou sua formação profissional com aprofundados estudos da experiência norte-americana, tanto nos aspectos técnicos do aproveitamento dos recursos hídricos como nos conceitos de administração pública, tendo em vista a responsabilidade das instituições do Estado em relação à população e ao território. Tornou-se um comunista capaz de apreciar as valiosas conquistas científicas e tecnológicas do sistema capitalista.

Como cidadão brasileiro rejeitou sempre a presença de forças estrangeiras no sistema de poder nacional e desenvolveu uma luta sem tréguas contra as imposições do grupo empresarial Light & Power que atuava na área da energia elétrica, gás e transporte urbano.

Militante comunista, denunciou permanentemente o papel do neocolonialismo e do imperialismo. Catullo tinha a convicção de que o papel da Light era o de *retardar* a implantação de fornecimento de energia e *encarecê-la com projetos absurdos*, para dificultar o desenvolvimento nacional.

Como deputado comunista bateu-se pela encampação da Light em 1947, mantendo elevado nível de diálogo com políticos nacionalistas de outras correntes. Depois de afastado da Assembléia Legislativa de São Paulo por ocasião da cassação de

mandatos do Partido Comunista Brasileiro, contou com a dedicação de homens de valor de diferentes partidos, como os deputados Cid Franco, Juarez Guisard, Jethero Faria e Chopin Tavares de Lima, que deram prosseguimento ao seu combate.

Engenheiro especializado em aproveitamento de recursos hídricos, estudou os projetos do engenheiro Asa W. K. Billings e outros que integraram a empresa Light, como Hugh Cooper, que trabalhou no Brasil em 1898 e depois dirigiu em 1932 a construção da hidrelétrica de Dniepro-Petrovsk na União Soviética. Catullo não era um tecnocrata, tinha a visão integrada da sociedade, por isso também estudou os projetos do engenheiro sanitarista Saturnino de Brito para o Estado de São Paulo, os textos do deputado Homero Batista e do jurista Alfredo Valadão para a criação de uma legislação sobre o uso das águas no Brasil, a obra do professor Anhaia Melo sobre serviços de utilidade pública, assim como vários projetos de produção de energia.

Tornou-se um profundo conhecedor da história da energia elétrica no Brasil e palmilhou grandes áreas onde existiam condições para a construção de usinas hidrelétricas. Em Barra Bonita ficou conhecido como o engenheiro que caminhava quilômetros pelas matas ou na lama, com suas polainas altas de couro e roupa apropriada, conversando com os moradores para recolher o conhecimento adquirido pela experiência de vida naquela região. Percorreu cerca de 900 quilômetros naquele município. Enfrentava todos os obstáculos, fossem acidentes geográficos, animais selvagens ou fenômenos climáticos adversos, ou ainda os de ordem política e administrativa que limitavam a sua liberdade de ação.

Esta formação do técnico devotado ao desenvolvimento de seu País e de seu povo fez com que estudasse com o mesmo empenho os recursos tecnológicos existentes ao alcance de qualquer trabalhador brasileiro e as condições políticas e econômicas que condicionavam a utilização da capacidade criativa nacional. Desenhou e produziu moldes de pequenas turbinas para a produção de energia em lugares onde este recurso faltava. Construiu motores, geradores de eletricidade a energia eólica, um pequeno planador e inúmeros aparelhos de mecânica e eletricidade que lhe permitiam investigar os fenômenos com que lidava em nível superior em seus projetos hidrelétricos.

Em 1941, Catullo Branco visitou os Estados Unidos, com sua mulher Josephina. Impressionado com a abrangência do Tennessee Valley Authority – TVA, obra de aproveitamento múltiplo (produção de energia elétrica, controle de enchentes, navegação fluvial, saneamento, turismo, piscicultura e irrigação) tomou-a como modelo para vários projetos hidrelétricos no Estado de São Paulo.

Com o apoio de sua mulher, dotada de grande capacidade intelectual e disciplina nos estudos, aprofundou o conhecimento do esforço realizado por juristas nas Cortes de vários Estados daquele país para evitar as nefastas conseqüências da formação de *holdings* e *trustes* que monopolizavam serviços de interesse público.

O governo do presidente Franklin Delano Roosevelt, que propiciou a execução do projeto do TVA, defendia o sistema capitalista sob a égide do Estado, como única instituição capaz de estimular o desenvolvimento nacional sujeito às regras de mercado, evitando que a ganância de lucros pusesse em risco as condições de vida da população. Este conhecimento da história e dos fatos concretos ocorridos no próprio país de onde partiam as empresas que tentavam ingerir-se no comando da sociedade brasileira permitiu ao casal alcançar uma visão ampla e isenta da política.

Submissão ao Controle Estrangeiro

Catullo Branco repudiava como “entreguismo” todas as formas de submissão ao controle estrangeiro. Procurava promover a capacidade nacional de assimilar o conhecimento existente nos países desenvolvidos e de dialogar com os colegas estrangeiros sem o sacrifício da dignidade brasileira. Nesta linha somava-se a técnicos e políticos de ideologias diferentes da sua. Citava com freqüência o desempenho do engenheiro Plínio de Queiroz, do Partido Democrático, que denunciara a Light por “crime de lesa pátria e heresia técnica” na construção do desvio para levar as águas do Rio Paraíba do Sul para o Ribeirão das Lages, provocando um inaceitável encarecimento da energia elétrica.

