

CIBPU

**A COMISSÃO INTERESTADUAL DA BACIA
PARANÁ-URUGUAI
NO PLANEJAMENTO REGIONAL BRASILEIRO
(1951-1972)**

Cleonice Gardin

CIBPU

**A COMISSÃO INTERESTADUAL DA BACIA
PARANÁ-URUGUAI
NO PLANEJAMENTO REGIONAL BRASILEIRO
(1951-1972)**

Editora UFGD
DOURADOS-MS, 2009

Universidade Federal da Grande Dourados

Reitor: Damião Duque de Farias

Vice-Reitor: Wedson Desidério Fernandes

COED

Coordenador Editorial da UFGD: Edvaldo Cesar Moretti

Técnico de Apoio: Givaldo Ramos da Silva Filho

Conselho Editorial da UFGD

Adáuto de Oliveira Souza

Edvaldo Cesar Moretti

Lisandra Pereira Lamoso

Reinaldo dos Santos

Rita de Cássia Pacheco Limberti

Wedson Desidério Fernandes

Fábio Edir dos Santos Costa

Capa

Editora da UFGD

Criação e Design: Alex Sandro Junior de Oliveira

Ficha catalográfica elaborada pela Biblioteca Central – UFGD

330.917 Gardin, Cleonice
G219c A Comissão Interestadual da Bacia Paraná-Uruguaí no
planejamento regional brasileiro (1951-1972). / Cleonice Gardin.
– Dourados, MS : Editora da UFGD, 2009.
244p.

Originalmente apresentada como tese de doutorado em
geografia humana à Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências
Humanas da Universidade de São Paulo.

ISBN 978-85-61228-34-7

1. Comissão Interestadual da Bacia Paraná-Uruguaí (MT, MS
e SP). 2. Economia regional, 1951-1972. 3. Brasil – Política e
governo. I. Título.

Direitos reservados à
Editora da Universidade Federal da Grande Dourados
Rua João Rosa Goes, 1761
Vila Progresso – Caixa Postal 322
CEP – 79825-070 Dourados-MS
Fone: (67) 3411-3622
editora@ufgd.edu.br
www.ufgd.edu.br

À geógrafa, orientadora e amiga,

Ana Maria Marques Camargo Marangoni,

responsável direta pela incursão a caminhos tão
belos, os quais resultaram no resgate de parte da
história do planejamento brasileiro.

APRESENTAÇÃO

Constitui para mim uma grande honra a oportunidade de apresentar este trabalho de Cleonice Gardin – originalmente uma tese de doutorado em Geografia Humana, defendida na USP em 2002, e ora felizmente publicado (conforme, aliás, recomendação efetuada pela própria banca examinadora da tese).

A obra trata de um tema verdadeiramente relevante, do ponto de vista do estudo das políticas públicas no Brasil e especialmente na área da bacia platina – tema que ademais recebeu, nas mãos da autora, um tratamento de alta qualidade, resultando disso uma bela tese (agora livro), que representa uma valiosíssima contribuição aos referidos estudos.

Além disso, considero importante destacar o valor do trabalho da Cleonice também para os estudos de caráter histórico. Desse modo, aliás, o fato de haver cabido a uma geógrafa a tarefa da recuperação da história da CIBPU (que andava esquecida e ignorada, como nota a própria autora), tal fato, dizia eu, não deixa de constituir uma auspiciosa demonstração da relativa puerilidade das rígidas divisões acadêmicas do saber. Neste livro, de fato, a autora foi tanto geógrafa quanto historiadora, tendo mergulhado na pesquisa documental a ponto de haver redescoberto a localização dos arquivos e da biblioteca da Comissão – acervos esses que, doravante, poderão ser mais facilmente consultados pelos interessados no tema.

A Comissão estudada no livro surgiu, em 1951, com objetivos limitados à bacia do Paraná (e abrangendo os estados de São Paulo, Mato Grosso, Minas Gerais, Goiás, Paraná e Santa Catarina), mas já no ano seguinte verificou-se a inclusão também da bacia do rio Uruguai – com o que se agregou o estado do Rio Grande do Sul, passando a entidade a ser designada pelo nome de Comissão Interestadual da Bacia Paraná-Uruguai. Temos aí um raro exemplo, no Brasil, de uma articulação de poderes estaduais – liderados, no caso, pelo estado de São Paulo (cabendo notar que, segundo algumas fontes, o verdadeiro idealizador da Comissão teria sido o então governador de Mato Grosso, Fernando Corrêa da Costa – o qual, entretanto, côncio do maior peso relativo do estado de São Paulo, teria transferido aos governantes desse estado a liderança do processo de fundação da Comissão).

Ao longo de sua existência, a Comissão desenvolveu intensas atividades, abrangendo tanto o diagnóstico de situações como o planejamento e a execução de várias obras de cunho econômico e social, no âmbito das

duas bacias hidrográficas. Nesse sentido, parece-me estar correta a autora ao enfatizar a relevância, a propriedade e mesmo a grandiosidade dos projetos e, diríamos, dos sonhos acalentados pela CIBPU, especialmente no que diz respeito ao desenvolvimento da navegação interior por rios e canais. Ao mesmo tempo, o livro demonstra que a CIBPU não se constituiu em uma estrutura solta no espaço mas representou, ao contrário, uma política consistentemente seguida pelo governo paulista, ainda que com interrupções e percalços – política essa que, conforme é demonstrado, calcava-se em princípios muito salutares e elogiáveis.

Por outro lado, a análise efetuada pela Cleonice descortina um vasto campo para novos estudos. Em outras palavras, o livro é importante não apenas pelas questões por ele postas e trabalhadas como também pelas questões que são sugeridas e indicadas: temos aí, de fato, uma imensidade de temas que se colocam para diferentes áreas do saber, no âmbito das Ciências Humanas.

Tal é, por exemplo, a questão dos conflitos entre a CIBPU e as instâncias de planejamento criadas pelo governo federal, abrangendo a discussão sobre a proposta de federalização da Comissão – questão essa que nos remete ao recorrente tema das relações entre o estado de São Paulo e a federação brasileira. Sabe-se, de fato, que já vinha de longe a tradição do governo paulista de realizar pesados investimentos em infraestrutura, com a finalidade de auxiliar o desenvolvimento econômico do estado (lembro, a propósito, o caso da E. F. Sorocabana: depois de retomar a operação dessa ferrovia, em 1919, o estado de São Paulo realizou nela grandes melhorias e procurou sempre manter muito elevados os padrões de funcionamento da empresa). Isto posto, o livro nos leva a imaginar que a recusa à federalização da CIBPU tenha talvez representado o interesse, por parte de outros estados, de obrigar São Paulo (o estado que já era o mais rico, e continuava a ser o mais beneficiado com o desenvolvimento capitalista brasileiro) a financiar estudos e projetos que, afinal, embora interessassem também aos vizinhos, interessavam, em grande medida, à sua própria economia e sociedade (como fica claro, por exemplo, pelo fato de que os estudos da Comissão possibilitaram ao governo paulista a obtenção da concessão para exploração das usinas de Urubupungá).

O livro nos leva também a refletir sobre a idéia, veiculada por algumas fontes, de que o rio Paraná seria um “rio esquecido”, no panorama dos transportes e do desenvolvimento econômico brasileiro. Na verdade, sabe-se que já no século XIX esse rio é lembrado, como via de transporte e como fonte de energia elétrica. O que historicamente faltaram foram as condições concretas, efetivas, o interesse econômico imediato, poderíamos dizer, capaz de justificar os grandes investimentos necessários para

seu maior aproveitamento. Quando esse interesse esteve presente, o aproveitamento foi feito: veja-se o caso da Companhia Mate Laranjeira, que desde a primeira década do século XX passou a efetuar a exportação de erva-mate pelo porto de Guaíra, tendo chegado mesmo a construir uma pequena ferrovia que contornava o salto das Sete Quedas. A própria idéia de intermodalidade, embora sem ostentar ainda este nome, aparece claramente já na segunda metade do século XIX, com os grandes planos nacionais de viação que propunham a interligação entre ferrovias e rios navegáveis. Na própria bacia do Paraná temos, na década de 1870, o projeto da ligação de Curitiba a Miranda (concessão obtida por Mauá), ligação essa que previa o uso sucessivo de trechos ferroviários e de rios navegáveis (o Ivaí, o Paraná, o Ivinhema e o Brilhante). Assim, talvez se pudesse dizer que o que ficou esquecido foram os vários projetos, as várias tentativas – como tem ficado esquecida a própria contribuição da CIBPU, conforme é demonstrado pela Cleonice.

Desse modo, concluo felicitando a autora por seu belo trabalho e reiterando que as contribuições de seu livro muito beneficiarão a comunidade dos pesquisadores voltados a temas brasileiros e especificamente mato-grossenses/sul-mato-grossenses.

Paulo Roberto Cimó Queiroz
Professor da graduação e do mestrado em História da UFGD
Junho 2007

NOTA DA AUTORA

Este trabalho foi desenvolvido originalmente como pesquisa de doutoramento junto à Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, apresentado no início de 2002 ao Programa de Pós-graduação em Geografia, com o título: “Histórico e avaliação do papel da Comissão Interestadual da Bacia Paraná-Uruguaí no desenvolvimento regional (1951-1972) – São Paulo e Mato Grosso”.

Para sua transformação em livro procedi a alterações básicas de adaptação a esse formato de edição, porém, excluindo capítulos inteiros, como o caso do primeiro intitulado “A CIBPU e o planejamento governamental no Brasil”, bem como a parte do terceiro capítulo que trata de “O Estado de Mato Grosso em meados do século XX” e “A política de terras no Mato Grosso”. Além dessas, procedi a diversas exclusões de detalhamentos históricos, em face da necessidade de redução de paginação proposta para a edição; e, enfim, procedi a modificações substanciais, com vistas a tornar o texto mais claro e mais objetivo, cuja meta é a de proporcionar uma leitura mais aprazível. Destaco, ainda, que o original no formato de tese possui uma variedade maior de ilustrações e contém um Anexo bastante denso, constituindo este um material importante e valioso para os pesquisadores do assunto, mas que, dada as razões explicitadas, não pode ser incluído no presente livro.

Como se trata de um assunto que envolve essencialmente o planejamento regional no Brasil, o conceito de “região” aqui utilizado refere-se às “regiões de planejamento”, com especificidade para a da Bacia Paraná-Uruguaí e às grandes regiões oficiais do IBGE.

O ato de publicação de uma pesquisa tão longa e exaustiva é certamente motivo de muita satisfação para o autor, pois contém a esperança de poder contribuir com um conhecimento, no caso, possivelmente novo sobre o chamado Centro-Sul brasileiro, tendo em vista que se trata de um assunto pouco conhecido, exatamente aquele da existência e ações da Comissão Interestadual da Bacia Paraná-Uruguaí, doravante denominada neste trabalho por CIBPU, sigla com a qual ficou conhecida.

No aspecto da consecução do mesmo, desejo registrar meu agradecimento profundo à Prof^a. Dr^a. Ana Maria Marques Camargo Marangoni, por sua presença e erudição, responsável mesmo pela sugestão do tema da presente pesquisa, que, com um olhar aberto e pleno, percebia as carências existentes na história do planejamento do território brasileiro.

Os meus agradecimentos são extensivos ainda aos examinadores da qualificação, professores Dr^a. Claudette Barriguella Junqueira e Dr. Norberto Guarinello pelas valiosas observações e sugestões, e também aos professores da avaliação final, aos quais se somaram o Dr. Silvio Bray, a Dr^a. Cleonice Alexandre Le Bourlegat, com críticas e observações oportunas, e também ao Dr. Paulo Roberto Cimó Queiroz, por ser talvez mais próximo afetiva e fisicamente, pode ter maior presença com trocas e sugestões de bibliografias sobre o tema no decorrer da pesquisa, como ainda de comentários sobre partes do texto durante sua confecção. Em nome de tantos outros que não poderei ora mencionar, desejo registrar a participação que considere decisiva para o trabalho do Prof. Dr. Carlos Eduardo de Almeida (POLI/USP) - primeiro engenheiro da CIBPU que com ela conviveu e pode nos prestar gentilmente um verdadeiro assessoramento quanto aos aspectos das ações planejadoras por ela empreendidas; e ao Dr. Wilson Wintella, de igual forma participante desde o início desta Comissão, como representante do governo do então Mato Grosso, que de maneira muito viva e com grande empenho pode nos ajudar a compreender alguns aspectos da história da CIBPU. Destaco ainda a participação sempre intensa do Prof. Dr. Osvaldo Zorzato, companheiro e parceiro, que muito me amparou na solidão do trabalho acadêmico e a quem devo muitas leituras e comentários deste trabalho; à Débora Louise e a minha família extensa pelo apoio incondicional; e à Sirlei Kohl, pelas horas incansáveis de muita reflexão sobre as coisas da vida, meu agradecimento profundo.

Dourados, junho de 2007.

S U M Á R I O

INTRODUÇÃO	19
Capítulo 1 “PARECE QUE TÍNHAMOS IDO TOMAR UM CHÁ NA LUA”: o histórico da CIBPU	23
Capítulo 2 SONHO, CORAGEM E OUSADIA: o planejamento da CIBPU	53
Capítulo 3 AÇÕES PLANEJADORAS DA CIBPU NO ESTADO DE MATO GROSSO: iniciativa de Fernando Corrêa da Costa no desenvolvimento do Vale do Paraná	107
Capítulo 4 AÇÕES PLANEJADORAS DA CIBPU NO ESTADO DE SÃO PAULO: a presença de São Paulo no desenvolvimento do Vale do Paraná	141
Capítulo 5 A ATUALIDADE DOS TRABALHOS DESENVOLVIDOS PELA CIBPU: desdobramentos e correlações	183
Conclusão CIBPU – UM NOME QUASE QUE DESCONHECIDO NA HISTÓRIA DO PLANEJAMENTO GOVERNAMENTAL BRASILEIRO	217
Bibliografia Consultada	224
Fontes Consultadas (CIBPU)	238

INTRODUÇÃO

A Comissão Interestadual da Bacia Paraná-Uruguai (CIBPU) foi um organismo de planejamento regional que surgiu num contexto em que o Brasil se abria frontalmente ao planejamento governamental de seu território. Sua origem remonta ao ano de 1951 (de 6 a 8 de setembro), por ocasião da realização da Conferência de Governadores dos estados componentes da bacia do rio Paraná (Mato Grosso, Goiás, Minas Gerais, São Paulo, Paraná e Santa Catarina), à qual se somou o estado do Rio Grande do Sul, formando o que se convencionou chamar de Bacia Paraná-Uruguai (CIBPU, 1968, p. 191).

A condição *sui generis* de órgão de administração interestadual foi a medida encontrada pelos referidos governantes para a sua constituição, contudo, com a clara pretensão de vir a transformá-la num órgão federal de planejamento regional, conforme o disposto em vários artigos da revista *Brasil - Oeste*.

A CIBPU e a CVSF (Comissão do Vale do São Francisco) foram as únicas experiências de planejamento regional no Brasil centradas no desenvolvimento de bacias hidrográficas, base territorial advinda do modelo do planejamento norte-americano do vale do rio *Tennessee* (TVA). Com isso, a CIBPU adotou a concepção de desenvolvimento regional integral, baseado no planejamento de conjunto da Bacia Paraná-Uruguai.

O resultado dessa orientação implicou na concepção do aproveitamento múltiplo e integral dos rios da referida bacia, porém, sendo de fato implementado somente na do rio Paraná e, assim mesmo, nos cursos superior e médio do mesmo. Registra-se aqui que esse procedimento foi único quando colocado na relação com a experiência nacional, cujo planejamento regional era implementado sempre com base nos setores da economia.

Resumidamente, e a partir dos autores Ianni (1986), Maranhão (1998), Fico (2000), Ricupero (2001) e Campos (1994), considera-se que no pensamento planejador brasileiro que floresceu a partir do primeiro governo Vargas (1930-1945), havia um consenso em torno da necessidade de se desenvolver o país e também de que não havia recursos financeiros disponíveis internamente, o que implicava na busca de recursos no exterior.

O Brasil apresentava graves problemas, com regiões consideradas verdadeiros entraves ao desenvolvimento pretendido, como o Nordeste e

a Amazônia, onde se procurou inicialmente por propor uma ajuda mais intensa a elas.

Objetivando o desenvolvimento nacional, estruturaram-se no país os primeiros organismos de planejamento regional: a CVSF (1948), a SPVEA (Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia) (1953), a SPVESUD (Superintendência do Plano de Valorização da Fronteira Sudoeste do País) (1956) e a SUDENE (Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste) (1959); cuja finalidade era a de reduzir os desequilíbrios regionais internos.

