

Catullo Branco, quando a engenharia se fez política

Alcides Caetano de Silva Junior

O dia 30 de maio de 1900 marcou o nascimento do menino Catullo Branco, em São Paulo, cidade em que viveria seus primeiros dez anos, para depois instalar-se com sua família em Bruxelas, na Bélgica, até 1914.

Quando voltaram ao Brasil, instalaram-se no bairro da Bela Vista, onde o filho de Joaquim Mateus Branco e Olympia Flaquer Branco conheceu sua futura esposa e companheira de discussões políticas, Josephina Murgel Branco.

Em 1924 formou-se em engenharia pela Escola Politécnica de São Paulo, acreditando que “*a sociedade dividia-se em duas classes: a dos que sabiam cálculo integral, e a dos que não sabiam*”.

Foi, porém, depois de freqüentar um curso ministrado pelo engenheiro Luiz de Anhaia Melo, que Catullo teve maior contato com as questões relacionadas à regulamentação dos serviços públicos realizados por empresas concessionárias, passando assim a fundamentar todo o seu trabalho na busca por melhores soluções de aproveitamento dos recursos nacionais para propiciar o desenvolvimento do país e o bem-estar da população.

Em 1928, ingressou na Secretaria de Viação e Obras Públicas do Estado de São Paulo, atuando no Serviço Ferroviário e, em 1930, passou a integrar a Inspetoria de Serviços Públicos, órgão responsável pela fiscalização das empresas fornecedoras de energia elétrica e pela elaboração de projetos para novas usinas. Em 1936, entrou para a Aliança Nacional Libertadora e, mais tarde, para o Partido Comunista do Brasil (PCB), pelo qual foi eleito, em 1946, deputado estadual, propondo, na condição de legislador, a encampação da *The São Paulo Tramway, Light and Power Co. Ltd.* pelo Estado. Um ano depois, quando o Partido foi colocado na ilegalidade, teve seu mandato cassado.

Durante os 30 anos em que atuou na Inspetoria de Serviços Públicos, desenvolveu importantes projetos de engenharia baseados no *Tennessee Valley Authority*, obra de aproveitamento múltiplo dos rios que ele conheceu, em 1941, em viagem aos Estados Unidos, no Vale do Tennessee. O projeto conciliava a produção de energia elétrica, controle de enchentes, navegação fluvial, saneamento, turismo, piscicultura e irrigação. Ele usou o modelo para projetos no Estado de São Paulo, consolidando 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.

Além disso, estudou os projetos de geração de energia de Asa W. K. Billings e Hugh Cooper (ambos da Light) e os de saneamento de Saturnino de Brito. Foi nessa perspectiva que desenvolveu os projetos de Capivari-Monos, Caraguatatuba e Barra Bonita. Desses, apenas o de Barra Bonita foi executado (apesar de não contar com a participação efetiva de Catullo), sendo que os de Capivari-Monos e Caraguatatuba não puderam ser implementados por questões técnicas e políticas.

Em 20 de setembro de 1984, Catullo foi homenageado com o título de Cidadão Emérito de Barra Bonita e em 28 de abril de 1989, dois anos após sua morte, a Hidrovia Tietê-Paraná, construída a partir de seu projeto, passou a se chamar Hidrovia Engenheiro Catullo Branco.

É imprescindível lembrar que durante toda a sua trajetória indissociável de militâncias política e profissional, o engenheiro combateu a presença de interesses de empresas de energia estrangeiras na estrutura de poder nacional e denunciou, em especial, as imposições do Grupo Light.