Reconhecia publicamente também a coragem de personalidades como o general Juarez Távora, da União Democrática Nacional, que também se opusera à Light quando aquela empresa exerceu pressões sobre o Governo para impedir que a Estrada de Ferro Central do Brasil construísse a Usina de Salto para o seu próprio abastecimento. Apresentava publicamente seu apoio a todos os que se opuseram aos abusos de poder que facilitavam à Light o enriquecimento sem controle e remessa de capitais para o exterior em prejuízo da economia brasileira.

A defesa do Código de Águas, implantado a muito custo em 1934, mas nunca aplicado nas concessões autorizadas pelo Governo à Light, foi um dos eixos da luta de Catullo Branco em defesa do patrimônio nacional e, conseqüentemente, da dignidade do Brasil enquanto nação independente. Tratava-se de estabelecer tarifas de acordo com o *custo histórico*, livre de movimentos especulativos, de pagamento fixado em ouro, a

partir do custo original das instalações, dos investimentos realmente feitos e deduzida a depreciação do capital. Era uma norma de aceitação universal e estava plenamente discutida e aprovada nos Estados Unidos. Os princípios mais importantes do Código de Águas, segundo Catullo Branco, eram os seguintes:

- a) Quedas d'água e outras fontes de energia hidráulica são declarados bens distintos e não integrantes das terras (art. 145);
- b) São incorporadas ao patrimônio da Nação, como propriedades inalienáveis e imprescritíveis (art. 147);
- c) Seu aproveitamento industrial será feito por concessão do Governo (art. 139);
- d) As empresas serão fiscalizadas pelo Governo inclusive em sua contabilidade (art. 178);
- e) As tarifas serão estabelecidas na base de serviços prestados pelo preço de custo (art. 180);
- f) O capital das empresas será avaliado na base do custo histórico (art. 180);
- g) As concessões só serão conferidas a brasileiros ou a empresas organizadas no Brasil (art. 195);
- h) A maioria dos diretores das empresas será constituída de brasileiros residentes no Brasil ou as administrações destas empresas deverão delegar poderes de gerência exclusivamente a brasileiros (art. 195);
- i) Estas empresas deverão manter nos seus serviços no mínimo dois terços de engenheiros e três quartos de operários brasileiros (art. 195).

A Light nunca desvendou o mistério de suas contas e o Brasil sempre desconheceu as bases das necessárias avaliações do custo da energia elétrica, apesar de tantas vozes, de diferentes matizes ideológicos, exigirem o controle das atividades estrangeiras pelas instituições nacionais.

As condições da Light

Catullo Branco em toda a sua carreira profissional, desde que ingressou na Inspetoria de Serviços Públicos da Secretaria de Viação do Estado de São Paulo, em 1930, até os seus últimos meses de vida em 1987, bateu-se pelo estudo do desenvolvimento da indústria de energia elétrica no Brasil que, como escreveu,

“...nos fará compreender, com maior clareza e segurança, a ação dos capitais estrangeiros em nosso país. Trata-se de indústria chave,

*monopolizada por grandes trustes estrangeiros, que aqui se localizaram e se desenvolveram com duplo objetivo: a) obter os maiores lucros para os seus capitais; b) controlar o nosso desenvolvimento a fim de não criar um concorrente incômodo."*²

Sua freqüente oposição à Light nada tinha de antagonismo pessoal ou de menosprezo pelo valor de seus profissionais. Era um grande conhecedor das obras hidrelétricas realizadas no Brasil tanto por pequenos empresários desde o final do século XIX como pela Light que, passo a passo, foi-se tornando monopolista na produção e distribuição de energia elétrica. Discordava dos *privilégios concedidos a uma empresa estrangeira* em detrimento das iniciativas do Estado ou de empresários brasileiros.

Quanto às discordâncias técnicas que apresentava nos debates públicos e divulgava nos artigos que escrevia, também decorriam do comportamento da Light como instrumento político que servia a interesses contrários ao desenvolvimento do Brasil e não a um juízo negativo da capacidade profissional de seus colegas. A questão radicava na luta pela apropriação dos mananciais hidrelétricos entre os brasileiros, fossem empresários privados, como o caso da família Guinle em 1906, fosse o próprio Estado, contra o poder de uma empresa multinacional interessada apenas em seus lucros.

Em 1924 a Light, que já obtivera a autorização para construir a Usina de Parnaíba, para 18 MW, conseguiu abarcar as concessões dos possíveis mananciais hidrelétricos provenientes da inversão dos rios Tietê e Paraíba, construindo um desvio para levar as águas do Paraíba para o Ribeirão das Lages na vertente marítima onde ergueu a barragem de Santa Cecília e atravessou o contraforte através de extensos túneis e canais, além de duas usinas de bombeamento, lançando as águas pela Serra do Mar. Cada um desses rios poderia, segundo Catullo Branco, produzir nas vizinhanças do mercado consumidor mais de um milhão de kW, dispensando obra tão onerosa prevista pelos projetos da Light, que tornava o preço da energia elétrica extremamente caro.

Outra concessão feita à Light na Serra do Mar foi para inverter o Rio Grande e lançá-lo no Cubatão. A Light ainda foi autorizada a transformar o leito do Rio Pinheiros em um caudal, invertendo seu curso para permitir que as águas do Alto Tietê fossem lançadas na bacia do Rio Grande. Esta inversão se processaria através de duas usinas de bombeamento.

² BRANCO, Catullo. *Energia elétrica e capital estrangeiro no Brasil*. São Paulo: Alfa-Omega, 1975. p. 43.

Catullo Branco apresentou projetos alternativos que, além de não incluírem as usinas de bombeamento, tão caras como uma usina de produção de energia, utilizavam as quedas d'água naturais e controlavam o uso dos caudais fluviais para múltiplo aproveitamento em benefício de toda a região. Considerava que as orientações da Light contrariavam estudos de técnicos brasileiros, como o engenheiro Henrique Novais e o engenheiro sanitarista Saturnino de Brito, iniciados em 1904, que constituíram um plano para abastecimento de água potável e controle das enchentes do Tietê, para o Estado e o município de São Paulo.