Fundamentava esse pensamento as idéias teóricas da CEPAL (Comissão Econômica para a América Latina) na década de 1950, para quem o desenvolvimento significava o sinônimo de industrialização.

Para a estruturação do parque produtivo nacional, tornavam-se imprescindíveis, naquele momento, grandes investimentos em obras de infra-estrutura de base econômica, tais como em energia e transporte. Nos anos de 1950 o Estado brasileiro caracterizou-se por se tornar proprietário e dirigente dos setores da infra-estrutura de aporte econômico.

A CIBPU surgiu nesse contexto em que o pensamento predominante era o de que, por meio do planejamento regional, poder-se-ia suprir o Brasil de meios de superação das carências infra-estruturais existentes, para, e somente a partir daí, impulsionar-se o tão desejado processo de industrialização nacional.

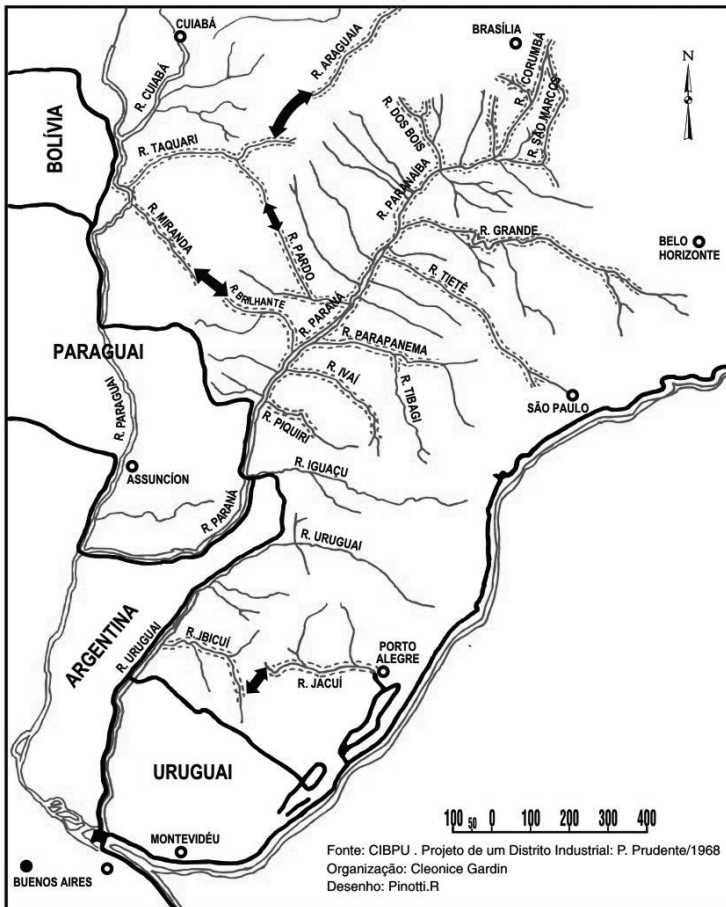
Por trás disso tudo havia a necessidade de recursos para financiar o pretendido desenvolvimento nacional: e isso o Brasil não possuía; daí haver também consenso interno em solicitar empréstimos externos para a realização do mesmo. De acordo com Costa (1971, p. 543), os investimentos ocorridos no território brasileiro vieram basicamente para atender aos setores de transporte e energia, e, somente depois, para financiar a industrialização nacional.

Dentre os órgãos instituídos no Brasil de planejamento regional, a CIBPU, orientada por uma visão de planejamento integral, respondeu pelo fortalecimento do setor elétrico nacional, na década de 1950. Nesse sentido, propôs para o desenvolvimento inicial da Bacia Paraná-Uruguai a produção de energia hidrelétrica e o desenvolvimento da navegação. Neste setor, sugeriu a construção de eclusas (além de outras obras necessárias às usinas) e a interligação das principais bacias hidrográficas brasileiras por intermédio de canais de transposição, de forma a constituir um sistema nacional de navegação fluvial para o país. Desta forma, propunha a formação do sistema Paraná-Paraguai-Amazonas-Araguaia/Tocantins e, no Rio Grande do Sul, o sistema Uruguai-Jacuí.

Como as medidas para o desenvolvimento dos setores de energia e navegação fluvial subsidiavam a política da industrialização nacional, a CIBPU em 1960 instituiu estudos com base na concepção teórica dos pólos de desenvolvimento de Perroux. De acordo com Geiger (1969, p. 15), predominava nessa época um pensamento que visava dirigir o processo de regionalização para o desenvolvimento de uma região, adotando-se como procedimento prático o estabelecimento de locais para servirem de pólos e da política dos benefícios fiscais, vistos como fatores básicos para a atração de indústrias.

Foi nesse contexto que a CIBPU lançou as bases de sua proposta de industrialização regional, selecionando os “pólos de desenvolvimento” de cada estado da Bacia Paraná-Uruguai, com vistas a impulsionar a industrialização na região. Para a implementação dessa diretriz, adotou a política de instalação de distritos industriais, propondo como modelo o Distrito Industrial de Presidente Prudente, no estado de São Paulo, assuntos que serão abordados no decorrer do trabalho, bem como os desdobramentos e correlações deles na atualidade.

PLANO DE NAVEGAÇÃO FLUVIAL PROPOSTO PELA CIBPU



LEGENDA

-  Vias Fluviais do Plano
 Rios Navegáveis (em tráfego)
 Transposição de Bacias (em estudos)
 Limites dos Países

CAPÍTULO 1

**“PARECE QUE TÍNHAMOS IDO
TOMAR UM CHÁ NA LUA”**

(Wilson Quintella)

O HISTÓRICO DA CIBPU

ORIGENS DA CIBPU

A CIBPU surgiu na “Semana da Pátria” de 1951 (6 a 8 de setembro), quando os governadores da bacia do Paraná decidiram por se unir para fazer frente à Constituição de 1946 que pregava o desenvolvimento somente de partes regionais consideradas problemas para o Brasil (Nordeste, Amazônia e vale do rio São Francisco).

Reunidos no período de 6 a 8 de setembro de 1951, os governadores dos estados de São Paulo, Mato Grosso, Goiás, Minas Gerais, Paraná e Santa Catarina celebraram entre si um convênio para investigação, análise, planejamento e orientação dos assuntos da bacia do Paraná, para vigorar pelo prazo de 25 anos, a contar da data de 8 de setembro de 1951 (São Paulo. Lei n.2018, de 23 dez. 1952. CIBPU, 1968, p. 208-211). O planejamento proposto seria executado no longo período de 1951 a 1976. No entanto, como será observado mais adiante, a Comissão vigorou apenas até 1972, perfazendo 21 anos de existência; ou 20 anos, se quisermos considerar a sua origem na lei paulista de criação, de 1952.

O surgimento do novo órgão de planejamento governamental estava em conformidade com a orientação do planejamento brasileiro da época, isto é, com a adoção de medidas de administração econômica sobre o território nacional, no sentido de amenizar as disparidades regionais presentes no país. Nessa fase já haviam sido realizados vários estudos sobre a economia brasileira por equipes técnicas norte-americanas, estando ainda em vigor a política exterior dos EUA, de ajuda aos países subdesenvolvidos (o quarto ponto da política externa do governo Truman: o Ponto Quatro).

Entretanto, o grande impulso à ação planejadora no país, refletindo a reestruturação mundial do segundo pós-guerra, foi dado pela própria Constituição federal de 1946. Esta Carta instituiu o Conselho Nacional de Economia (cujas finalidades eram estudar a vida econômica nacional e sugerir soluções as mais viáveis), e estabeleceu a destinação de 3% da arrecadação nacional à Amazônia e ao Nordeste e 1% ao vale do rio São Francisco, criando uma vinculação de recursos com o objetivo de promover o desenvolvimento regional, tendo em vista a diminuição das suas diferenças no conjunto do território brasileiro (note-se que naquele momento os estados de Minas Gerais e Bahia pertenciam à região Leste e não ao Nordeste como ficou sendo a partir da nova divisão regional do Brasil de 1969; portanto, ficando a quase totalidade do vale do São Francisco fora da região Nordeste).

Conforme indicado, foram criados organismos estatais com a meta de gerenciar as regiões Amazônica e Nordeste, como a CVSF (1948), a SPVEA (1953) e a SUDENE (1959). Ressalte-se que, dado que as áreas estabelecidas para os referidos organismos não seguiam nem a divisão regional oficial do país e nem a divisão administrativa dos estados federados, várias porções do território ora ficavam sob a jurisdição de um deles, ora de outro.

A iniciativa de criação da CIBPU veio a se constituir em experiência *sui generis* no planejamento territorial brasileiro, exatamente numa região não contemplada pela Constituição de 1946. Sua justificativa encontrava amparo no fato de que, muito embora as regiões Amazônica e Nordeste apresentassem grandes entraves ao desenvolvimento nacional, não significava exatamente que no Centro-Sul não houvessem problemas; ou seja, o Brasil todo apresentava dificuldades de desenvolvimento e as questões sociais geradas com a urbanização colocava para o poder público apenas novas necessidades que requeriam solução.

Nesse sentido, era preciso povoar o oeste e o norte brasileiros, amenizando a concentração populacional de algumas áreas e, assim, criar uma infra-estrutura de interesse econômico, inicialmente através do incremento dos setores de transportes e energia e, depois, do saneamento das cidades e do desenvolvimento da produção regional.

Muito embora a referida Carta Magna não tenha estimulado oficialmente o desenvolvimento do vale do Paraná, este foi motivo de preocupações no período, como revelou um relatório brasileiro na Conferência da ONU de 1950:

Existe uma tendência a um programa de desenvolvimento do Vale do Rio Paraná, incluindo seus grandes tributários, o Paraguai e o Uruguai. Trata-se de um programa cujo desenvolvimento lógico, talvez o de maior alcance para o continente sul-americano, só é possível na base de um largo esquema de cooperação internacional (...) A idéia de um programa ordenado de desenvolvimento do vale do rio Paraná se relaciona porém com os trechos fronteiriços. (...) O desenvolvimento do vale do rio Paraná é um objetivo com a dupla finalidade de intensificar a atividade econômica no oeste do país, tornando mais viáveis e econômicas as vias de transporte e a ocupação do território, e de aproximar os países limítrofes no sentido da criação de grandes vias continentais e assim da integração de um grande mercado sul-americano.(...) Não se chegou, porém, a um programa integrado para o vale do rio Paraná. Seu traçado descentralizado e os problemas fronteiriços o dificultam. (Almeida apud SAGMACS, 1954, p. 22-23)

Esta preocupação estava relacionada ao projeto de desenvolvimento proposto para a bacia do rio Paraná, de autoria do deputado federal

Carlos Vandoni de Barros, do PSD (Partido Social Democrático, de Mato Grosso), que objetivava criar a “Comissão de Valorização do Rio Paraná”. Tratava-se de um projeto de lei subscrito na Câmara federal (projeto n.19), acompanhado por um estudo do potencial hidrelétrico da bacia do Paraná. (Brasil-Oeste¹, nov. 1959, p. 33)²

Demósthene Martins fez referência ao projeto em questão, observando que o mesmo inspirou-se na iniciativa de criação da CVSF e que, seguindo o mesmo teor, consignava à “Comissão do Vale do Paraná” verbas federais anuais no valor de 100 milhões de cruzeiros, por um período de 20 anos. Este projeto, que indicava as linhas do plano de desenvolvimento da bacia, encontrava-se subscrito na Câmara federal também pelos demais deputados de Mato Grosso e por vários deputados do estado de São Paulo, Paraná, Minas Gerais e Goiás. Contudo, esclarece Demósthene, esse projeto não teve o devido acolhimento na Câmara dos Deputados, tendo faltado a este, em sua opinião, *o respaldo do governo e o interesse real de uma bancada grande e prestigiosa*. (cf. Martins, s. d. (b), p. 199; *Brasil-Oeste*, nov. 1959, p. 33)

Tendo em vista a dificuldade de criação da “Comissão do Vale do Paraná” como órgão federal, o governador de Mato Grosso, ao assumir o seu posto no estado em 1951, entrou em contato com o governador de São Paulo, propondo-lhe discutir a questão da valorização do referido vale, juntamente com os estados pertencentes geograficamente à bacia do Paraná. Desse primeiro contato resultou a decisão de uma reunião com todos os governadores dos estados circunscritos à mesma, com o objetivo de tratar dos problemas comuns que impediam o desenvolvimento da região.

Na ocasião, destacou o referido chefe do Executivo mato-grossense, Fernando Corrêa da Costa, que estava em vias de execução e aplicação o “Ponto Quatro”, e lembrou ainda que a bacia do Paraná houvesse recentemente merecido especial atenção por parte da CMBEU (Comissão Mista Brasil-Estados Unidos) (Martins, s. d.(b), p. 199). No discurso proferido na sessão de abertura da Conferência da CIBPU de 1951, o governador de Mato Grosso destacou que *uma das moléstias que enfermam a vitalidade nacional (...) é o esquecimento do vale do Paraná*, tentando demonstrar a necessidade de desenvolvimento desta bacia (CIBPU, s. d.(a), p. 21).

1 Fundada em 1956, a revista *Brasil-Oeste* teve duração de onze anos, terminando, provavelmente por dificuldades de ordem financeira, como revelam os últimos exemplares, em 1967. Esta revista foi um instrumento de divulgação do Centro-Oeste brasileiro e também da CIBPU.

2 De acordo com Póvoas (1995, p. 457), no dia 21 de março de 1950 foi pronunciado na Câmara federal um discurso, pelo referido deputado, intitulado “O rio esquecido”, numa alusão ao rio Paraná, ocasião em que apresentou o projeto de criação da “Comissão do Vale do Paraná”.

Foi de fato o reconhecimento da necessidade de planificar o vale do Paraná que levou o então governador de São Paulo, Lucas Nogueira Garcez, a convocar a reunião de setembro de 1951 que deu origem à CIBPU.

Ressalta-se que a CIBPU inaugurou, naquele momento, uma experiência pioneira de planejamento no país, por tratar-se de uma iniciativa efetivada apenas entre estados federativos. E que, por isso mesmo, transformou-se, da proposta inicial de planejamento de área de drenagem da bacia, em área de abrangência dos respectivos estados-membros, numa jurisdição que absorveu uma área de praticamente 40% do território brasileiro.

Apesar de a CIBPU ter permanecido como órgão interestadual durante toda a sua vigência, vislumbrara-se a sua transformação em órgão federal. Desde a reunião inaugural (de 6 a 8 de setembro) em que se produziram as coordenadas para a estruturação desta Comissão, além da aprovação de diversas resoluções e indicações, delinearam-se os rumos a serem tomados no sentido de sua federalização.

Assim sendo, celebraram os seus integrantes um

Convênio dos Estados da Bacia Hidrográfica do Rio Paraná, para programação dos problemas comuns [que, em seu item “b” resolve] submeter à consideração do governo federal o plano de criação de um órgão federal, com a participação direta dos estados geograficamente contidos na bacia do Paraná, considerando para os mesmos efeitos, dela interdependente o Estado do Rio Grande do Sul. (CIBPU, s. d.(a), p. 85-86)

Denota-se que a criação da CIBPU, com estrutura interestadual, significou apenas uma estratégia política interna de implantar-se um organismo para o desenvolvimento dos vales do Paraná e do Uruguai, cuja finalidade era a sua transformação imediata em agência federal de planejamento, tal qual a SPVEA ou a CVSF, garantindo com isso a sua manutenção com verbas da União. O próprio governador do estado de São Paulo, Lucas Nogueira Garcez, demonstrou sua forma de pensar o planejamento da região, ao proferir discurso na sessão de encerramento da primeira reunião da CIBPU, uma maneira de justificar a transformação pretendida:

Sob qualquer aspecto, a valorização econômica da extensa região, em que se desenvolvem nossas atividades governamentais, para a valorização do trabalho de seus habitantes, é problema que ultrapassa a estreiteza de certos limites geográficos para adquirir expressão ampla no cenário nacional (...). (CIBPU, s. d.(a), p. 97)

Enquanto presidente da CIBPU, Garcez reforçou, na ocasião, a questão do amparo dado pela União à região Amazônica e ao vale do São Francisco, através da Constituição de 1946, fazendo analogia com as necessidades postas ao desenvolvimento regional também na extensão da bacia do Paraná.

A primeira Conferência dos Governadores significou, desta forma, a criação oficial da CIBPU, como órgão de planejamento interestadual, tendo na ocasião organizado encaminhamentos para os primeiros trabalhos na bacia do Paraná, abrangendo os transportes (fluvial, rodoviário, ferroviário e aéreo), a energia elétrica, os combustíveis em geral, o zoneamento geoeconômico, o povoamento, o intercâmbio técnico-científico, os convênios bilaterais de cooperação e de financiamentos e créditos para os projetos destinados à sua jurisdição.