As concessões à Light anularam os projetos de represamento do Alto Tietê e abastecimento de água potável para municípios do ABC. Em 1958, diante da escassez no abastecimento, a Light ofereceu as águas da represa Billings, que estavam poluídas pelo esgoto de São Paulo que ali era lançado. Para evitar a transmissão de moléstias à população, o Governo viu-se obrigado a construir uma barragem separando a parte não poluída do represamento do Rio Grande. Ainda outra concessão foi feita à Light, a de lançar as águas do Rio Capivari, por meio de bombeamento, na represa Billings. Foi também concedido à Light o direito de represar o Alto Tietê, não mais em suas cabeceiras acima de Mogi das Cruzes, mas sim em Parnaíba, a jusante de São Paulo, com a construção de mais uma usina de bombeamento.

Os problemas das enchentes do Tietê e Tamanduateí foram bastante agravados em consequência destas obras porque, de acordo com o engenheiro Plínio Whitaker:

*“Preferiu a empresa concessionária de energia elétrica (a Light) aproveitar as águas do rio Tietê em regime de vazão variável, de acordo com as descargas naturais do rio, em vez de o fazer em regime uniforme, por meio de represamento a montante de São Paulo. Esta solução foi por ela adotada, há mais de 20 anos, tendo em vista, tão somente, o seu próprio problema”.*³

Em 1957 a população começou a sofrer as inundações que atingiam o Tamanduateí, o Mercado Municipal, o Palácio 9 de Julho, chegando até à Rua da Mooca.

Projetos impedidos pela política de privilégios concedidos à Light foram vários: 1) o de usina própria da Estrada de Ferro Central do Brasil (Usina de Salto), com o desvio do Rio Paraíba do Sul e uma queda de 300 metros e sem necessidade de bombeamento das águas, apresentado pelos engenheiros Luís Loefgren e Souza Leão; 2) Usina de Caraguatatuba, cujo potencial era de 740.00 kW pelo projeto de Catullo Branco, sem o desvio do Rio Paraíba do Sul em Barra do Pirai e a usina de recalque

³ ENGENHARIA. São Paulo: Instituto de Engenharia, fev.1952. p. 196 apud BRANCO, Catullo. *Energia elétrica e capital estrangeiro no Brasil*. São Paulo: Alfa-Omega, 1975. p. 85.

com bombeamento feito pela Light para chegar à Usina Nilo Peçanha; 3) a usina própria da Estrada de Ferro Sorocabana no rio Capivari, também da autoria de Catullo Branco.

Além dos prejuízos causados pelos obstáculos à realização de projetos de custo muito inferior que poderiam reduzir as tarifas de energia elétrica, a Light foi acusada de se ter beneficiado de jogo financeiro obscuro em que o governo deu o aval para um empréstimo internacional de 90 milhões de dólares feito à empresa “Brazilian Traction” a 3,5% ao ano de juros, capital este que foi trespassado à sua subsidiária no Brasil a 8%. Foi ainda tema de debates no Congresso Nacional a entrega pela Light, no ano de 1927, de dados falsos à Estrada de Ferro Mairinque-Santos, levando-a a construir um trecho de linha férrea em área abrangida pela concessão feita para as obras de energia elétrica para, depois, reivindicar compensatoriamente a concessão de todo o Rio Paraíba.

A pressão estrangeira através dos meandros das instituições governamentais no Brasil foi tão forte que em 1953 o presidente Getúlio Vargas declarava:

“... estou sendo sabotado por interesses contrários de empresas privadas que já ganharam muito no Brasil; que têm em cruzeiros duzentas vezes o capital que empregaram em dólares, e continuam a transformar os nossos cruzeiros em dólares para emigrá-los para o estrangeiro a título de dividendos [...] estamos elaborando, agora, uma companhia de eletricidade que deverá ser denominada Eletrobrás”⁴.

Este discurso foi feito oito meses antes de sua morte por suicídio em 1954, explicado em uma carta à Nação onde Getúlio acusava a “*campanha subterrânea dos grupos internacionais*”.

Os prejuízos à economia nacional não ocorreram apenas durante a permanência da Light & Power como empresa monopolista no Brasil. Em 1979, a Light foi comprada pelo Brasil, que pagou 380 milhões de dólares e ficou com a responsabilidade pelas suas dívidas no valor de mais de um bilhão de dólares. Isto ocorreu depois de anos de luta pela encampação daquela empresa, quando pouco faltava para o término do contrato que permitiria ao país recebê-la sem despesas. Mas o Brasil estava dominado por uma ditadura complacente com as empresas estrangeiras.

Os Projetos de Catullo

Capivari - Monos

⁴ DIÁRIO DA NOITE. 21/12/1953 apud BRANCO, Catullo. *Energia elétrica e capital estrangeiro no Brasil*. São Paulo: Alfa-Omega, 1975. p. 105.

Em 1942, diante da crise de energia elétrica que afetava todo o Estado de São Paulo, a Estrada de Ferro Sorocabana pretendeu construir uma usina própria no Rio Capivari para seu abastecimento. Tal como ocorrera anteriormente com a Companhia Paulista de Estrada de Ferro e, no Vale do Parnaíba, com a E. F. Central do Brasil, por pressões da Light junto ao governo foi impedida a realização do projeto.