Por deliberação dos conferencistas, o presidente do Conselho Nacional de Economia, presente ao evento, passava a compor todas as comissões recém-formadas, tendo formalizado a oferta de apoio e assistência técnica à CIBPU (CIBPU, 1968, p. 196).

Considerando-se que este Conselho caracterizava-se como um importante instrumento para o planejamento governamental da época, a CIBPU ia se vinculando estreitamente ao governo federal, com vistas a cumprir a grande tarefa que se propôs de estudar em conjunto os problemas econômicos da região da Bacia Paraná-Uruguaí.

Enquanto eram organizados os primeiros encaminhamentos da CIBPU, um projeto de lei foi subscrito na Câmara federal, em 1952, pelo deputado Filadelfo Garcia (PSD de Mato Grosso), com o objetivo de federalizar esta Comissão. Este projeto tramitou por vários anos na Câmara dos Deputados, obtendo inclusive sua aprovação em várias comissões parlamentares por onde passou, mas foi “engavetado” depois, de acordo com Martins (s. d. (b)), em suas *Memórias*.

Tendo em vista as dificuldades internas próprias a um órgão interestadual, ressurgiu alguns anos depois uma nova defesa em prol do referido projeto de transformação da CIBPU em organismo federal (projeto de Filadelfo Garcia). Considerado o meio mais aconselhável e natural para a sobrevivência dessa Comissão, ameaçada que estava de extinção pelas dificuldades de gestão e financiamento de um órgão de administração interestadual, este projeto, então com os substitutivos aprovados, pretendia dotar a CIBPU com 1% da receita da União e 0,5% da receita de cada estado-membro.

Noticiou-se, nesse contexto, a formação de uma comissão interna, composta por deputados, destinada a agilizar o andamento do referido projeto na Câmara federal, mas consta que esta nada fez nesse sentido,

implicando definitivamente na não transformação da CIBPU em órgão federal (Brasil-Oeste, jul. e nov. 1957, p. 33-35 e 27-28).

Prova disto foi que a conferência anual da CIBPU de 1963, ainda debatia esse problema e recomendava às bancadas do Centro-Oeste na Câmara federal que intercedessem para que fossem estendidos a esta região os benefícios da lei que criou a SUDENE, ou seja, deduções de até 50% do imposto de renda, para aplicação ou reinversão em empreendimentos industriais (Brasil-Oeste, dez. 1963, p. 41). Note-se que, como defensora do oeste brasileiro, essa Revista fazia recomendações basicamente aos representantes políticos da região.

ASPECTOS INSTITUCIONAIS DA CIBPU

A instalação da *Conferência dos Governadores para estudo dos problemas da bacia do rio Paraná* (CIBPU, s. d.(a)) ocorreu na cidade de São Paulo (1951), por iniciativa dos governadores de Mato Grosso e de São Paulo, tendo como integrantes os governadores dos estados constitutivos da bacia do rio Paraná.

Nesta ocasião a CIBPU foi estruturada com a seguinte composição interna: um órgão superior, denominado Conselho Deliberativo, constituído pelos governadores ou seus representantes (Corrêa, 1954, p. 5), composto por um presidente, escolhido entre os governadores dos estados-membros e eleito por ocasião da conferência regular anual.³ Ao Conselho Deliberativo competia as funções de *investigar, analisar e orientar todos os assuntos mencionados no Convênio e outros de caráter relevante* (Corrêa, 1954, p. 5).

Além desse conselho, havia também profissionais de diversas áreas que participavam da conferência como representantes de cada estado, sendo oficialmente designados para a função de levar às reuniões anuais deliberativas as reivindicações de seus estados, não como meros mensageiros: em alguns casos, como verdadeiros estudiosos e conhecedores dos assuntos estaduais, em outros, como representantes da iniciativa privada. Conforme o regimento interno da CIBPU, os assessores podiam tomar parte nas sessões discutindo os assuntos, porém sem o direito de voto (CIBPU, 1968, P. 203).

Em termos administrativos, compôs-se a CIBPU em um órgão executivo, formado por primeiro e segundo vice-presidentes e de um secretário geral, eleitos por seus pares.

3 Preponderando economicamente sobre os demais, o Estado de São Paulo obteve sempre a presidência da CIBPU em todas as administrações, a saber: Lucas Nogueira Garcez (1951-1955); Jânio da Silva Quadros (1955-1959); Carlos Alberto Alves de Carvalho Pinto (1959-1963); Ademar Pereira de Barros (1963-1966); Laudo Natel (1966-1967); Roberto Costa de Abreu Sodré (1967-1971) e Laudo Natel (1971-1972).

Na parte técnica, esta Comissão criou duas divisões: a Divisão de Estudos e Planejamento e a Divisão Administrativa, cada qual possuindo um diretor próprio. Ao órgão executivo competia a função de planejar os empreendimentos, cabendo, porém, a decisão final ao conselho deliberativo (Corrêa, 1954, p. 5). Subordinado a essa estrutura estava o escritório central, com sede em São Paulo⁴, que compreendia as duas Divisões citadas.

Posteriormente, essa estrutura modificou-se (1961), tendo sido a Divisão de Estudos e Planejamento alterada, dando lugar a dois departamentos: ao Departamento de Estudos e Projetos e ao Departamento de Planejamento Econômico e Social, cada qual com seu diretor específico.⁵

O Departamento de Planejamento Econômico e Social, criado em 1961, possuía atribuições de *realizar levantamentos, estudos, planos e programação para o desenvolvimento sócio-econômico da região, pelo melhor aproveitamento das condições conjunturais e vocacionais específicas, no sentido de uma maior integração harmônica*. (CIBPU, 1964a, p. 81)

Até esta data todos os estudos e levantamentos foram realizados pela equipe técnica da Divisão de Estudos e Planejamento, sob a orientação e a direção de Paulo Mendes da Rocha.⁶ A partir daí, os trabalhos referentes aos aspectos sócio-econômicos na região da Bacia Paraná-Uruguai passaram a ser estudados pela nova equipe que se compunha essencialmente por economistas, sob a orientação e a direção de Antonio Delfim Neto.

Os aspectos técnicos, referentes a obras de engenharia, permaneceram com a antiga Divisão de Estudos e Planejamento, embora sob a nova denominação de Departamento de Estudos e Projetos, mantendo-se composta por especialistas diversos da área da engenharia. A equipe do recém-criado Departamento de Planejamento Econômico e Social foi composta por economistas e auxiliares, sendo estes estudantes da própria área da economia.

4 A sede da CIBPU na Capital paulista localizou-se na rua Barão de Itapetininga, nº 88, 6º andar, alterando de endereço em 1958 para a Rua Libero Badaró, nº 293, 22º andar, conjunto 22-A.

5 A Divisão Administrativa foi dirigida por Apyrgio Nosé; a Divisão de Estudos e Planejamento ficou sob a direção de Paulo Mendes da Rocha, engenheiro da Poli/USP. Quando ocorreram alterações na Divisão de Estudos e Planejamento, em 1961, passou-se a ter dois departamentos com a seguinte representação: o Departamento de Estudos e Projetos, dirigido por Paulo Mendes da Rocha; e o Departamento de Planejamento Econômico e Social, que passou a ser dirigido pelo economista da FEA/USP Antônio Delfim Neto.

6 De acordo com Almeida (2001), o Departamento de Estudos e Planejamento contava apenas com dois profissionais: o diretor Paulo Mendes da Rocha e o próprio Carlos Eduardo de Almeida; somente mais tarde foram contratados mais dois engenheiros.

Essa alteração na estrutura da CIBPU foi reveladora de que surgiam naquele momento novas classes de especialistas em planejamento, basicamente da classe dos economistas. Tanto é que a direção do Departamento de Planejamento Econômico e Social, desde sua origem, sempre foi ocupada por economistas.

Na qualidade de órgão interestadual, suas receitas provinham dos sete estados-membros, os quais participavam com até 0,5% da receita tributária de cada exercício financeiro anterior. Conforme o relatório da primeira vice-presidência, contido nos anais da CIBPU de 1968, a receita auferida pela Comissão mantinha os serviços internos administrativos e técnicos do escritório, os levantamentos realizados pelos próprios técnicos desta comissão e também as pesquisas executadas por profissionais ou empresas de diversas áreas, contratados para executar as tarefas de levantamentos, estudos e projetos.

Considerando-se a estrutura econômica de São Paulo, depreende-se que este estado teve um papel central nos assuntos financeiros pertinentes à CIBPU. Em função disso, a localização da sede da Comissão foi definida na capital paulista e também a sua presidência foi sempre delegada aos governadores paulistas.

Ainda no sentido da importância de São Paulo em relação aos demais estados componentes, basta observar-se as contribuições anuais dos estados-membros destinadas à CIBPU no período de 1953 a 1966: Goiás, 0,01%; Santa Catarina, 0,02%; Rio Grande do Sul, 0,47%; Mato Grosso, 1,97%; Minas Gerais, 2,91%; Paraná, 3,05%; e São Paulo, 91,57%. (CIBPU, 1968, p. 35)⁷. Observa-se que o estado de São Paulo contribuiu com a quase totalidade das receitas, o que tornou inquestionável o seu poder de comando nesta Comissão.

Um outro aspecto do prestígio de São Paulo na CIBPU era revelado pela estrutura jurídica desta, já que o referido estado foi designado como sede dela e de representá-la perante a lei. Desta forma, foram leis paulistas (de nºs 2017 e 2018, ambas de 23 de dezembro de 1952), promulgadas pelo governador Lucas Nogueira Garcez as que aprovaram o convênio de 25 anos, celebrado na Conferência de 1951, entre os estados integrantes, e que deu organização à CIBPU, aprovando inclusive as suas deliberações. Além disso, coube ao estado de São Paulo a publicação do primeiro regimento interno da CIBPU, que, em seu último artigo, esclarecia que deveria ser também publicado nos diários oficiais dos demais estados da Bacia Paraná-Uruguai.

7 Informações contidas no relatório da Primeira Vice-Presidência intitulado *A Comissão Interestadual da Bacia Paraná-Uruguai e seus Problemas Atuais*.

Na organização institucional da CIBPU, ficou especificada a função oficial do seu presidente:

Art. 3º, § 1º - A Comissão será dirigida e administrada pelo seu presidente, que, também, será o seu representante legal, ativa e passivamente, em juízo e fora dele, pessoalmente ou por intermédio de assessor jurídico de sua designação, ou, ainda, por advogados ou procuradores constituídos ou contratados. (São Paulo. Lei n. 2018, de 23 dez. 1952. CIBPU, 1968, p. 208-209)

Sem um comando direto por parte do governo da União, coube a São Paulo, o estado economicamente mais forte da região, a legitimação da CIBPU no sentido de dar-lhe existência e de torná-la legal perante a lei. Entretanto, como se tratava de um órgão interestadual, se fazia necessário a sua legitimação no interior de cada estado membro, onde as Assembléias Legislativas estaduais incumbir-se-iam da aprovação das deliberações e cotas referentes aos respectivos estados, definidas nas conferências anuais.

Tornava-se imprescindível, portanto, criar-se fortes motivações que mantivessem unidos os estados-membros em torno do programa da Comissão. Sobre a dificuldade de administrar-se um órgão interestadual, assim se referiu Carlos Astrogildo Corrêa.⁸

É muito fácil determinar, em uma planificação municipal, estadual ou federal, o interesse diretor do município, do estado ou da nação. Mas uma região fisiográfica é tudo isso, ao mesmo tempo, de sorte que a força centrífuga é predominante e ameaça destruir a planificação artificial. Se nos fosse possível criar um 'reparcelamento' geopolítico, uma 'comunidade de vida na comunidade espacial', então organizaríamos, politicamente, o 'estado-faixa fluvial' do rio Paraná, e simplificariamos de muito os nossos problemas, mas somos obrigados a agir limitadamente, respeitando os superiores interesses da Nação brasileira, e em função dos interesses imediatos dos Estados e dos Municípios da Bacia, o que é bem diferente.

Em consequência, o maior elemento unificador do nosso planejamento [o da CIBPU] – além do tema central já definido – ainda é o próprio 'contato permanente' recomendado pelo Convênio (...). (Corrêa, 1954, p. 12)

A estrutura interestadual, muito embora legasse a São Paulo o papel de anfitrião na administração da CIBPU, provocava ao mesmo tempo

⁸ Carlos Astrogildo Corrêa era representante da CIBPU pelo estado de Goiás, tendo sido convidado pelo diretor do DEP a estabelecer um esquema do Plano Econômico Regional da Bacia Paraná-Uruguaí; estudo apresentado a Paulo Mendes da Rocha em 16/08/1954.

muitas rivalidades entre os demais representantes legais desta, podendo ser percebida, a título de exemplo, na seguinte passagem:

Efetivamente, a comissão [CIBPU] deixou de ter qualquer significação, a não ser de caráter meramente político, visto que os poucos estudos e projetos que tem mandado fazer sobre o aproveitamento hidrelétrico e a navegabilidade do rio Paraná, acabam por ser incorporados aos planos estaduais de São Paulo que, no final, adquire a sua paternidade. (Brasil-Oeste, set. 1957, p. 30)

Outras dificuldades apresentadas em torno da estrutura interestadual residiam no fato de que alguns estados-membros demoraram muito para celebrar o convênio com a CIBPU. Os que mais protelaram na legalização em questão foram: o Rio Grande do Sul, que apenas em 1958 determinou o prazo do convênio e, ainda assim, limitando-o a dez anos, muito embora o houvesse prorrogado, por igual tempo, em 1964; e o estado de Goiás, que somente dispôs sobre sua representação legal na CIBPU em 1964, apesar de ter com esse ato aprovado as resoluções anteriores da mesma e autorizado a abertura de crédito para as despesas conseqüentes do convênio.

Desta forma, mesmo tendo sido a CIBPU uma entidade de personalidade jurídica própria, as dificuldades de administração no território de sua jurisdição eram muitas, tendo em vista que os estados-membros representavam interesses políticos e econômicos distintos entre si.

Na estruturação interna da CIBPU houve a criação de uma comissão interna para administrar o setor de “financiamento e crédito”, cuja finalidade específica era dotar de recursos os projetos definidos para serem executados. Nesse sentido, essa Comissão solicitou ajuda ao governo federal para que estabelecesse, a favor dos fundos da CIBPU, o mesmo percentual de contribuição atribuído aos demais estados integrantes, mas tal solicitação nunca foi atendida.

Outras reivindicações nesse sentido apareceram logo na Primeira Conferência de 1951, na qual a “Comissão de Financiamento e Crédito” deliberou sobre os recursos provenientes de créditos de natureza pluri-anual; a aplicação da quota parte do Plano Salte destinada à região; os créditos advindos do Ponto Quatro; as operações de crédito no exterior para a importação de materiais; a iniciativa particular, a aplicação de capitais mediante o privilégio de concessões; e a aplicação da taxa de melhoria (CIBPU, s.d. (a), p. 67-68).

A proposta de trabalho da CIBPU resumiu-se na determinação de realizar os estudos básicos necessários ao desenvolvimento regional, de

selecionar os empreendimentos e demonstrar a viabilidade de sua execução, e ainda de elaborar projetos e de planejar empresas com capacidade de executá-los (CIBPU, 1968, p. 39).

Muito embora se tenha estruturado legalmente nos termos apresentados e tentando garantir-se financeiramente apenas com recursos internos, a CIBPU enfrentou após alguns anos um outro tipo de dificuldade, representado pela criação de um organismo federal para atuar em parte de sua área de jurisdição. Tratou-se da criação da SPVESUD em 1956 (Lei n. 2976, 28 nov. 1956), com o objetivo de promover o desenvolvimento de uma faixa de fronteira do país, compreendida ao longo da costa oeste, envolvendo os estados de Mato Grosso, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul.

A revista Brasil-Oeste registrou algumas informações acerca da polêmica levantada com a criação desta Superintendência, julgando essa atitude como de descaso do Poder federal para com a CIBPU, nos anos de 1956 e 1957. Destacava esta revista que pouco tempo antes Juscelino Kubitschek era membro do conselho deliberativo da CIBPU, enquanto governador de Minas Gerais, e que, na função de presidente da república, não interferiu para a transformação da CIBPU em órgão federal, autorizando, contudo, a criação da SPVESUD para atuar justamente em parte das áreas de domínio da Bacia Paraná-Uruguai.

Ainda segundo essa fonte, tal confronto se deu por oposição do Presidente Juscelino ao então governador de São Paulo, Jânio Quadros, de forma que o carreirismo político deste não o deixava perceber as manobras que aconteciam na capital federal, tendo em vista que a criação da SPVESUD praticamente anulava a capacidade administrativa e política da CIBPU.

No período da presidência de Jânio Quadros na CIBPU (1955-1959), considerado de turbulência interna, chegou o editor de economia da referida revista a dizer que a CIBPU era um órgão que *vimos sacolejando para ver se toma rumo certo*. O “rumo certo” considerado se referia aos propósitos originais da Comissão de fazer um planejamento no conjunto da região, envolvendo inclusive as áreas internacionais da Bacia Paraná-Uruguai. Além disso, critica o fato de os estudos da mesma ficarem esporádicos e fragmentários, não conseguindo ser iniciada uma fase sequer de planejamento.

Com esse objetivo, denunciou a Brasil-Oeste a ausência da CIBPU por ocasião da Conferência Econômica Interamericana, realizada em Buenos Aires, em 1957; uma conferência que tratou justamente do tema do desenvolvimento econômico da Bacia do Prata, inclusos aqui os seus formadores: Paraguai, Paraná e Uruguai.

A revista anunciou ainda a ausência da CIBPU na Conferência Internacional de Montevideu, realizada nesta cidade em 24 de outubro do mesmo ano. O objetivo desta conferência foi o de estudar e planificar os recursos naturais do rio Uruguai, no trecho de Salto Grande - entre a Argentina e o Uruguai -, o que incluía o Brasil pelo fato de abranger os municípios gaúchos de Uruguaiana, Barra do Quaraim, São Borja e Quaraí, cuja proposta era a da distribuição conjunta de energia elétrica. Como as duas conferências enfocavam temas de desenvolvimento em áreas de jurisdição da CIBPU, não se justificava, de fato, a sua ausência.

A Brasil-Oeste via esta Comissão como um órgão técnico capaz e adequado para servir de verdadeiro porta-voz do governo brasileiro junto aos países integrantes da Bacia do Prata (Brasil-Oeste, set. e nov. 1957; e maio 1958). Essas denúncias revelavam uma CIBPU politicamente enfraquecida e com sérias dificuldades administrativas.

O governador Jânio Quadros foi acusado de deixar a CIBPU cair em total inércia, sequer marcando as reuniões mensais regulares do conselho deliberativo; de não lutar representativamente pela sua federalização e de protelar a eleição para a primeira vice-presidência, fazendo permanecer no cargo, por prorrogação de mandato, um seu aliado político.⁹ Foi acusado ainda de não tomar providências contrárias à criação da SPVESUD.

De qualquer forma, mesmo com os problemas de cunho administrativo que se apresentaram, a estruturação interna da CIBPU garantiu as bases necessárias para a realização de estudos que levaram a uma contribuição para um conhecimento geral e mais completo da região da Bacia Paraná-Uruguai.

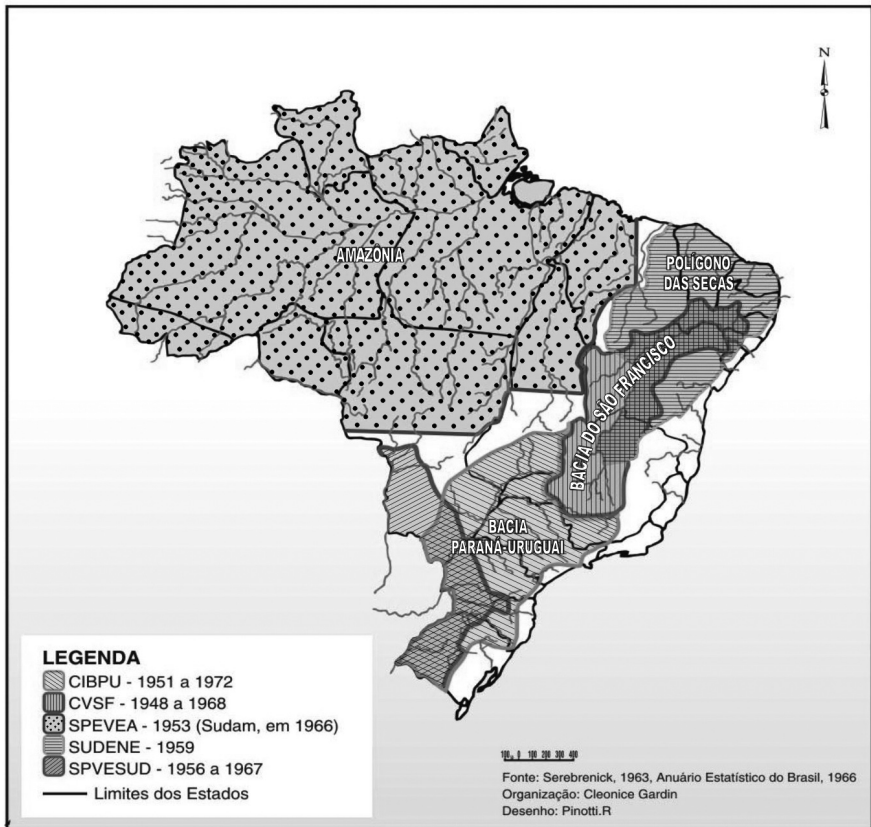
ABRANGÊNCIA TERRITORIAL E DO TERRITÓRIO

O planejamento governamental no Brasil assentou-se sobre recortes territoriais que não coincidiram com as grandes unidades regionais do IBGE e nem com as fronteiras administrativas dos estados da federação, amparando-se mais em unidades geo-econômicas e com o objetivo de diminuição das disparidades regionais e/ou mediante preocupações geopolíticas (mapa 1).

9 Referência ao engenheiro Álvaro de Souza Lima – 1º Vice-Presidente da CIBPU à época.

MAPA 1

PLANEJAMENTOS REGIONAIS NO BRASIL



Assim sendo, o planejamento territorial incidiu sobre as áreas semi-áridas do Nordeste brasileiro e de toda a região Amazônica, esta uma unidade geográfica de domínio da floresta de mesmo nome. Uma preocupação geopolítica, por outro lado, também se encontrava presente na administração territorial da ampla faixa da fronteira oeste brasileira, em áreas de atuação da SPVEA e da SPVESUD.

A administração do território brasileiro foi feita com base em medidas setoriais, seja através dos planos de desenvolvimento, seja pela política praticada pelas superintendências regionais. Além disso, ocorreu, como já destacado, um outro agravante nas administrações regionais: a sobreposição de funções numa mesma área, compondo, como nas palavras

de Costa (1971), *áreas de dívida jurisdicional*, tendo em vista que muitas delas ficavam pertencendo, simultaneamente, a dois ou mais órgãos de planejamento.

As áreas de atuação da CVSF, da SPVEA e da SUDENE não seguiram nem a divisão oficial do país e nem a divisão administrativa dos estados abrangidos pelos referidos órgãos, ficando várias porções de seus territórios justapostas, ora sob a jurisdição de um órgão, ora de outro. Serebrenick (1963) destacou que no Brasil a duplicidade de órgãos de planejamento regional chegou ao caso extraordinário de sobrepor três áreas, numa faixa territorial de 300.000 km, com ações da CVSF, do DNOCS e da SUDENE; e, numa área de 1.000.000 km, a sobreposição entre o DNOCS e a SUDENE. Um outro exemplo de sobreposição de áreas de planejamento no país ocorreu, posteriormente, entre a SUDAM (1966) e a SUDECO (1967), na porção norte dos estados de Goiás e do Mato Grosso, sob o domínio da Amazônia legal (Brasil-Oeste, jan. 1959, p. 41-43).

Segundo Costa (1971, p. 226), a sobreposição de áreas foi um fator complicador que dificultou o gerenciamento do planejamento no Brasil, uma vez que provocou a dispersão de recursos, bem como a duplicação de esforços necessários, desperdícios, diluição de responsabilidades, atritos e mesmo prejuízos irreparáveis.

Um caso a parte foi o estabelecido na SPVESUD, cujo critério de “região de fronteira” baseou-se nos perímetros municipais, dado que os municípios escolhidos nem sempre obedeceram, ainda conforme Costa (1971), ao princípio de proximidade em relação à região proposta.

De acordo com a lei que dispõe sobre o Plano de Valorização Econômica da Fronteira Sudoeste do País, foram abrangidos 105 municípios nos estados de Mato Grosso, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, por critérios não identificáveis. Jorge Gustavo destacou que foi questionável o critério de escolha de alguns municípios classificados para comporem a área da *região da fronteira sudoeste*. Esclarece que a jurisdição da SPVESUD passou a comportar posteriormente 241 municípios, na referida faixa de fronteira que abrangia do Mato Grosso ao Rio Grande do Sul (Costa, 1971, p. 230).

No caso da CIBPU, a sobreposição de áreas ocorreu muito mais em relação à SPVESUD do que em relação à SPVEA, tendo em vista que na parte norte dos estados de Mato Grosso e Goiás (nos atuais Mato Grosso e Tocantins), conforme pudemos constatar, esta comissão não teve atuação efetiva.

O planejamento implantado pela CIBPU, por sua vez, se aproximava bem mais do praticado pela CVSF, pois ambos se apoiaram em unidades territoriais de bacias hidrográficas (mapa 1). Porém, por questões

administrativas, a CIBPU estendeu a sua jurisdição abrangendo por inteiro os estados componentes da Bacia Paraná-Uruguai. Com isso, sua área de abrangência passou a atingir o grande percentual de 38,6% do total da área do território nacional (mapa 3).

Uma das proposições aprovadas na V Conferência de Governadores da CIBPU, realizada em Goiânia (1955), referia-se à questão da região de abrangência territorial da comissão, com o seguinte teor:

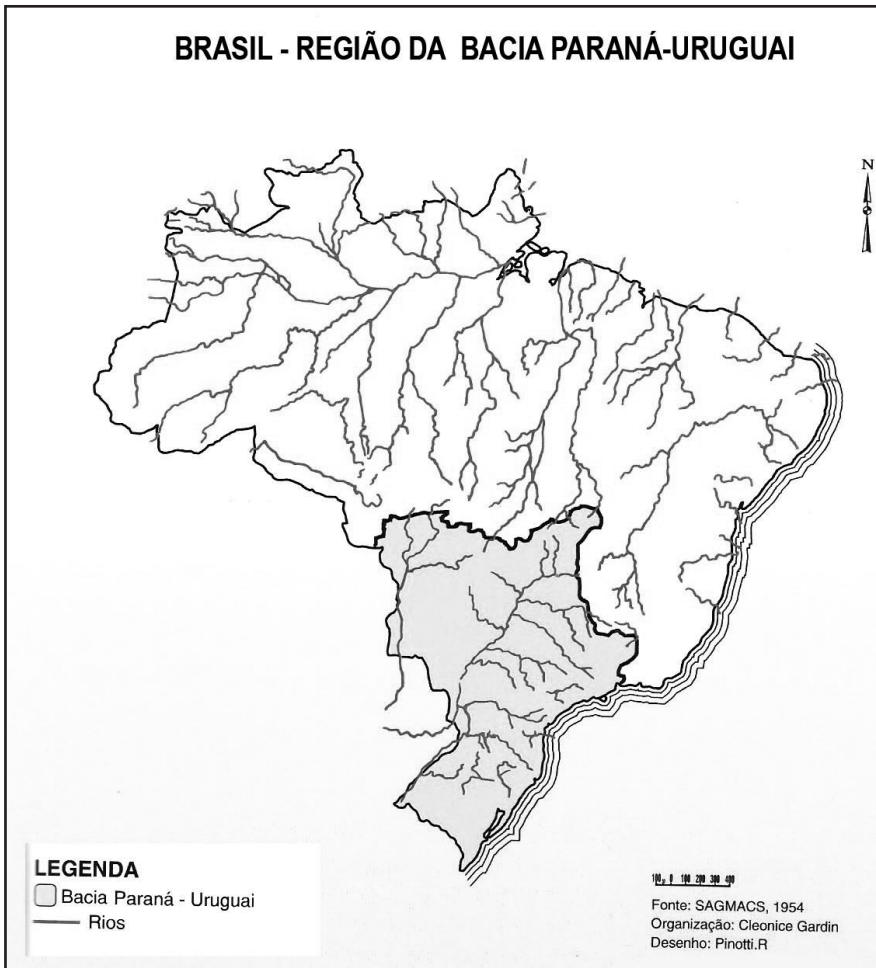
A região da Bacia Paraná-Uruguai, com seus planaltos arqueados para a calha do rio Paraná, deverá ser tratada no planejamento com os territórios dos estados em que se situa (O Estado de São Paulo, 31 maio 1955).

Entretanto, a sua atuação permaneceu praticamente circunscrita à área da Bacia Paraná-Uruguai, uma vez que os estados de Mato Grosso, Goiás e Minas Gerais praticamente não apresentaram qualquer trabalho fora dela.

Constituiu-se uma região de planejamento que revelava ainda uma controvérsia de caráter contraditório: a área da CIBPU nem abrangia toda a Bacia Paraná-Uruguai - visto que esta extrapolava as fronteiras nacionais - e nem se limitou à área drenada pela mesma, expandindo-se para atingir os limites administrativos dos estados componentes. Assim sendo, anexou outras bacias, como a do Paraguai e a parte superior da Bacia do Araguaia-Tocantins, com vistas à construção de canais de ligação entre essas bacias para fins de navegação.

MAPA 2

BRASIL - REGIÃO DA BACIA PARANÁ-URUGUAI



A contradição presente no critério de delimitação da Bacia Paraná-Uruguai apareceu desde os primeiros estudos e levantamentos gerais sobre a bacia. No primeiro deles, preparado pela SAGMACS (Sociedade de Artes Gráficas e Mecnográficas Aplicadas aos Complexos Sociais) em 1954, esclareceu-se que a CIBPU naquele momento ainda não havia definido os limites da referida bacia e que, por esse motivo, o trabalho a ser efetuado adotava a reunião de várias bacias hidrográficas brasileiras, tais como as principais (Paraná e Uruguai) e também as bacias secundárias do Paraíba, do Sudeste e do Paraguai.

Com isso teve-se a inclusão de todos os territórios dos estados de São Paulo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, sendo que em relação

à Minas Gerais e Goiás houve a delimitação apenas das áreas drenadas pelo rio Paraná; e no Mato Grosso houve a delimitação somente nas áreas abrangidas pelos rios Paraná e Paraguai. Os levantamentos gerais realizados inicialmente na Bacia Paraná-Uruguai (recursos minerais, desenvolvimento econômico, possibilidades industriais) tiveram praticamente como base essa delimitação. Sobre o assunto, Carlos Berenhauser Júnior, em nota introdutória ao trabalho intitulado *Possibilidades industriais na Bacia Paraná-Uruguai*, realizado em 1955, diz o seguinte:

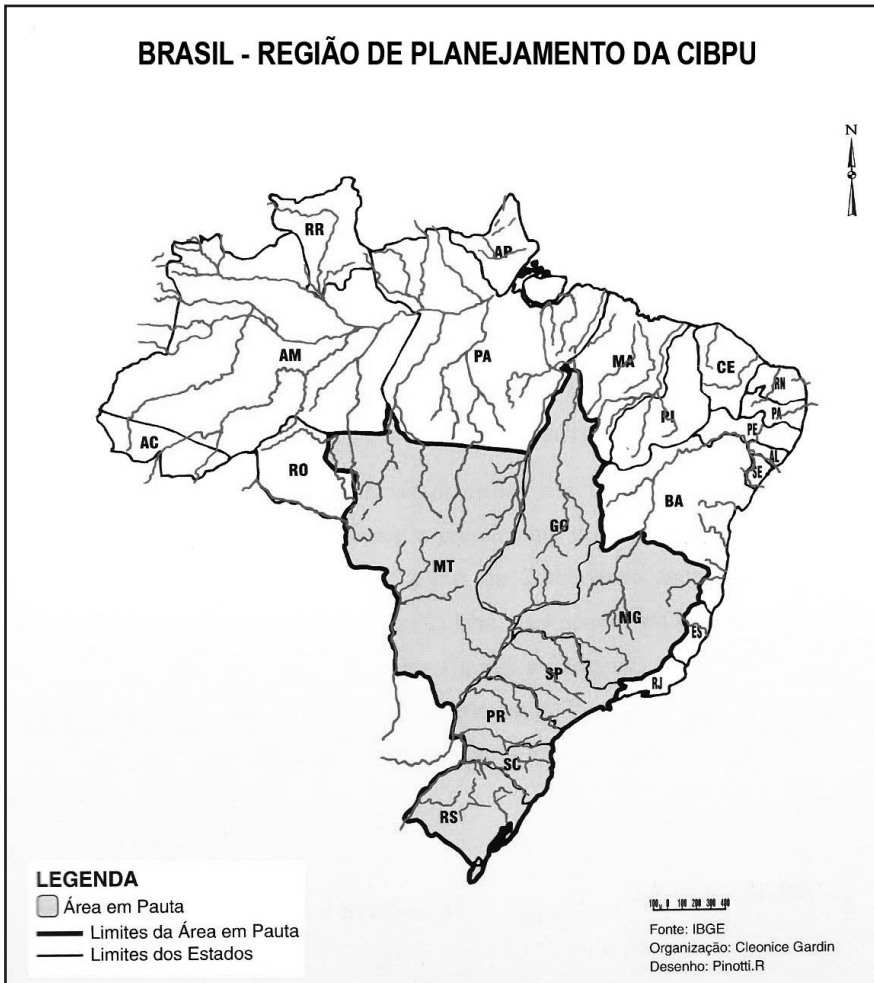
Trata-se, portanto, de uma bacia 'ampliada', mas que na realidade constitui um complexo geo-econômico perfeitamente definido. Não seria justificável, isso sim, mutilar esse conjunto homogêneo, para confinar o estudo a uma área estritamente limitada por fatores físicos.