Em artigos publicados na *Revista Brasiliense*, escreveu Catullo:

“O Rio Capivari corre ao lado da Estrada de Ferro Mayrinkue-Santos, lança-se serra abaixo indo formar o Rio Branco em Itanhaém. Esta queda d’água que rola por 650 metros situa-se dentro de uma gleba de 5.000 alqueires da propriedade da Estrada de Ferro Sorocabana. O primeiro estudo para aproveitamento de seu potencial elétrico data de 1919, época em que a Companhia Paulista de Estradas de Ferro pretendeu o suprimento próprio para a sua eletrificação. O rio Capivari reunia condições excepcionalmente favoráveis para isto: grande potência, cerca de 60 mil c.v. e situação hidráulica e topográfica que conduziriam a um preço da energia (posta em Jundiaí) cerca de três vezes menor do que o do contrato que se tornou padrão para as Estradas de Ferro em 1938. Tendo a Companhia Paulista de enfrentar a árdua tarefa de eletrificação de suas linhas, à qual se opunham forças internacionais mais interessadas no tráfego a vapor, queimando carvão, desistiu finalmente da usina própria a fim de evitar lutas em duas frentes.”⁵

Mais tarde, é a Sorocabana que se interessa pelo Capivari; o objetivo é o mesmo: o suprimento próprio de suas linhas eletrificadas. Foram feitos novos estudos e novos projetos, chegando-se a montar, no local, uma usina piloto de 400 c.v. (perto de 300 kW). Após coleta de propostas orçamentárias feitas pelas melhores firmas internacionais, declarava o *Relatório da Sorocabana* de 1940: “Tais preços, comparados com os propostos pela Light, permitem prever um plano de financiamento, com pagamento de juros e amortização integral dentro de doze anos, com os recursos da economia assim obtida”⁶.

Na luta pela manutenção de sua posição monopolista, saiu vencedora a própria Light. O autor do projeto, engenheiro Catullo Branco, da Secretaria de Viação e Obras Públicas, foi obrigado a entregar os estudos; o secretário de Viação, Guilherme Winter, foi afastado do cargo; e o diretor da Sorocabana, engenheiro Orlando Murgel, substituído.

Catullo Branco recordava, com nostalgia, as peripécias enfrentadas naquele trabalho:

“Era um lugar de difícil acesso, a mais ou menos dois quilômetros da estação de Rio dos Campos. A neblina era constante e nós chamávamos de ‘Suíça Brasileira’. Bandos de macacos-mono, antas, porcos do mato,

⁵ Texto manuscrito para publicação em vários artigos sob o título “Energia Elétrica e Bem-Estar Social”.

⁶ ESTRADA DE FERRO SOROCABANA. *Relatório referente ao ano de 1940*. São Paulo: Salesianas, 1942. p. 98.

conviviam conosco. Havia orquídeas por todo lado. Os empreiteiros contratados pela Sorocabana despachavam pelo trem caixas cheias de cobras para o Butantã. O mato denso e a quantidade de animais atraíam os caçadores, mas o Rio Capivari era muito caudaloso e não oferecia travessia”⁷.

Lembrava com alegria dos companheiros de trabalho de quem se tornara amigo naquelas aventuras exigidas pelos trabalhos de desbravadores: *“Vamos correr, Scarpelli [o companheiro motorista e excelente cozinheiro] que sempre atrás de porco do mato vem jaguatirica! Eram mais de cem e o barulho de meter medo”*.

[...]

“Afinal, construir uma usina em plena Serra do Mar em 1940 era mais que uma aventura. Seguir carreiros de anta para fazer o levantamento topográfico, pegar cobras com a mão para enviar ao Instituto Butantã, domar o impetuoso Capivari, nada, porém foi mais difícil que aceitar a vitória da antiga Light que detinha o monopólio da produção de energia elétrica em São Paulo e que acabou conseguindo o arquivamento do projeto”.

[...]

“Com a usina as pequenas estações até Samaritã teriam energia, a Sorocabana poderia ativar a pedreira de Mongaguá, que ajudaria na construção da estrada de Juquiá. A eletrificação da ferrovia seria fundamental na competição com o transporte rodoviário e com a vantagem de ser mais barato”⁸.

Com facilidade explicava às populações locais a importância da obra, mas os governantes seguiam a lógica dos interesses estrangeiros e divulgavam uma embrulhada de argumentos amarrados às práticas de erros nas concessões feitas anteriormente.

As terras naquela região eram devolutas e, por decreto, passaram a pertencer à Sorocabana. A riqueza natural, em local tão próximo a São Paulo, motivou ainda outros sonhos naquela equipe de desbravadores: *“O pessoal da Secretaria e o da Sorocabana”* contava Catullo Branco, *“pensou em fazer ali um parque zoológico. Era só cercar, organizar os acessos e a natureza poderia ser preservada. A população teria uma área de lazer muito preciosa”⁹*. As preocupações do especialista em energia hidráulica, dentro da sua visão ampla da necessidade de criar condições para o desenvolvimento nacional, introduziam nos projetos hidrelétricos as idéias de proteção à natureza, que só no final do século XX passaram a ser defendidas pelos estudiosos da ecologia.

⁷ HOMEM que ousou enfrentar a Light, O. *São Paulo Energia*, São Paulo, v.1, n. 12, p. 19-20, jan./fev. 1985.

⁸ Op. cit.

⁹ Comunicação pessoal de Catullo Branco a Zillah Branco.