Todavia, em trabalho da mesma época (1956) sobre os *Recursos Florestais da Bacia Paraná-Uruguai*, a delimitação da área de estudo diferiu dos trabalhos anteriores porque não incluiu na análise a Bacia do Paraguai. Depreende-se, assim, que numa dada “região de planejamento”, a delimitação de área de estudo ficava circunscrita aos elementos que se pretendia privilegiar na análise.

O trabalho realizado pela AGB (Associação dos Geógrafos Brasileiros) em 1955, a pedido da CIBPU, diferenciou-se dos demais pelo fato de considerar teoricamente que a região da Bacia Paraná-Uruguai não se compunha como uma unidade geográfica de análise. Mediante essa compreensão, identificaram os geógrafos que esta bacia era composta de fato por 9 regiões, 24 sub-regiões e 46 zonas geográficas, adotando-se a classificação regional do CNG (Conselho Nacional de Geografia). Trata-se aqui de concepções distintas de “região”, constituindo-se a primeira uma “região de planejamento”, cuja unidade era dada pela bacia hidrográfica, e a segunda pela concepção dos geógrafos, onde se considera como primordial para a definição de “região” de uma certa unidade de elementos do meio físico e humano.

Face à concepção de região que o CNG apresentava, alicerçada principalmente nos elementos físicos do meio, em que a individualização das áreas era dada a partir da unicidade dos elementos naturais (clima, solo, vegetação etc), ressaltou-se nesse estudo a necessidade de detectar as regiões contidas na área da bacia em questão, sem a qual foi considerado que seria muito difícil implantar-se um *planejamento ou orientação das atividades econômicas* (nota introdutória do segundo volume do trabalho realizado pela AGB, intitulado *Condições Geográficas e Aspectos Geo-econômicos da Bacia Paraná-Uruguai*, p. 20).

MAPA 3



Em que pesem as discordâncias ocorridas nos anos sessenta, o planejamento passava a ser o elemento principal para o crescimento econômico do país e as questões conceituais alteraram-se. Desta forma, a própria conferência anual da CIBPU de 1963 testemunhou isso quando, ao se reunir em Cuiabá, recomendou estudos para melhoramento das condições de navegabilidade dos rios Cuiabá e Paraguai, no trecho compreendido entre Corumbá, Cuiabá e Cáceres. E recomendou ainda o estudo de problemas na região da bacia dos rios Araguaia e Tocantins, tendo em vista um plano de navegação interna para o Brasil (Brasil-Oeste, dez. 1963, p. 41).

CARACTERIZAÇÃO E SITUAÇÃO DA BACIA PARANÁ-URUGUAI

Tendo em vista a diversidade de critérios de delimitação adotados pelos estudiosos a serviço da CIBPU ao longo do tempo, ora os dados que se seguem referem-se à área total dos sete estados pertencentes à Bacia Paraná-Uruguaí, ora circunscrevem-se parcialmente em áreas dos estados de Goiás, Minas Gerais e Mato Grosso, dada a distinção já mencionada nos critérios observados para as áreas drenadas pelas bacias do Paraná e do Paraguai.

A região da Bacia Paraná-Uruguaí caracterizava-se, do ponto de vista das condições naturais, como um extenso planalto sedimentar, de relevo tabular, soerguido a altitudes moderadas e delimitado a leste pelo maciço cristalino da serra do Mar e da Mantiqueira, conforme os estudos elaborados pela AGB, já citados. Apresentava uma vegetação caracterizada por campos (limpos e cerrados) e também por áreas de matas. A geologia e os solos desta bacia eram os únicos elementos físicos que apresentavam grande homogeneidade.

Do ponto de vista de sua economia, a Bacia Paraná-Uruguaí era essencialmente agrícola e pastoril, dando lugar ainda às atividades extrativas, com uma população ligada às atividades rurais, como podemos observar pela tabela abaixo.

Tabela 1
Distribuição da população economicamente ativa da Bacia Paraná-Uruguaí
1940-1950
(em percentuais e por estados)

ESTADOS	Setores Econômicos					
	Primário		Secundário		Terciário	
	1940	1950	1940	1950	1940	1950
São Paulo	56	44	15	23	29	33
Minas Gerais	75	69	6	9	19	22
Paraná	73	68	8	13	19	19
Rio Grande do Sul	65	61	9	12	26	27
Santa Catarina	73	68	10	13	17	19
Goiás	80	84	7	4	13	12
Mato Grosso	70	71	6	6	23	23

Fonte: SPL 1956.

Org.: Cleonice Gardin

Do total de 6.024.395 pessoas trabalhando nesta bacia, 56,5% delas se ocupavam com atividades no campo, demonstrando que sua população era predominantemente rural. Observando-se o quadro da distribuição da população economicamente ativa, verifica-se a ocorrência de êxodo rural, um fenômeno migratório que provocou na região o movimento de população rumo às cidades.

Desta forma, com exceção de Goiás¹⁰, que incrementou a população ativa no setor primário em quatro pontos percentuais, e Mato Grosso, que praticamente se manteve igual, os demais estados da bacia declinaram o número de trabalhadores no campo, chegando à cifra majoritária de 12% de êxodo rural no estado de São Paulo. Entretanto, a esse decréscimo verificado na população trabalhadora do campo corresponde um acréscimo, em igual proporção, da população trabalhando na cidade, regra válida para os demais estados da bacia. Não obstante, esse aspecto revelava que o movimento populacional estava ainda praticamente circunscrito às fronteiras estaduais.

Dentre as atividades do campo, sem dúvida a pecuária bovina ocupava posição de destaque, obtendo em 1950, a quase totalidade do rebanho nacional (73,9%). Contudo, a agricultura de exportação na bacia, como o café e o algodão, obteve grande divisa para o país, uma vez que alcançou índices dos mais elevados em relação ao índice total. No mesmo período, a produção regional alcançou a cifra de 65,19% do valor da produção nacional, numa extensão territorial que representava 59,3% da área total cultivada do país. (Berenhauser Jr., 1956, p. 27)

10 De 1940 a 1950, a população de Goiás dobrou de duzentos para quatrocentos mil habitantes, dada a abertura de frente pioneira na área central e por razões de iniciativa oficial de colonização. Cf. SPL, 1956, p. 82.

Tabela 2
Bacia Paraná-Uruguaí (1950)
Distribuição da população, produto interno, municípios e áreas dos estados

Estados	área/km²	População	produto interno NCr\$ 1.000,00 (1952)	Municípios
São Paulo	247.222	9.134.423	33.607	369
Minas Gerais	581.975	7.717.792	16.232	388
Rio Grande do Sul	282.480	4.164.821	10.904	92
Paraná	200.857	2.115.547	9.615	80
Santa Catarina	94.798	1.560.502	3.748	52
Goiás	622.912	1.214.921	2.291	77
Mato Grosso	1.254.821	522.044	1.712	35
Totais	3.285.065	26.430.050	78.109	1.093
Brasil	8.516.037	52.645.479	104.953	1.894

Fonte: Berenhauser Jr., 1956.

Org.: Cleonice Gardin

A magnitude da região da Bacia Paraná-Uruguaí era evidenciada no confronto com a realidade nacional: sua área percentual equivalia, como indicado, a 38,6% do território brasileiro e sua população atingia a cifra de 50,9% da população total. Em relação à sua economia, o produto interno bruto equivalia a mais de dois terços do PIB nacional, numa cifra na ordem de 74,4%. No que diz respeito à realidade urbana, a bacia também se diferenciava do quadro nacional, possuindo 57,7% do total dos municípios brasileiros.

Portanto, como se infere dos dados acima, a região da Bacia Paraná-Uruguaí ocupava uma posição de destaque face às demais regiões, tendo em vista que o desenvolvimento industrial do país se concentrou principalmente em São Paulo.

A composição étnica presente, por sua vez, também se diferenciava do conjunto do país, podendo ser destacada uma intensa imigração desde o final do século XIX. Esse fator repercutiu numa composição diversificada de culturas ao longo da bacia. Destacava-se principalmente a presença de italianos e japoneses, em São Paulo; de eslavos, no Paraná; e de alemães e italianos em Santa Catarina e no Rio Grande do Sul.

Essa composição foi importante porque proporcionou, aos estados receptores, fatores culturais distintos, revelados, por exemplo, pela valorização do trabalho e pelas tecnologias de base empresarial. Todavia,

o aspecto cultural demonstrava-se presente também na arquitetura de algumas cidades, principalmente em Santa Catarina, onde os imigrantes germânicos reproduziram construções típicas de cidades alemãs, a exemplo de Blumenau (SC), e Gramado e Canela, no Rio Grande do Sul.

Do exposto até aqui se infere que a Bacia Paraná-Uruguai caracterizava-se como muito importante para o país, tanto do ponto de vista da economia como do potencial energético necessário para viabilizar a própria expansão de seu desenvolvimento.

Caracterizando separadamente cada uma das sub-bacias na jurisdição da CIBPU, tem-se que a do Paraná é formada pela confluência dos rios Grande e Paranaíba, rios com nascentes em terras goianas e mineiras, numa área de topografia bastante acidentada, o que confere a esses afluentes muitas cachoeiras, como a de Água Vermelha, Marimbondo e Saltos de Pato, no rio Grande; e a Cachoeira Dourada, no rio Paranaíba, conferindo a essa porção um forte potencial energético.

O alto curso do rio Paraná¹¹, no trecho compreendido das nascentes até o salto de Urubupungá, não permitia a navegação por seus terrenos acidentados, mas era, conseqüentemente, uma área de grande potencial hidráulico. Entre Urubupungá e Sete Quedas existia a possibilidade de navegação, com a correção de trechos com grande sedimentação, como os denominados baixios na confluência com o rio Paranapanema.

O rio Paraná é alimentado por afluentes de médio volume, o que lhe confere um volume d'água muito grande; na margem direita, os tributários são os rios Sucuriu, Verde, Pardo, Ivinhema e Amambai; e, na margem esquerda, os rios São José dos Dourados, Tietê, Paranapanema, Ivaí, Piqueri e Iguaçu. Em Foz do Iguaçu, o rio Paraná deixa de banhar terras brasileiras para se tornar internacional, servindo de divisor entre os países da Argentina e Paraguai.

As bacias dos rios Paraná e Paraguai formam a hidrografia da bacia do Prata, abrangendo desta forma os territórios internacionais da Bolívia e principalmente do Paraguai e da Argentina.

A bacia do rio Uruguai, por sua vez, é formada pelos rios Canoas e Pelotas, que nascem na Serra Geral, em Santa Catarina, e recebe ainda os seguintes afluentes: rios do Peixe, Passo Fundo, Chapecó, Peperi, Guaçu e Ijuí. Na parte do planalto o rio Uruguai apresenta rápidos e quedas, implicando numa área de potencialidade energética. A partir daí, o seu curso torna-se gradativamente lento e vai alargando-se de forma a criar várias ilhas fluviais. Recebe ainda os afluentes Camaquan (das Missões),

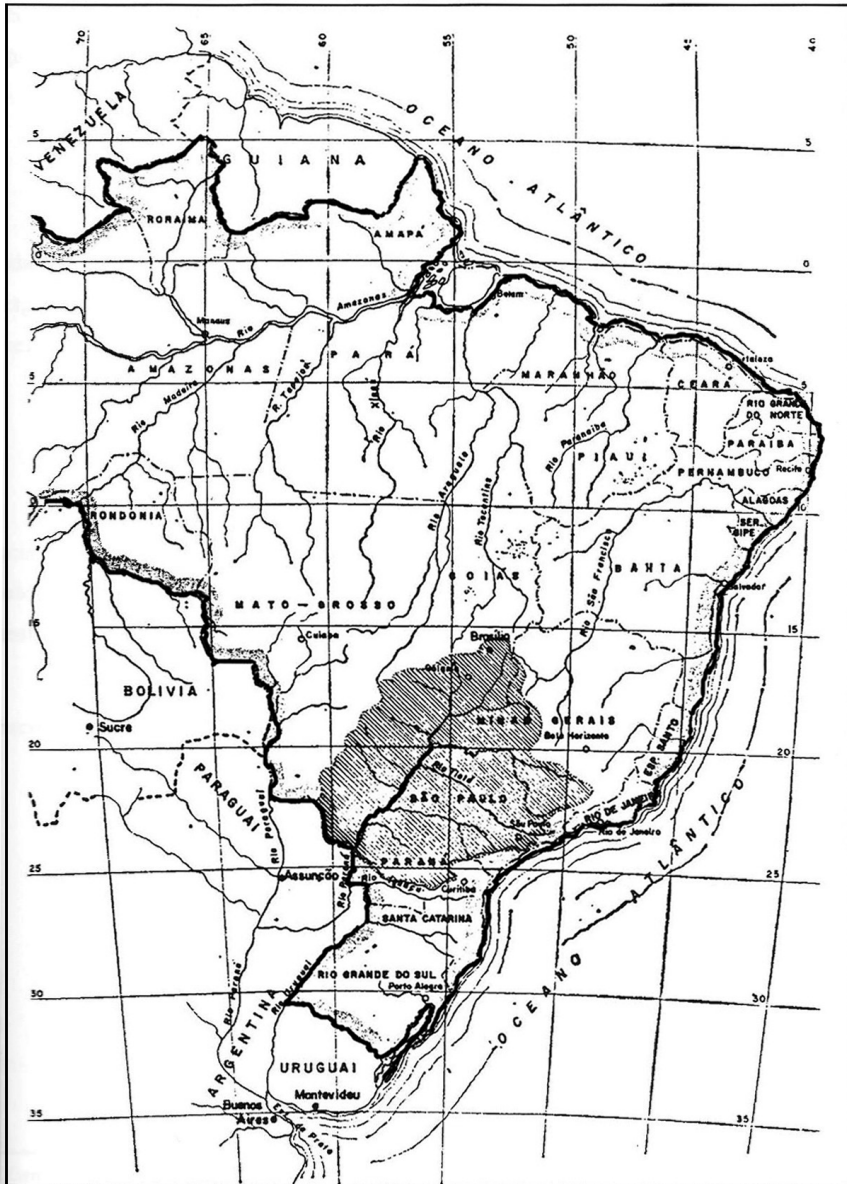
11 O alto curso do rio Paraná estende-se de sua formação até o Salto de Sete Quedas; o curso médio, de Sete Quedas até à confluência deste com o rio Paraguai (em território paraguaio); e o baixo curso, dessa confluência até à desembocadura, no Oceano Atlântico (então como rio da Prata).

Ibicuí e Quaraí. Apresenta a característica de dividir os estados de Santa Catarina e Rio Grande do Sul e também se caracteriza como linha divisória internacional entre o Brasil e a Argentina, e também pertence à Bacia Platina.

A maior motivação para o desenvolvimento da Bacia Paraná-Uruguai foi dada pela grande potencialidade energética da região: mais da metade do potencial hidráulico nacional (55%) nela ocorria, um recurso natural disponível ao planejamento regional.

FIGURA 1

SITUAÇÃO GEOGRÁFICA DA BACIA DO ALTO PARANÁ



Fonte: Yassuda, 1966

Considerando-se a produção de energia hidrelétrica existente na referida bacia, verifica-se que a localização das maiores usinas construídas era próxima aos grandes centros urbanos da época, como São Paulo (Cubatão), Curitiba, Porto Alegre e também Goiânia, segundo o estudo de Heldio Xavier Lenz César intitulado *Potencial, Produção, Distribuição e Consumo de Energia na Bacia Paraná-Uruguai*, escrito por ocasião do convênio entre a AGB e a CIBPU (AGB, 1955). Entretanto, o potencial instalado na região naquele momento indicava o grau de superioridade, em urbanização e desenvolvimento econômico, do estado de São Paulo, em relação aos demais.

Tabela 3
Distribuição de Usinas na Bacia Paraná-Uruguai
- 1954 -

Estados	NÚMERO DE USINAS		
	Hidro	Termo	Total
Rio Grande do Sul	132	168	300
São Paulo	174	101	275
Minas Gerais	224	12	236
Santa Catarina	100	43	143
Paraná	50	43	93
Goiás	51	6	57
Mato Grosso	5	5	10

Fonte: AGB, 1955.

Org. Cleonice Gardin

No tocante às fontes térmicas, observa-se que as termelétricas obtiveram alguma preferência de instalação pelo fato de envolverem menores investimentos, de não exigirem grandes obras e não necessitarem de linhas de transmissão muita extensas. Em função disso, localizavam-se em centros urbanos onde havia uma grande demanda concentrada de energia. A maioria das termelétricas era movida a óleo, por ser este um combustível de maior poder calorífico, sobretudo se comparado ao carvão mineral nacional, de baixo teor térmico.

O potencial energético instalado refletia então as aglomerações humanas de cada estado, bem como sua capacidade de organização. Portanto, áreas de maiores densidades demográficas e com estruturas industriais concentravam os maiores potenciais instalados e as linhas mais extensas de transmissão.

A Bacia Paraná-Uruguaí, pela grande capacidade potencial de recursos energéticos, tornou-se, com a administração da CIBPU, um palco privilegiado de estudos e projetos, cujo objetivo era o de transformar os recursos potenciais em fontes de abastecimento em geral para, a partir daí, incrementar o desenvolvimento regional. Nesse sentido, tornam-se então necessárias algumas considerações sobre outros recursos presentes nesta bacia.

Tabela 4
Potencial Instalado na Bacia Paraná-Uruguaí

Estados	Potência em kw
São Paulo	862.350
Minas Gerais	261.722
Rio Grande do Sul	104.866
Paraná	58.597
Santa Catarina	42.392
Goiás	8.001
Mato Grosso	7.697

Fonte: AGB, 1955.

Org. Cleonice Gardin

Essa região era possuidora de algumas jazidas minerais, muito embora não se constituísse com uma grande concentração desses recursos, apresentando minérios importantes para o país, como as jazidas de carvão, em Santa Catarina; jazidas de minério de ferro e manganês no morro de Urucum, em Mato Grosso; calcário para a produção de cimento, em Capão Bonito e Apiaí, no estado de São Paulo, em Cerro Azul e Rio Branco do Sul, no Paraná, e em Bodoquena e Corumbá, em Mato Grosso.

Além desses minerais, havia também a ocorrência de outros depósitos de minérios, como a bauxita, o zircônio, o urânio e o tório (minerais radioativos) em Poços de Caldas (MG); apatita, em Araxá (MG) e em São Paulo, no Ribeira de Iguape (Jacupiranga e morro do Serrote). Havia ainda minerais de outros tipos, porém, apresentando pouca importância em relação aos demais citados.

Apesar da existência de abundantes jazidas de alguns minerais, como o minério de ferro e o manganês, a influência destes no desenvolvimento industrial da bacia era muito pequena, uma vez que serviam principalmente como matérias-primas para a exportação. As exceções ficavam por conta do aproveitamento do carvão, do calcário, de materiais cerâmicos e da bauxita (Morais, 1956, p. 15).

Esses estudos foram importantes para que a CIBPU projetasse, no processo de industrialização pretendido para cada estado, uma evolução em torno das suas atividades primárias, tais como agricultura, pecuária, extrativismo e mineração.

De acordo com Morais (1956), a indústria mineral da bacia encontrava-se localizada junto às áreas das jazidas, com exceção dos grandes centros industriais, como São Paulo e Rio de Janeiro, e de centros regionais, como Porto Alegre e Curitiba que, por razões de concentração geral dos equipamentos e de outros fatores, aglutinaram também muitas dessas indústrias.

Em termos de desenvolvimento urbano, São Paulo foi a capital que melhor reuniu as condições favoráveis ao processo de industrialização, tais como maior disponibilidade de capital; proximidade do mercado consumidor, das matérias-primas e das fontes energéticas; meios de transporte acessíveis e mão-de-obra abundante.

Nesse processo ocorreu o crescimento de alguns setores industriais (entre as décadas de 1930 e de 1950), sendo o da metalurgia, dos equipamentos elétricos e dos produtos químicos e farmacêuticos os que mais cresceram. Em contrapartida, decresceram os setores tradicionais da indústria, como os ramos têxteis, de alimentos e calçados (Berenhauser Jr., 1956, p. 47).

A produção industrial da bacia participou com 68,36% do valor da produção nacional em 1950. Todavia, quase metade do total (46,79%) era produzida somente pelo parque industrial paulista, ficando os demais estados com os seguintes percentuais: Rio Grande do Sul, 8,65%; Minas Gerais, 7,18%; Paraná, 3,07%; Santa Catarina, 2,01%; Goiás, 0,43%; e Mato Grosso, com apenas 0,23%.

Por essa breve exposição pode-se perceber o grau de importância que obteve a região da Bacia Paraná-Uruguaí para o conjunto do Brasil. Analisando-se o papel dos transportes como um fator essencial na impulsão do desenvolvimento, verifica-se que nessa mesma bacia localizava-se o melhor sistema ferroviário do país, tanto em extensão das linhas quanto em razão das múltiplas ligações entre vários pontos intra-regionais. As linhas ferroviárias participavam em 1950, com um percentual de 52,16% do total das linhas nacionais. Em relação à melhoria dessas estradas, representada por um sistema de eletrificação, quase toda ela se localizava também nesta região (77,5%).

Os transportes rodoviários, por outro lado, também ocuparam posição de destaque em relação ao todo nacional, muito embora não tivessem tido na época a prioridade dos investimentos que se conheceram depois. Tratava-se de uma rede de estradas de rodagem cuja extensão equivalia a 64% da rede nacional.

Uma vez que a Bacia Paraná-Uruguai possuía uma infra-estrutura satisfatória e concentrava os centros industriais mais dinâmicos, coube à CIBPU um papel relevante na condução do desenvolvimento regional. Nesse sentido, os estudos inicialmente propostos, de característica preliminar, prosseguiram posteriormente, dando subsídios para o surgimento de usinas hidrelétricas e de pólos industriais em todos os estados da bacia.

Os levantamentos iniciais deram prioridade à produção hidrelétrica, à construção e melhoramento de trechos ferroviários, à eletrificação de estradas de ferro e áreas rurais. Priorizaram também a construção de rodovias e viabilizaram estudos para desenvolver o sistema de hidrovias, além de instalações de equipamentos urbanos, entre outras melhorias.

Portanto, uma sondagem mais próxima dos estudos e das obras produzidas pela CIBPU é um caminho necessário para a compreensão de seu papel como instrumento de planejamento regional.

CAPÍTULO 2

SONHO, CORAGEM E OUSADIA:

O PLANEJAMENTO DA CIBPU

O PLANEJAMENTO DA CIBPU NA BACIA PARANÁ-URUGUAI

A CIBPU constituiu-se, conforme o exposto, num órgão de planejamento territorial, com vistas a proporcionar o desenvolvimento da ampla região abrangida pelas bacias dos rios Paraná e Uruguai. Sua proposta nesse sentido foi a da implantação de um planejamento integrado, cujo elemento de coesão era dado por seus principais rios.

Tratava-se de um desenvolvimento regional impulsionado pelo aproveitamento racional dos seus rios, de forma a incrementá-lo a partir de setores infra-estruturais de energia e transportes. O resultado dessa diretriz foi o da implantação de grandes usinas hidrelétricas nos acidentes geológicos dos cursos fluviais, ao mesmo tempo em que se abriam os próprios rios à navegação.

Com relação à estruturação do sistema de transporte nesta região, a visão da CIBPU era pela abertura sucessiva de grandes linhas de navegação interior, através da transposição das bacias Paraná-Paraguai-Araguaia/Tocantins e Paraná-Paraguai-Amazonas, nas quais os sistemas de transportes ferroviário e rodoviário integrar-se-iam nos longos percursos a serem criados de linhas hidroviárias.

Para o incremento regional empreendeu a CIBPU inicialmente a realização de levantamentos gerais, tanto de aspectos físicos, quanto dos de ordem sócio-econômica na região da Bacia Paraná-Uruguai. Após essa fase, propôs a Comissão a realização de estudos com a finalidade de impulsionar o processo de industrialização nesta bacia, objetivando o seu desenvolvimento econômico, conforme as etapas que serão apresentadas a seguir.

No propósito inicial de desenvolver o amplo vale do Paraná, a CIBPU, desde a primeira conferência de governadores em 1951, revelou uma ousada tarefa: as resoluções designadas diziam respeito a um plano de aproveitamento integral da bacia do Paraná, à qual se somou a bacia do Uruguai, envolvendo uma grande produção de energia elétrica e a implantação conjunta de um sistema de navegação interior, este também integrado aos sistemas de transporte rodoviário e ferroviário regional.

Por ocasião da referida conferência (1951) foram constituídas quatro comissões de estudos para propor, durante o evento, recomendações advindas de estudos específicos nos vários setores econômicos relacionados

com a infra-estrutura regional e de acordo com as necessidades dos vários estados-membros, a partir daquele momento.

Em tal conferência foram então definidos 40 itens de atuação, sendo que, dentre eles, 35 tratavam da questão de melhoramentos e implantação de infra-estrutura de transportes e energia. Em face desse objetivo, os dirigentes dos estados signatários da CIBPU propuseram, de forma complementar, a construção e/ou o aperfeiçoamento de inúmeras obras, dentre elas estradas de ferro e de rodagem, pontes e portos fluviais na região da Bacia Paraná-Uruguai.

O engenheiro Carlos Eduardo de Almeida, primeiro profissional contratado pelo Departamento de Estudos e Planejamento da CIBPU, sob o comando do diretor Paulo Mendes Nogueira da Rocha, foi quem enfrentou precursoramente todas as dificuldades postas naquele momento pelo próprio meio, realizando os levantamentos iniciais para a localização das primeiras usinas hidrelétricas do rio Paraná e afluentes.¹²

O enfoque dado pela CIBPU, sob a orientação do governador paulista Lucas Nogueira Garcez, era o do desenvolvimento regional baseado no aproveitamento múltiplo e integral dos cursos d'água. Almeida atentou para o fato de que a navegação era o meio de transporte mais esquecido na época (início da década de 1950), sendo esse o motivo pelo qual Garcez deu mais ênfase à navegação, principalmente tendo-se em vista a experiência bem sucedida do TVA (Vale do *Tennessee*), já referenciada.

Até aquele momento a exploração dos rios dava-se praticamente em função da geração de energia elétrica, com exceção do rio Tietê, no qual havia sido iniciado um processo de aproveitamento múltiplo.¹³ Esta Comissão fez alguns estudos no rio Tietê, muito embora este ficasse sob a jurisdição do DAEE (Departamento de Água e Energia Elétrica) do estado de São Paulo.

Com uma nova filosofia de trabalho, a CIBPU inicialmente empreendeu estudos no rio Paranapanema, para o qual contratou a empresa holandesa Deerns Engenharia. Tratava-se de um trabalho conjunto nos rios Paranapanema, Tibagi, Ivinhema e Brilhante, com vistas ao desenvolvimento integral (vide capítulo 4) e também à interligação das bacias Paraná e Paraguai.

12 Carlos Eduardo de Almeida, engenheiro da área da navegação, ao retornar da pós-graduação na França foi contratado, em 1952, pelo Departamento de Estudos e Planejamento da CIBPU, como consultor nos trabalhos de campo. Em 1957 foi contratado como assistente técnico de Paulo Mendes da Rocha, para os estudos de engenharia, cargo que exerceu praticamente até o fim da CIBPU. Conforme entrevista realizada em 21/11/2001.

13 A exploração do rio Tietê iniciara-se um pouco antes da CIBPU, sendo desenvolvida paralelamente aos trabalhos da CIBPU. A concepção de aproveitamento múltiplo aplicada também a este rio deve-se também à orientação dada pelo governador Lucas Nogueira Garcez (1951-1955), que, de acordo com Carlos Eduardo de Almeida, era defensor dessa corrente do desenvolvimento.

Conforme exposição gentilmente dada pelo engenheiro Almeida, essa empresa pertencia ao grupo Nedeco (*Bureau d'Etudes Neerlandais, La Haye*, Holanda), uma organização para-governamental holandesa, criada com a finalidade de acolher a mão-de-obra que havia ficado ociosa com a expulsão dos trabalhadores holandeses da Indonésia, devido a conflitos entre os dois países. A Nedeco agrupava firmas de engenharia e outras empresas privadas holandesas, principalmente projetistas, de consultoria, projetos e estudos, e possuía o apoio dos órgãos públicos holandeses. Ressalta o mesmo engenheiro que os estudos realizados pela Deerns eram então subsidiados pelo governo holandês, tendo a CIBPU pago por eles um valor considerado irrisório, bem abaixo do custo real daqueles estudos.

Pela experiência direta no assunto, o engenheiro Almeida esclarece que fez pessoalmente a fiscalização desses estudos no Paranapanema e Ivinhema-Brilhante, se deslocando logo depois para a Holanda para acompanhar o final do projeto; um deslocamento que durou vários meses, o que lhe permitiu afirmar tratar-se de um projeto muito bom, bem feito e muito interessante para a época. E lamenta dizendo que passou mais de 50 anos fazendo estudos e projetos de navegação no Brasil e considera que muito pouca coisa foi realizada *daqueles sonhos que a gente tinha; o projeto do Paranapanema era muito interessante – se tivesse sido feito teria transformado a economia regional, independente da transposição* que se pretendia (Almeida, 2001).

Após os estudos realizados no rio Paranapanema, o mesmo engenheiro esclarece na entrevista que a CIBPU voltou-se para os estudos do aproveitamento múltiplo do rio Paraná, dando prioridade ao salto de Urubupungá, por motivos estratégicos: Urubupungá era a chave da conexão com o rio Tietê; tornava-se preciso então fazer a ligação do rio Tietê com o rio Paraná, de forma que os estudos do rio Tietê precisavam da definição do que seria feito no rio Paraná, para então se fazer a ligação.

Aos estudos do salto de Urubupungá foi dado, portanto, um enfoque mais amplo, que era o seu aproveitamento para fins múltiplos. O referido engenheiro esclarece que Jupiá foi justamente a chave de ligação, visto que represou as águas do Paraná e do Tietê, definindo os parâmetros para o devido aproveitamento deste último.

O aproveitamento múltiplo e o aproveitamento integral eram a base de estudos da CIBPU. O uso múltiplo das águas nos foi didaticamente relatado pelo engenheiro Almeida, que considera que até à criação desta Comissão a construção de usinas continha basicamente a idéia apenas do aproveitamento hidrelétrico. Depois dela, entretanto, esse quadro alterou-se passando aos procedimentos de aproveitamento integral dos cursos d'água.

A concepção de “aproveitamento múltiplo” dos rios, elaborada pela CIBPU, implicava numa utilização das águas de forma harmônica, em todos os usos possíveis, de maneira que uma atividade não interferisse nas demais. Por esse método se estudava individualmente os usos dos rios para navegação, para a produção de energia, para a irrigação, para o controle das enchentes, para o abastecimento urbano, objetivando tirar-se o máximo da capacidade de cada função, sem interferir na outra.

O “aproveitamento integral” dos cursos d’água, por outro lado, dizia respeito à extensão do procedimento do aproveitamento múltiplo a toda a bacia hidrográfica (no caso da bacia do Paraná, considera-se apenas a parte nacional dela); trata-se de uma concepção que dava ênfase à navegação. A idéia básica, portanto, era de que se devia dar a todas as atividades do rio o uso integrado máximo. Ou seja, uma integração das várias funções para se tirar o máximo de aproveitamento do conjunto: *o máximo de energia que não atrapalhe a navegação; o máximo da navegação que não atrapalhe a irrigação e energia* (Almeida, 2001). Esta concepção encontrava respaldo no princípio básico e consciente de que o recurso hídrico é um recurso natural renovável, muito embora limitado, o que torna obrigatório e responsável o seu aproveitamento numa potencialidade máxima.

Na prática, entretanto, o aproveitamento integral do curso d’água, em que se destina a retirar dele o seu uso máximo, é feito através do procedimento denominado “canalização dos rios”. Almeida esclarece que na engenharia ficou convencionado utilizar-se o termo “canalização” para a operação de construção de barragens sucessivas nos cursos dos rios, de tal maneira que uma barragem esteja no fim do represamento, do remanso da outra, de modo a não restar nenhum desnível entre uma barragem e outra. Esclarece o referido engenheiro que o termo técnico “canalização” não tem qualquer relação com o canal do rio em si, ou ainda com operações de retificação do mesmo, vindo a causar muitos erros de interpretação por isso.