Em meio aos relatos que gostava de fazer, com a sua simplicidade de *caboclo*, como se classificava, introduzia o traço irônico que dava alegria aos acontecimentos que dificultaram os seus trabalhos:

*“Um dia me chamaram lá na casa de máquinas. Um alemão, topógrafo, que trabalhava conosco, havia encontrado nas proximidades da obra dois rapazes com máquinas fotográficas e desenhos suspeitos. O nosso colega estava furioso, mas eu achei melhor conversar. Eles disseram que estudavam orquídeas, mas conheciam toda a usina e acabaram até dando palpites sobre o funcionamento de uma peça que não estava dando muito certo. Pedi para eles irem embora e falarem para o chefe deles que eu não queria mais gente da Light rondando a nossa usina.”*¹⁰

Outras lembranças, no entanto, eram amargas:

*“Houve uma enchente, logo que a usina começou a funcionar, que me preocupou. Eu estava em São Paulo e tive notícias de que a região de Parelheiros estava inundada, bem como a usina da Light. Consegui chegar com o carro até à Estação de Rio dos Campos e seguir a pé com tudo ameaçando desbarrancar. A nossa ponte balançava com a força das águas, mas resistia ainda. Tomei algumas providências e voltei para encontrar o meu amigo e motorista, Scarpelli, na estação Evangelista de Souza. Numa venda ouvimos a conversa do dono: a Light havia aberto as comportas da sua represa, o que causara a inundação na nossa usina. Estávamos tão cansados que não pudemos ir verificar a pé. Em São Paulo relatei este fato na Inspeção da Secretaria de Viação. Alguns dias depois foi mandado um fiscal muito bem recebido pelo pessoal da Light e levado na famosa lancha Catarina, com bar a bordo e tudo. E o seu relatório dizia que as comportas estavam fechadas e o capim era normal nas margens. Fiquei sem poder provar que a Light tentou destruir a nossa usina”.*¹¹

Em novembro de 1986, poucos meses antes da sua morte, Catullo Branco, em entrevista aos professores Flávio Azevedo Marques de Saes, da Faculdade de Economia e Administração da Universidade de São Paulo - USP, e Hélio B. Costa, do Instituto Mauá de Tecnologia, revelava o que conseguira ainda fazer pelo projeto de Capivari - Monos em 1942.

“A mim me intimaram a entregar tudo e eu fiz corpo mole durante dois meses até que mandaram o Moraes Barros buscar o material. Cheguei a fazer uma usina piloto de 400 cv para movimentar as máquinas, fiz as linhas de transmissão até Mongaguá e começou a operar em 1942 sem festas. Fiz 5 quilômetros de túnel até à borda de Serra e foram colocados trilhos de madeira para descer as máquinas e peças. Construímos 6 quilômetros de estrada de rodagem na Serra a partir de Rios dos Campos, da estaçãozinha da Baía de Santos, e até o rio Capivari. Atravessei com uma ponte de 30 metros que hoje ainda está lá. A turbina era de fabricação nacional -- Companhia Mecânica Itaúna e os transformadores eram da Siemens. Com tudo isto feito, fui afastado. Mais tarde, soube que alguém colocou um

¹⁰ HOMEM que ousou enfrentar a Light, O. *São Paulo Energia*, São Paulo, v.1, n. 12, p. 19-20, jan./fev. 1985.

¹¹ Op. cit

pedaço de madeira na tubulação, o qual, ao descer, estragou a turbina. A despesa que a Sorocabana teve para o conserto da turbina foi igual a todos os gastos que eu tinha feito para construí-la: 244 contos de réis.”¹²

Quando foi oficializada a entrega da usina-piloto e todo o material à Sorocabana, o funcionário da Inspetoria que assinou o relatório formal, Benedito Aranha, escreveu: “[...] *uma obra de vulto e inestimável valor na hora presente, qual seja uma usina hidrelétrica, representando a mesma, se bem que provisória, valor patrimonial para mais de 1 milhão de cruzeiros*”¹³. Catullo Branco conclui com tristeza: “*As águas do Capivari não foram mais lançadas serra abaixo e, sim, bombeadas em uma elevação de cerca de 70 metros a fim de chegarem à Represa Billings da Light*”¹⁴. Os termos do Convênio assinado entre o Estado e a Light¹⁵ estabeleciam que todas as despesas com as obras da usina de bombeamento e gastos de energia elétrica correriam por conta do Estado.

Foi um crime “abandonar uma obra tão importante, a idéia do parque zoológico, e até mesmo as terras. Tudo coincidiu com a decadência das estradas de ferro, o meio de transporte mais barato.”¹⁶

Caraguatatuba

No ano de 1921, a Light iniciou os estudos hidrológicos no curso superior do Rio Paraíba do Sul. Em 1926, obteve a concessão da utilização das águas dos rios Peixe, Paraitinga e Paraibuna, formadores do Paraíba, para realizar o seu projeto de aproveitamento hidrelétrico para o sistema do Rio de Janeiro. Este projeto para a Bacia do Paraíba, com uma usina no sopé da Serra do Mar em Caraguatatuba com potência de 400 MW não pode ser realizado devido ao elevado custo das usinas de bombeamento que considerava necessárias.

A partir de 1938, como técnico da Secretaria de Viação do Estado de São Paulo, Catullo Branco realizou, durante três anos, o levantamento de campo com os poucos recursos de que dispunha: uma caminhonete e material topográfico Zeiss (duas lunetas e três níveis), três ou quatro molinetes hidráulicos. O levantamento topográfico foi feito

¹² Entrevista inédita não publicada.

¹³ Idem.

¹⁴ Idem.

¹⁵ CONVÊNIO estabelecido entre o Governo do Estado, por intermédio do Departamento de Águas e Esgotos de São Paulo e a Prefeitura Municipal de Guarulhos para regular as condições dos serviços de águas desse município. *D.A.E. Revista do Departamento de Águas e Esgotos*, São Paulo, v. 19, n. 32, p. 79-82, dez. 1958.

¹⁶ HOMEM que ousou enfrentar a Light, O. *São Paulo Energia*, São Paulo, v.1, n. 12, p. 19-20, jan./fev. 1985.

¹⁶ Comunicação pessoal de Reolando Silveira a Zillah Branco.

em uma região que ia de Paraibuna até o Alto da Serra e além. A carência de recursos levou a equipe a desenvolver a sua criatividade inventando um processo de triangulações com 20 metros de base para, desta forma, fazer o levantamento em toda a Serra do Mar. O que parecia um método precário de trabalho foi, mais tarde, confrontado com um levantamento aerofotogramétrico onde se constatou que as dificuldades de altitude na Serra impediam um avião de realizar a medição tão precisa como aquela feita a pé.

Catullo Branco e sua equipe de jovens engenheiros e auxiliares consideravam que todas as dificuldades que enfrentavam para realizar, passo a passo, os estudos, além de proporcionar uma qualidade técnica elevada, formavam o espírito criativo de cada profissional, sedimentando o conhecimento da realidade regional, que jamais uma empresa externa poderia oferecer mesmo com melhores recursos técnicos e financeiros, resultava na formação técnica e na conscientização de cidadãos brasileiros.

Nas palavras do engenheiro Reolando Silveira,

*“Aspecto importante a realçar em Catullo Branco era, primeiramente, na época de retomada dos estudos da usina de Barra Bonita, o seu comportamento como chefe de equipe: respeitava a todos, sem qualquer tipo de discriminação, e estava sempre aberto para receber críticas e sugestões. O que o distinguia especialmente era a grande importância que atribuía ao desenvolvimento pessoal dos seus subordinados, sem nunca os considerar como tais mas sim como companheiros de trabalho. Distribuíam entre os membros da equipe diferentes temas técnicos para que cada um aprofundasse os seus conhecimentos sobre os assuntos tratados e, depois, em seminário conjunto, um era designado como relator recebendo comentários e observações dos demais colegas sob a coordenação e orientação do mestre. Outro aspecto relevante do desempenho do Catullo era a sua preocupação constante e perseverante com o comportamento ético dos seus colaboradores no âmbito do trabalho, seja no relacionamento com terceiros, seja na obediência aos regulamentos e normas, que então, norteavam a conduta libada do servidor público”.*¹⁷

O projeto, inspirado no modelo do Tennessee Valley Authority – TVA, tinha apenas duas barragens e um túnel de cinco quilômetros varando a parte final da montanha. A potência seria de um milhão de cv, 740 mil kW, e previa-se o seu aproveitamento múltiplo com a criação de uma hidrovia, controle das enchentes, melhoria das condições de saneamento, desenvolvimento do turismo e a irrigação das produções de arroz da várzea de Guaratinguetá com a construção das barragens de Paraibuna-Paraitinga. O reduzido custo da obra permitiria a produção e a distribuição da energia por tarifas inferiores a que a Light praticava. O presidente norte-americano, Franklin Roosevelt, no combate aos monopólios e ao desperdício na produção de

energia, fundamentou a defesa do projeto do Vale do Tennessee. Teve a mesma perspectiva de proteção da natureza e aproveitamento múltiplo que amenizavam os problemas causados por décadas de desmatamento para suprir as necessidades das máquinas a vapor e permitiam, além da produção de energia elétrica mais barata, incentivar outros setores de desenvolvimento social e econômico.

No entanto, em 1946 a Light obteve a concessão das águas do curso médio do rio Paraíba do Sul e pode construir o seu projeto que fora considerado pelo engenheiro Plínio de Queiroz como uma “*heresia técnica e um crime de lesa pátria*”. A vitória da Light resultou na implantação da Usina Nilo Peçanha, com potencial de 300 MW, no Estado do Rio de Janeiro, com obras antieconômicas de elevação e com o desvio de tal volume de águas que o Rio Paraíba praticamente secou a jusante de sua tomada d’água. Impedia assim a implantação de uma unidade de 740 MW no Estado de São Paulo, de obras muito mais econômicas, que não impediria outros aproveitamentos a jusante dos rios Paraitinga e Paraibuna se a regularização completa do rio fosse realizada.

O autor do projeto apresentado pela Secretaria de Viação e Obras Públicas do Estado de São Paulo, Catullo Branco, que fora eleito deputado pelo PCB, foi afastado do seu próprio trabalho e ficou sem acesso aos mapas que fundamentavam o estudo. Só conseguiu obter o material com a ajuda do deputado integralista Hilário Torloni, do deputado Chopin Tavares de Lima, do Partido Democrata Cristão - PDC, e de outros do Partido Trabalhista Brasileiro - PTB que constituíram uma Comissão para o estudo do Vale do Paraíba na Assembléia Legislativa de São Paulo.

Barra Bonita e a Hidrovia

Desde que Portugal decidiu povoar o Brasil para defender o território de ocupações estrangeiras, foi reconhecida a vocação do Rio Tietê para via de transporte. Os primeiros bandeirantes seguiram por ele do litoral para o interior. Nos fins do século XIX, fora utilizado como via de transporte entre Tietê e Salto de Avanhandava. Pelo Rio Piracicaba ligava-se a foz do Rio Tietê e a cidade de Piracicaba. Nos anos 40, a navegação fluvial foi extinta, sendo abandonados portos e armazéns em Ártemis, Rosário, Vila Maria, Itaúna (Rio Piracicaba), Porto Martins, Maurício Machado, Barra Bonita, Eliseu (Rio Lençóis) e Porto Ribeiro (Rio Tietê). A extensão total navegável era de 123 quilômetros no Rio Piracicaba e 71 no Tietê, mas seu uso ficava suspenso durante os períodos de estiagem. O sistema rodo-ferroviário foi implantado para substituir a navegação.