Com a grande tarefa de orientar o desenvolvimento regional, a CIBPU deu início, em 1953, aos trabalhos gerais de campo. A princípio os levantamentos efetuados visaram a obtenção de dados para uma primeira aproximação dos problemas da grande região da Bacia Paraná-Uruguai, envolvendo os aspectos econômicos, sociais e físicos. Os estudos assentavam-se em áreas pouco exploradas, de modo a exigir da CIBPU uma longa fase de trabalho paciente e obscura de pesquisas, tal qual foi afirmado em um de seus relatórios gerais, envolvendo as seguintes atividades:

(...) levantamentos topográficos e hidrográficos que houveram de ser iniciados pelo próprio reconhecimento dos terrenos, mal representados nas cartas gerais de que se dispunha, primeiros recobrimentos

aerofotográficos, trabalhos pioneiros de levantamento indispensáveis ao desenho das plantas, ao traçado dos perfis longitudinais, ao conhecimento das seções transversais dos cursos principais de privilegiada rede hidrográfica, à localização e estimativa das disponibilidades de energia; estudos hidrológicos iniciados, em muitas bacias, pela instalação e operação sistemática dos primeiros postos fluviométricos e pelas primeiras medições de descarga (...). (CIBPU, 1957, p. 13)

Representava, portanto, uma tarefa de desbravamento científico da região, na qual tudo se traduzia por ser uma primeira vez. Com o objetivo de preparar um plano geral de aproveitamento da hidrografia regional, passou então a CIBPU a reunir uma vasta documentação técnica para subsidiar os projetos de melhoramentos necessários à implantação de um amplo sistema hidroviário.

Em 1953 houve a primeira tentativa de elaboração de um plano de desenvolvimento regional para a Bacia Paraná-Uruguai, em que o representante de Goiás, Carlos Astrogildo Corrêa, apresentou ao conselho deliberativo da CIBPU um memorial intitulado “Elementos Componentes de uma Planificação”. Com base nesse estudo foi elaborado pelo mesmo representante um “Esquema do Plano Regional Econômico da Bacia Paraná-Uruguai” a partir das proposições iniciais da CIBPU (das resoluções da conferência de 1951), contendo as razões explicativas, o esquema e o quadro explicativo do plano.¹⁴

O estudo elaborado por Corrêa fundamentava-se na visão global de planejamento dos fenômenos sócio-econômicos regionais, seguindo a orientação dada pela CIBPU, centralizando esses elementos em torno da regularização do regime fluvial dos principais rios. Tratava-se, portanto, de uma concepção de que somente a partir do trabalho do aproveitamento múltiplo e integral das águas estabelecer-se-ia o planejamento econômico regional da bacia.

Para a implantação de serviços essenciais e de estabelecimento de escala de prioridades, previu esse estudo a instituição de um “Plano de Emergência”, para ser aplicado rapidamente, cujo objetivo era o de facilitar a execução do plano principal, de duração mais longa, permitindo a execução imediata e essencial de um grande número de serviços básicos por toda a bacia. Considerou-se como serviços básicos indispensáveis à logística do plano, os seguintes:

(...) os levantamentos aerofotográficos, [os] estudos e pesquisas diversos de caráter transitório, [as] vias provisórias de comunicações visando o acesso aos pontos onde se localizarão as obras importantes, [as] instalações-

14 O referido memorial foi apresentado ao Conselho em setembro de 1953, e o esquema do Plano Regional Econômico em 16 de agosto de 1954.

piloto que vão permitir a construção de obras correspondentes, de maior vulto, etc. (Corrêa, 1954, p. 18)

Em relação à escala de prioridades, o mesmo estudo defendia os projetos que produziam renda, como os serviços de eletricidade que auferem rendimentos em função da venda de energia, ou de projetos de irrigação, pela arrecadação da taxa de uso da água pelos beneficiários:

Precisamos criar no nosso planejamento uma espécie de máquina financeira, ou seja: obras produtivas que produzam renda imediata; renda que produzam o aumento das nossas verbas, verbas que financiem novas obras reprodutivas. E assim sucessivamente.

Ainda no “Plano de Emergência” o estudo fixava a necessidade de delimitar-se na bacia a zona caracterizada como subdesenvolvida, das zonas que já criara mercados consolidados.¹⁵ Na zona subdesenvolvida haveria preferência de investimentos para transformá-la em um mercado potencial.

Corrêa trabalhou no estudo com a noção de “pontos de germinação” ou “pontos de crescimento”, propondo as seguintes medidas urgentes:

- 1 - Aproveitamento do sistema fluvial do Paraná-Uruguai, especialmente para fins de navegação e de produção de energia hidrelétrica;
- 2 - Construção do “Canal do Tietê” (cf. relatório do coronel R. M. Warren de 1952 para a CMBEU) para servir de cordão umbilical ligando a zona sertaneja à zona industrializada;
- 3 - Multiplicação de colônias agropecuárias de base cooperativista, ao longo dos rios e outras vias de comunicação;
- 4 - Intensificação do programa já iniciado de penetrar a zona Centro-Oeste com “pontas de lança” ferroviárias, que deverão ser eletrificadas.

O estabelecimento de colônias agropecuárias na zona subdesenvolvida (interiorana) da bacia funcionaria como “pontos de germinação” para impulsionar com sua produção o comércio e a indústria da zona desenvolvida (Corrêa, 1954, p. 22).

¹⁵ Corrêa informa que essa delimitação havia sido objeto de resolução apresentada na Quarta Conferência de Governadores, realizada em Belo Horizonte, naquele mesmo ano (1954), pelo governador do estado do Paraná (Corrêa, 1954, p. 20).

Esse plano provavelmente encontrou dificuldade de aprovação, o que pode ser deduzido pela ausência de informações sobre o seu conteúdo ou mesmo sobre os possíveis desdobramentos nos relatórios anuais da CIBPU.

Apesar disso, houve a implementação do Plano de Aproveitamento Integral da Bacia do Alto Paraná - na parte do médio Paraná, a jusante de Sete Quedas. Contudo, houve interferência dos órgãos do governo federal impedindo o prosseguimento dos trabalhos nessas partes, se considerarmos que mesmo na bacia do rio Uruguai (em que pese a resolução aprovada, nesse sentido, na última Conferência de Governadores da CIBPU de 1968), o referido plano não foi implantado.

A CONSTITUIÇÃO DE VIAS FLUVIAIS

A opção pela hidrovia marcou os rumos tomados pela CIBPU na sua origem, baseada que estava na experiência internacional em países desenvolvidos, como os Estados Unidos, o Canadá, a Inglaterra, a França e outros países europeus (CIBPU, 1957).

Consideravam os dirigentes da CIBPU que

as redes rodoviárias nacional e estaduais estão convenientemente planejadas e vêm sendo executadas satisfatoriamente dentro de normas estabelecidas pela legislação em vigor, com recursos pela mesma assegurados e que o sistema ferroviário nacional está a exigir remodelação e reaparelhamento, já exaustivamente estudados e planejados pela Comissão Brasil-Estados Unidos para Desenvolvimento Econômico, sugerimos ao Conselho Deliberativo, que houve por bem aprovar essa orientação, que a Comissão evitando duplicidade de esforços e dispêndio nos setores rodo-ferroviários, estudasse de preferência os rios da bacia, visando projetar sua regularização e seu aproveitamento para a navegação e para a produção de energia elétrica. (CIBPU, 1955, p. 3)

Nesse sentido, através de um contrato efetivado com o SNBP (Serviço de Navegação da Bacia do Prata; uma autarquia federal encarregada de explorar a navegação dos rios Paraná e Paraguai) nos anos de 1954 e 1955, a CIBPU foi vencendo as dificuldades naturais dos serviços que incluíam desde o reparo de embarcações até a aquisição de instrumentos e de aparelhagem técnica para utilização em campo e o treinamento do próprio pessoal envolvido nesses trabalhos. Competia à CIBPU o fornecimento de cartas, mosaicos aerofotográficos e demais elementos solicitados, bem como o custeio das despesas necessárias (CIBPU, 1955, p. 11-12).

Os trabalhos executados pelo SNBP no rio Paraná, no trecho entre Jupia e Guaíra, foram: levantamento do perfil longitudinal deste rio; levantamentos

topográficos e ecobatimétricos, bem como estudos de balizamento dos canais de navegação, com a devida sinalização, de forma a permitir também o tráfego noturno do rio. Posteriormente foi feito um outro contrato com esse mesmo organismo federal (1957), no sentido de assegurar o uso efetivo, por um que se fizesse necessário, das embarcações indispensáveis à execução dos trabalhos ainda a serem desenvolvidos (CIBPU, 1957).

Inicialmente contou ainda a CIBPU com o apoio da Diretoria de Hidrografia e Navegação da Marinha brasileira, a qual realizou uma restituição aerofotogramétrica da referida área, o que veio a permitir a elaboração de cartas hidrográficas precisas ao longo do trecho Jupuí-Sete Quedas. Esses trabalhos compuseram as cartas gerais de navegação do rio Paraná, abrangendo os seguintes trechos do rio: rebojo do Jupuí, baixios da Paulicéia, a extensão entre Presidente Epitácio e o Porto Tibiriçá, a barra do Paranapanema e os baixios do Morumbi e do Amambaí.

Essas cartas parciais abrangiam as partes do rio Paraná que ofereciam dificuldades à navegação, constituindo-se num instrumento fundamental, a ser complementado com os estudos de balizamento do canal fluvial para o desenvolvimento mais acentuado da navegação neste rio, objetivo proposto inicialmente.

Em 1959 encontravam-se prontas mais três cartas hidrográficas do rio Paraná, a primeira delas abrangendo o segmento entre a Ilha Comandante Genésio ao Porto Santo Antônio; a segunda, do Porto fazenda Caiuá ao Porto Camargo; e a terceira, ligando as duas primeiras, de Porto Camargo à Ilha Comandante Genésio.

Sob a orientação e os encargos da CIBPU, o *Álbum de Cartas de Navegação do Rio Paraná* foi impresso pela Diretoria de Hidrografia e Navegação da Marinha Brasileira, ocorrendo, pelo esgotamento da primeira edição, a sua reimpressão logo a seguir, dado o crescente interesse pela navegação nessa bacia, na época (CIBPU, 1961, p. 16).

Dentro de um programa de desenvolvimento da rede de navegação interior da Bacia Paraná-Uruguai, a CIBPU propôs a construção de uma grande via de navegação em direção ao litoral, pelo rio Paranapanema, a montante de Salto Grande, pelo aproveitamento dos lagos formados pelas barragens de Salto Grande e Jurumirim. Essa via fluvial seria prolongada no sentido inverso, em direção ao rio Paraguai, através dos rios Ivinhema e Brilhante onde, através da construção de um canal, seria feita a ligação destes com o rio Miranda, adentrando então no rio Paraguai. Este itinerário resultaria na abertura de cerca de 800 km de vias fluviais (CIBPU, 1955, p. 14), conforme o *Plano de Navegação Fluvial da CIBPU de 1956*.

Esses trabalhos implicavam em levantamentos topográficos e hidrológicos ao longo dos cursos desses rios e de cobertura

aerofotogramétrica nas margens dos mesmos e da área pretendida para a transposição das bacias. Conforme referido anteriormente, para estudo dos rios Ivinhema e Brilhante, e dos rios Paranapanema e Tibagi, foi contratada a firma Deerns, cujos levantamentos eram encaminhados para os escritórios técnicos da empresa, na Holanda, para análise, desenho e projeto da obra de melhoramento (CIBPU, 1957, p. 30-35).

No rio Paranapanema esta empresa ficou encarregada de efetuar estudos no trecho compreendido entre Salto Grande e a foz, no rio Paraná; e também no rio Tibagi, sempre obedecendo ao princípio de produção de energia elétrica e desobstrução do rio para a navegação.

Na primeira etapa dos trabalhos foram realizados levantamentos da linha de base em partes do rio Paranapanema; nivelamento e contranivelamento em trechos dos rios Paranapanema, e Ivinhema e Brilhante; e o perfil longitudinal nos rios Paranapanema e Ivinhema. Foram ainda efetuados estudos hidrográficos, tais como: observações sistemáticas de postos fluviométricos nas bacias do Paranapanema e Ivinhema; medições periódicas da vazão para determinação das curvas chave nas seções principais; e estudos de descarga sólida, coleta e análise granulométrica do material de fundo (CIBPU, 1955, p. 14-15).

A organização dos trabalhos de campo foi completada com os levantamentos topográficos e observações fluviométricas realizadas nos rios Paranapanema, Tibagi, Ivinhema e Brilhante, em meados de 1955.

Em 1958 o relatório geral dos estudos realizados foi entregue publicado, em dois volumes, em língua francesa¹⁶, tendo sido nele definidos dois esquemas de ação ao plano proposto de navegação.

Para o rio Paranapanema, os dois esquemas foram:

(...) o primeiro por meio de simples regularização, vencidas apenas algumas seções de maior declividade por meio de barragens eclusadas e o segundo por meio de canalização completa do curso d'água, desde Salto Grande, até cerca de treze quilômetros da barra, regularizando apenas esse último trecho por meio de espigões e diques longitudinais (CIBPU, 1959, p. 16).

Os rios Brilhante e Ivinhema apresentavam, comparativamente, condições mais favoráveis do que o Paranapanema, muito embora o rio Ivinhema oferecesse dificuldades para a implantação de uma via fluvial para o transporte de grande capacidade. Para o sistema Brilhante-Ivinhema foi proposto que

¹⁶ DEERNS PLANEJAMENTO E ENGENHARIA S/A. *Etude et avant-projets des travaux d'aménagement en voies navigables des cours inférieurs des fleuves Paranapanema, Tibagi et Ivinhema-Brilhante*. Vol. I (texto), 264 p, vol. II (anexos). Este estudo foi publicado em São Paulo em 1958.

O plano final de melhoramento do rio Ivinhema-Brilhante comportaria a regularização desde o rio Paraná (km 335) até a barra do [rio] Dourados (km 67) e a canalização do trecho superior até a ponte da estrada Dourados-Rio Brilhante (km 0) (CIBPU, 1959, p. 20-21).

Nessa ordem de considerações, a constituição de uma grande linha de navegação interior entre os rios Paraná, Paranapanema e Ivinhema ficava dependente naquele momento da regularização do regime do rio Paraná, e também dos estudos que estavam sendo feitos neste para a construção de barragens, como a de Sete Quedas, em Guaíra (que não chegou a ser viabilizada), e a de Paranayara (um projeto de 1963 não aprovado pela União, em face da federalização do setor de energia no Brasil, com a criação do Ministério das Minas e Energia e da Eletrobrás, respectivamente em 1960 e 1961).

Outro curso fluvial bastante explorado pela CIBPU para fins de navegação foi o do rio Pardo, afluente da margem direita do rio Paraná.¹⁷ Paralelamente aos estudos de transposição, foram sendo desenvolvidos estudos topográficos, batimétricos e hidrológicos neste rio, de suas cabeceiras, na área de Camapuã, até a foz, no rio Paraná; executados pela firma Sociedade de Engenharia Simões Pinto Ltda., empresa considerada de larga experiência em trabalhos no vale do São Francisco (CIBPU, 1957).

O rio Anhanduí (afluente do rio Pardo), pelo fato de apresentar condições favoráveis à navegação fluvial, sendo trafegado por linhas regulares de navegação desde há muito até a localidade de Porto Alegre, foi também incluído nos programas de trabalho da CIBPU. Desta forma, em 1957, os trabalhos estabelecidos nesse rio abrangeram desde a foz até acima das corredeiras do quilômetro 120, cujo levantamento se considerou indispensável, tendo em vista as possibilidades de seu aproveitamento, como fonte de energia (CIBPU, 1959, p. 25).

Os levantamentos topográficos e hidrográficos realizados no rio Anhanduí, numa extensão de aproximadamente 120 km, foram entregues em 1963, de acordo com o relatório da CIBPU do mesmo ano. Desta forma, eram mais 420 km que se somavam ao projeto de implementação de uma grande via fluvial no interior do Brasil.

Os trabalhos executados constaram de: 120 km de linha de base; 298 seções transversais topo-batimétricas; instalação e observação de 4 réguas limnimétricas definitivas e 6 réguas provisórias; determinação de coordenadas astronômicas; e medição de azimutes verdadeiros e trabalhos

17 Os estudos sobre o rio Pardo encontram-se detalhados no terceiro capítulo, que trata da atuação da CIBPU no estado de Mato Grosso.

complementares (CIBPU, 1964a, p. 18). Com isso, a Empresa Sociedade Engenharia Simões Pinto, contratada também para os trabalhos no rio Pardo (termo de aditamento de 22/5/1957), ficou responsável também pelos levantamentos topográficos e hidrométricos no rio Anhanduí, no trecho da foz até aproximadamente 20 quilômetros a montante do local denominado Porto Alegre, perfazendo uma extensão de 120 km de via navegável.