Em 1942, Catullo Branco apresentou o projeto da usina hidrelétrica de Barra Bonita e, sob o governo do engenheiro Lucas Nogueira Garcez, obteve apoio para fazer os levantamentos de campo, apesar da repulsa da Light devido ao aspecto “*socializante*” do modelo TVA. Com sua equipe, analisou as necessidades múltiplas que deveriam ser atendidas com o controle das enchentes, possibilidade de navegação, irrigação, abastecimento de água às populações, saneamento básico, piscicultura, lazer e a produção de energia elétrica. Com o rateio dos custos por essas várias atividades, a obra alcançava maior interesse econômico do que o oferecido pelas empresas estrangeiras que controlavam 80% da produção de energia elétrica no Brasil.

Considerava de grande valia a formação prática de Topografia, que recebeu a orientação de um grande professor, Arnaldo Pujol, na Escola Politécnica da USP, o que permitiu a superação dos vários problemas, desde acidentes geológicos até a falta de recursos financeiros e tecnológicos. Mas, em comparação com Caraguatatuba, foi facilitado por ser o terreno mais plano.

Barra Bonita foi a primeira usina no Brasil construída com eclusa para navegação, com aproveitamento da energia hidráulica de rios que antes eram aproveitados apenas nas cachoeiras. Vencidas as fortes manifestações de oposição das empresas estrangeiras concessionárias e dos técnicos e políticos brasileiros que as apoiavam, em 21 de maio de 1954 o Departamento de Águas e Energia Elétrica – DAEE, da Secretaria de Viação do Estado de São Paulo, foi autorizado, pelo decreto 36.214, a efetuar os estudos para o aproveitamento hidráulico integral de todo o curso do Rio Tietê, desde Pirapora até a sua confluência com o Rio Paraná. Criou-se, ainda, uma Comissão Interestadual da Bacia do Paraná-Uruguai que desenvolveu estudos e deu sentido integrado ao aproveitamento múltiplo da bacia do Rio Paraná, projetando as usinas de Jupia e Ilha Solteira. Muito se deveu ao apoio do governador do Estado de São Paulo, engenheiro Lucas Nogueira Garcez, que também era professor de hidráulica.

Catullo Branco, autor deste projeto pioneiro, em 1958 foi afastado do seu cargo em uma clara manobra política autorizada pelo governador Jânio Quadros. Desgostoso pela impossibilidade de prosseguir seus trabalhos, solicitou sua aposentadoria. As obras planejadas prosseguiram com objetivos reduzidos, voltadas exclusivamente para a produção de energia elétrica. Não se instituiu nenhuma entidade para atuar nos moldes da Tennessee Valley Authority.

Em 1967, foi assinado um Convênio entre os governos Federal e do Estado de São Paulo para o prosseguimento das obras das eclusas e de canalização do sistema Paraná-Tietê, permitindo sua navegação. A partir de 1974, a eclusa de Barra Bonita

começou a operar apenas para fins turísticos e em 1980 era inaugurada a Hidrovia do Álcool no Médio Tietê, com a extensão de 273 quilômetros. Em 1985, a carga transportada pela eclusa de Bariri superou as 500 mil toneladas anuais. Em Barra Bonita, os produtores de areia solicitaram a utilização da eclusa para fins comerciais. Sob o democrático governo de Franco Montoro, assessorado pelo secretário de Transportes, engenheiro Adriano Murgel Branco, e do professor José Goldemberg, que presidia a Cia. Energética de São Paulo - Cesp, foi traçado um plano global de implantação e conclusão da grande hidrovia em duas fases: até o reservatório de Avanhandava, acrescentando mais 170 quilômetros e integrando o Sistema Tietê-Paraná, estendendo até Itaipu, em um total superior a 1.600 quilômetros de via navegável.

Assim foi criada uma área de influência que alcança aproximadamente 70 milhões de hectares dos estados de São Paulo, Paraná, Mato Grosso do Sul, Goiás e Minas Gerais, regiões abrangidas pelo sistema Tietê-Paraná, beneficiado pela implantação de uma hidrovia formada pelo escalonamento de onze reservatórios, sendo cinco no rio Paraná e seis no Tietê, cujas usinas hidrelétricas somam um total superior a 23 milhões de kW.

Os benefícios econômicos gerados por esta importante via de comunicação e transporte fluvial foi comprovada em 1985 pela usina Diamante, produtora de álcool, que avaliou uma economia de 30 milhões de litros de combustível pela redução do custo do transporte. Nesse ano, verificou-se a redução dos preços do calcário dolomítico em 30% abaixo do mercado. O Tietê corta regiões produtoras de calcário, material cerâmico, produtos agrícolas, cana, material de construção etc. Associando-se tais benefícios ao potencial de transformação e consumo da região, verifica-se que a hidrovia representa um papel fundamental para o desenvolvimento descentralizado mediante a criação de pólos agro-industriais às suas margens, usufruindo de água abundante, energia elétrica farta e transporte barato.

Catullo Branco dizia que o Vale do Tietê viria a ser o Rhur brasileiro. Tinha razão, pois em 1999 o transporte de cargas na hidrovia chegou a 6 milhões de toneladas e, prevê-se, chegará a 10 milhões nos próximos anos com perspectiva de expansão até 15 milhões. Estima-se que no entorno da hidrovia, na região oeste do Estado, se alcançará o maior PIB *per capita* do Estado, três vezes o do Brasil.

Reconhecimento Tardio

Catullo Branco teve a satisfação de em 20 de setembro de 1984 visitar em Barra Bonita a Hidrovia integrante do seu projeto iniciado há 43 anos e que vencera as pressões das empresas estrangeiras que monopolizavam a produção de energia elétrica no Brasil. Por esta obra, foi homenageado com o título de “Cidadão de Barra Bonita” e o reconhecimento de autoridades que representavam o Governo Federal e o do Estado de São Paulo. Dois anos após a sua morte, a 28 de abril de 1989, pela Lei 6.450, a Hidrovia Tietê-Paraná passou a ser denominada “Hidrovia Engenheiro Catullo Branco”.

Catullo e Josephina viveram desde 1929 em uma mesma casa de Vila Mariana. Por ali passaram os muitos amigos que sempre receberam o afeto e o apoio oferecido sem qualquer forma de discriminação ideológica ou de qualquer outra natureza. Nas paredes do escritório onde trabalhavam via-se a efigie de Cristo, que consideravam o primeiro comunista, o retrato de Olga Benário Prestes, um retrato de Catullo quando menino feito por sua irmã Alice, a fotografia de formatura na Escola Politécnica e trabalhos feitos pelas alunas da Associação Beneficente Feminina de Vila Mariana. O casal estava sempre disposto a ajudar os que queriam estudar, fosse em programas do curso primário ou de nível universitário. Gostavam de cultivar a amizade dos jovens e das crianças “que ajudam a atualizar o conhecimento da realidade” e tudo faziam para manter os antigos relacionamentos mesmo com os “muito reacionários mas excelentes pessoas”.

No final da vida receberam o fruto da sua inesquecível simpatia e da permanente disponibilidade para ajudar. Contaram com o conforto e a solidariedade de adultos e crianças que um dia por ali passaram, assim como de destacadas figuras do cenário nacional que acompanharam a vida de luta e coragem do casal. Dentre os seus antigos colaboradores diretos, estavam os engenheiros Reolando da Silveira, Milcíades Pereira da Silva, Jacob Leiner, Geraldo Queiroz Siqueira, Euclides Morelli e Júlio Petenucci, que mantiveram, com sua presença constante, as conversas que animavam Catullo com as lembranças de um passado que se atualizava na recorrência dos problemas relacionados com a produção e distribuição da energia elétrica em São Paulo que nunca deixaram de estar no cerne da questão de disputa pelo patrimônio nacional.

Os herdeiros deste homem que dedicou sua vida à criação e ao desenvolvimento do patrimônio nacional ofereceram todo o espólio de seu trabalho profissional e político a entidades públicas, expressando a vontade de que sua obra fosse aberta a todos os cidadãos que, como Catullo Branco e sua esposa Josephina, se dediquem ao trabalho desinteressado pelo bem do Brasil. Parte de sua biblioteca foi para o Instituto de

Estudos Brasileiros (USP); os livros e escritos políticos foram entregues ao Instituto de Estudos Astrogildo Pereira, que hoje funciona sob a tutela da UNESP. Os projetos e estudos técnicos, assim como documentos e livros que serviram de base a seus trabalhos, encontram-se no acervo da Fundação Patrimônio Histórico da Energia de São Paulo.

Ao acompanharmos a história da vida de Catullo Branco, que completaria um século neste ano 2000, encontramos elementos para compreender a evolução do pensamento e dos acontecimentos que marcaram o desenvolvimento nacional. Aí estão expressos os confrontos com interesses externos de dominação e exploração, assim como o significado do patrimônio nacional -- água, terras, empresas de serviços públicos, tecnologia -- na defesa da independência e da dignidade da Nação. As diferentes formas de abordagem dos problemas abrem um leque de interesses que dizem respeito a órgãos do Governo Federal, Estadual e Municipal, indústrias, transporte, meios de comunicação social, universidades, institutos, cidadãos consumidores e das mais diversas especialidades como engenharia, direito público, economia, história, ciência política, urbanismo, ambiente, turismo. Conservando sua memória e transmitindo seu legado, estaremos contribuindo para o enriquecimento do Brasil.

ZILLAH MURGEL BRANCO, graduada em Ciências Sociais pela Universidade de São Paulo (USP), é sobrinha de Catullo Branco

BIBLIOGRAFIA

BRANCO, Catullo. *Energia elétrica e capital estrangeiro no Brasil*. São Paulo: Alfa-Omega, 1975. p. 43.

CONVÊNIO estabelecido entre o Governo do Estado, por intermédio do Departamento de Águas e Esgotos de São Paulo e a Prefeitura Municipal de Guarulhos para regular as condições dos serviços de águas desse município. *D.A.E. Revista do Departamento de Águas e Esgotos*, São Paulo, v. 19, n. 32, p. 79-82, dez. 1958.

DIÁRIO DA NOITE. 21/12/1953 apud BRANCO, Catullo. *Energia elétrica e capital estrangeiro no Brasil*. São Paulo: Alfa-Omega, 1975. p. 105.

ENGENHARIA. São Paulo: Instituto de Engenharia, fev.1952. p. 196 apud BRANCO, Catullo. *Energia elétrica e capital estrangeiro no Brasil*. São Paulo: Alfa-Omega, 1975. p. 85.

ESTRADA DE FERRO SOROCABANA. *Relatório referente ao ano de 1940*. São Paulo: Salesianas, 1942. p. 98.

HOMEM que ousou enfrentar a Light, O. *São Paulo Energia*, São Paulo, v.1, n. 12, p. 19-20, jan./fev.1985.