A CIBPU passou então a contar com um volume de dados topográficos e hidrográficos considerados suficientes, de forma que, acrescidos de apenas alguns estudos hidrométricos, permitir-se-ia a elaboração dos anteprojetos de canalização (de barragens sucessivas) dos cursos fluviais do Pardo e do Anhanduí. Essa era uma medida tida como a mais indicada, tendo em vista a existência de declividades elevadas nos cursos destes rios e também a possibilidade de aproveitamento hidrelétrico, principalmente no rio Pardo (CIBPU, 1964a, p. 18).

Dando prosseguimento ao plano de navegação fluvial, a CIBPU procedeu também a estudos na porção norte do estado do Paraná, tendo em vista a sua importância em termos de clima e solo e da intensificação de correntes migratórias, o que denunciava necessitar esta parte de um planejamento integral. Assim sendo, em 1958 a CIBPU contratou ainda com a Sociedade de Engenharia Simões Pinto, levantamentos topo-hidrográficos no rio Ivaí, desde sua foz no rio Paraná até cerca de 40 km a montante da localidade de Tereza Cristina, numa extensão de aproximadamente 600 km. Contratou, de outra forma, com a mesma empresa, estudos no rio Piquiri, no trecho desde sua foz até a barra do rio Cantu, afluente da margem direita, numa extensão aproximada de 220 km (CIBPU, 1964a, p. 13).

Tendo em vista uma série de dificuldades apresentadas no decorrer dos levantamentos nos dois rios, os trabalhos no rio Piquiri foram suspensos, à espera de uma melhor definição de cotas de retenção do rio Paraná. No rio Ivaí, os trabalhos foram finalizados em 1963, resultando em levantamentos topo-hidrográficos completos, nivelamento geométrico de precisão de 488 km de linha básica de 1.145 seções transversais completas; instalação e observação por um período superior a 12 meses de 12 escalas limnimétricas definitivas e 21 provisórias, além do levantamento topográfico detalhado dos principais acidentes do rio (CIBPU, 1964a, p. 15).

A CONSTITUIÇÃO DE SISTEMAS FLUVIAIS: A INTERLIGAÇÃO DE BACIAS HIDROGRÁFICAS

A preocupação da CIBPU com a ligação das principais bacias hidrográficas brasileiras encontrava-se respaldada no pensamento predominante da época (início dos anos de 1950), segundo o qual a solução

para a integração brasileira adviria das grandes hidrovias (Almeida, 2001). A CIBPU incorporou esse pensamento uma vez que, de acordo com o princípio básico do aproveitamento integral dos rios, dava prioridade à navegação como meio de transporte, com objetivos de ampliação do sistema de navegação fluvial no interior do Brasil.

A proposta firmada pelo Departamento de Estudos e Planejamento da CIBPU, nesse sentido, era, conforme indicado, a de interligação das bacias Paraná-Paraguai-Amazonas, e também da interligação, no extremo sul do país, das bacias Uruguai e Guaíba.

Para a ligação da bacia do Paraná com a do Paraguai, foram propostas duas transposições: uma delas entre os rios Brilhante-Miranda e a outra entre os rios Pardo-Coxim. A união da bacia Amazônica (considerada aqui como inclusa nesta a bacia do Araguaia-Tocantins, com base em Azevedo, 1972) com as do Paraná-Paraguai foi proposta inicialmente através da transposição entre os rios Taquari-Araguaia; havendo, em meados da década de 1960, uma outra indicação de transposição, de forma a ligar os rios Aguapeí e Alegre (nascentes dos rios Paraguai e Guaporé/Madeira, respectivamente).

Objetivando analisar o planejamento realizado pela CIBPU, com a finalidade de transposição de bacias nas principais vias fluviais interioranas do Brasil, passamos a expor, a seguir, os estudos e os levantamentos realizados na área de sua jurisdição – a Bacia Paraná-Uruguai - e mesmo alguns trabalhos realizados fora dela.

Os primeiros estudos efetivados pela CIBPU, visando ao desenvolvimento da rede de navegação do país, ocorrem a partir de 1954; nesse período foram realizados os trabalhos de *Estudos preliminares da transposição das bacias Ivinhema-Brilhante e Miranda* e *Estudos dos rios Pardo-Coxim-Taquari-Araguaia, tendo em vista a transposição das Bacias Paraná-Paraguai e Paraguai-Araguaia*.

Os estudos sobre a ligação dos rios Miranda e Brilhante resultaram inicialmente em recobrimentos aéreos, numa faixa de 6 km de largura entre as cidades de Maracaju e Nioaque, nos anos de 1954 e 1955, visando a escolha do local definitivo para o assentamento do canal de transposição. A importância dada pela CIBPU a esta ligação é percebida na seguinte passagem do primeiro relatório elaborado pela Divisão de Estudos e Planejamento:

Uma vez concluídos esses estudos que permitirão fixar, tecnicamente, as condições de transposição das bacias consideradas e a sua viabilidade, terá a Comissão elementos para julgar, em definitivo, da oportunidade de prolongar através do Miranda, os estudos necessários ao projeto definitivo do último trecho da esplêndida via de transportes destinada, sem dúvida,

Considerada a ligação dos divisores Brilhante-Miranda como um dos mais fascinantes problemas a serem resolvidos no projeto da rede de navegação interior do país, ela impunha a transposição de desnível da ordem de 100 metros, para ser resolvido tanto por intermédio de baterias de eclusas em escala como por elevadores de embarcação. No caso de opção pelas eclusas, o problema maior considerado seria o do suprimento de água de alimentação, inexistente no curso superior dos rios do planalto.

A área de transposição entre os rios Pardo-Coxim e Taquari-Araguaia, com a finalidade de ligação das bacias Paraná-Paraguai-Amazonas, foi o outro local estudado pela CIBPU. Assim sendo, realizou-se um recobrimento aerofotogramétrico numa faixa de 20 km de largura ao longo desses rios, numa extensão superior a 1.300 km, perfazendo uma área de cerca de 2.500 km² (CIBPU, 1959, p. 22, e 1964a, p. 16-17).

Na área de Camapuã, na parte que serve de divisor entre os rios Pardo e Coxim, foi feita uma restituição aerofotogramétrica numa área de 450 km², na escala de 1: 25.000, com curvas de nível de 5 em 5 metros.

Todos os trabalhos realizados ao longo desses rios tiveram também a preocupação de enquadrá-los nas cartas gerais do país, através da amarração aos marcos de referência planimétrica e altimétrica do Conselho Nacional de Geografia e do Instituto Geográfico e Geológico do Estado de São Paulo (CIBPU, 1959, p. 25-26). Tratava-se de informações essenciais que seriam incorporadas e integradas ao sistema nacional de dados, contribuindo para a própria formação de um banco de dados da bacia do Paraná e para um conhecimento básico do país, do ponto de vista do desenvolvimento econômico.

A transposição entre os rios Taquari e Araguaia, conjuntamente com a ligação Taquari-Pardo, compunham a proposta de uma grande linha de navegação comercial, considerada pela CIBPU como a via de maior viabilidade, em condições

muito mais favoráveis do que a maioria das transposições que asseguram (...) interconexão de todas as grandes bacias fluviais da Europa e justificam estudos mais positivos que equacionem, sob ponto de vista rigorosamente técnico, problema da mais transcendente importância para a política e economia sul-americana (CIBPU, 1955, p. 16).

Prosseguiu-se desta forma rumo à determinação do traçado mais favorável de transposição entre o Pardo-Coxim e o Taquari, subordinados ao término dos estudos dos rios Coxim e Taquari. Pelo relatório da CIBPU de 1960 (p. 18) noticiou-se a execução de um recobrimento aerofotogramétrico nas partes de transposição, numa área de cerca de 1.400 km², que indicou sérias dificuldades para a pretendida ligação entre os rios Pardo e Coxim. De acordo com esclarecimentos do engenheiro Almeida, o desnível nessa área de transposição era da ordem de 120 metros, o que vinha a inviabilizar essa pretensão.

Além das transposições propostas para os rios Pardo-Coxim/Taquari, e entre os rios Taquari-Araguaia e Brilhante-Miranda, todas elas em território mato-grossense, havia uma outra proposta de ligação de bacias no extremo sul do Brasil, em território do estado do Rio Grande do Sul, visando a união da bacia do rio Uruguai com o oceano Atlântico, através da transposição dos rios Jacuí e Ibicuí.

O Rio Grande do Sul naquela ocasião era um estado que se destacava dos demais pelo empenho dado ao desenvolvimento de estudos e melhoramentos dos seus portos e vias navegáveis. Realizava este, através do seu DEPRC (Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais) a administração e construção de portos e o estudo de melhoramento dos rios.

O Rio Grande do Sul vem executando, há vários anos, estudos sistemáticos dos seus cursos de água principais, visando a construção de grandes sistemas de navegação interior, entre os quais se destacam os estudos dos rios Ibicuí e Vacacaí, cuja ligação através dos banhados de Santa Catarina permitiria a ligação direta do rio Uruguai ao Oceano.

A importância de uma via navegável dessa natureza dispensa comentários.

Tendo em vista a possibilidade de uma efetiva colaboração no desenvolvimento desses trabalhos, inteiramente enquadrados nos seus programas, a Comissão [CIBPU] vinha estudando, desde princípios de 1955, a oportunidade de um acordo com o Estado do Rio Grande do Sul, cujas bases, firmadas em princípio de 1956, permitiram a assinatura de um contrato (cf. contrato entre a CIBPU e o Deprc, de 3/4/32956. CIBPU, 1956).

Este contrato entre a CIBPU e o DEPRC, com a finalidade de elaboração de estudos dos divisores de águas das bacias dos rios Ibicuí e Jacuí, foi feito nos seguintes termos:

I - Os trabalhos a que se referem o presente contrato tem por fim especial a escolha e o estudo definitivo da diretriz mais aconselhável para o traçado

de um canal de transposição ligando as Bacias dos rios Jacuí e Ibicuí (...) bem como a obtenção dos dados necessários ao respectivo projeto; II – Para consecução desse objetivo o Departamento se compromete a colocar a serviço do contrato a sua organização, os seus arquivos e a sua experiência, realizando diretamente ou mediante contratos e convênios (...) os seguintes trabalhos: a) pesquisas sobre dados já existentes a respeito do problema, compreendendo levantamentos topográficos, reconhecimentos, explorações, dados meteorológicos, hidrográficos, demográficos e econômicos; b) levantamentos aerofotogramétricos, interpretação e restituição estereofotogramétrica das áreas que se tornarem necessárias aos estudos; c) levantamentos topo-hidrográficos que forem considerados necessários aos estudos; d) organização e manutenção de pontos hidrometeorológicos com aparelhamento fornecido pela Comissão (...); e) estudos geológicos preliminares que se tornarem indispensáveis ao estudo comparado dos possíveis traçados do canal de transposição; f) seleção e análise dos elementos obtidos tendo em vista a comparação das soluções possíveis à fixação definitiva do traçado mais aconselhável (...) (CIBPU, 1956).

O prazo estipulado para esses estudos foi de três anos, tendo ficado o DEPRC obrigado a apresentar um plano geral dos trabalhos a serem executados, bem como relatórios parciais sucessivos sobre a sua evolução, de forma a conter a previsão dos trabalhos seguintes.

Ficou também este Departamento responsável pela apresentação de um relatório final completo, contendo todas as *cartas, plantas, perfis, fotografias aéreas, diagramas e dados analíticos das observações hidrometeorológicas, estudos geológicos, econômicos, demográficos e demais elementos que assegurem a possibilidade de desenvolvimento do projeto definitivo do canal* (CIBPU, 1956, p. 3). No referido contrato ficou a CIBPU responsável também pelo fornecimento de recursos financeiros necessários à execução dos referidos trabalhos, orçados em Cr\$ 4.700.000,00 (moeda da época).

O desenvolvimento geral do sistema hidroviário na região da Bacia Paraná-Uruguaí, através da ligação das grandes bacias hidrográficas brasileiras, levaria, conforme pretendia a CIBPU, à ousada tarefa de constituição de uma ampla rede nacional de transporte, onde se pretendia implementar uma interação do sistema hidroviário com os sistemas rodoferroviários.

A questão da interligação de bacias foi bem colocada na seguinte exposição:

A CIBPU está interessada no estudo sistemático não só dos cursos de água existentes na bacia, como nos de outras bacias, visando o projeto das grandes vias interiores de transporte fluvial. Transpondo os limites

geográficos de cada uma das bacias, orienta-se no sentido de articulá-las em um vasto sistema de interligação das áreas hidrográficas, para constituição de grandes linhas fluviais. Teríamos, se e quando feitas tais interligações, a bacia do Paraná em ligação com os sistemas hidrográficos do Prata e do Amazonas. As dimensões continentais do nosso país, coriadas (sic) pelas bacias hidrográficas interligadas, possibilitam a formação de uma imensa rede de navegação fluvial, comparável ou superior às maiores existentes no mundo (URSS e EUA). (O Mato-grossense, 21 nov. 1963)¹⁸

O volume de estudos realizados no sentido de viabilizar-se o referido sistema integrado de navegação nacional demonstra o grande interesse que havia por parte da CIBPU nessa questão.¹⁹ O grau de importância dado pela Comissão aos estudos de navegação fluvial pode ser também avaliado pelo percentual de participação desse setor nas suas despesas de serviços, que no período de 1953 a 1957 foi de 55% do total dos mesmos.

Houve também a iniciativa do Laboratório de Pesquisas Hidráulicas, da UFRGS (Universidade Federal do Rio Grande do Sul), de solicitar cooperação da CIBPU para a ligação direta da capital, Porto Alegre, ao mar, *pela abertura de um canal, através do cordão litorâneo, tendo o Conselho (da CIBPU) autorizado o custeio de estudos geológicos preliminares (...) executados pelo Instituto de Pesquisas Tecnológicas da UFRGS* (CIBPU, 1959, p. 29).

Prosseguindo no sentido da criação de grandes linhas de navegação interior, a CIBPU procedeu ainda a entendimentos em 1962, com a recém-criada CIVAT (Comissão Interestadual do Araguaia-Tocantins), congregando os estados do Pará, Maranhão, Goiás, Mato Grosso e Distrito Federal. Este órgão foi estruturado segundo o modelo da CIBPU, composto com a mesma estrutura e finalidade, o que sugeria uma colaboração efetiva das duas entidades para o programa fundamental de estudos de interligação de

18 Esta edição traz uma reportagem de duas páginas, com o título: “Rumo à Integração do Centro-Sul”, noticiada por ocasião da IX Conferência de Governadores da CIBPU, realizada nos dias 23 e 24 de novembro de 1963, em Cuiabá. Trata-se de uma transcrição de matéria originalmente publicada na Revista *Visão* de 15/11/1963.

19 Foram vários os estudos da CIBPU que trataram dessa questão, a saber: *Estudos Preliminares da Transposição das Bacias Ivinhema-Brilhante e Miranda* (1954); *Estudos dos Rios Pardo-Coxim-Taquari-Araguaia, tendo em vista a transposição das Bacias Paraná-Paraguai e Paraguai Araguaia* (1954); *Restituição Aerofotogramétrica das Áreas de Transposição de Camapuã, entre o Pardo e o Coxim-Taquari* (1955); *Estudo da Interligação das Bacias dos Rios Vacacai e Ibicui, no Rio Grande do Sul*, em convênio com o Deptº Estadual de Portos, Rios e Canais do Rio Grande do Sul, incluindo a aquisição de equipamento e instalação de dez estações hidrometeorológicas e estudos topográficos da zona de transposição das bacias (1956); *Restituição Aerofotogramétrica das Áreas de Transposição de Camapuã, entre as bacias dos rios Paraná e Paraguai* (1958); *Estudo do Problema de Transposição Ibicui-Jacui*, em colaboração com o estado do Rio Grande do Sul (1958); *Considerações sobre a Ligação Fluvial das Bacias dos Rios Paraguai e Amazonas* (1965); *Interligação das Bacias Prata-Amazonas - Estudos Preliminares* (1966). CIBPU, 1968, p. 266-267, 269 e 271-272.

bacias que a CIBPU vem desenvolvendo desde o início das suas atividades na bacia do Paraná e precisaria ser iniciado, com a mesma objetividade, na bacia Amazônica (CIBPU, 1964a, p. 19).

Com essa finalidade a CIBPU patrocinou um convênio entre a CIVAT e a Diretoria de Hidrografia e Navegação da Marinha (DHNM), custeando todos os trabalhos necessários de levantamentos hidrológicos preliminares e topo-hidrográficos de uma primeira seção do rio Tocantins, entre Belém e as corredeiras de Itabócas, a serem realizados pela DHNM.

Os referidos trabalhos, que envolveram também o estudo da maré que se fazia sentir a distâncias consideráveis da cidade de Belém, foram iniciados nos primeiros meses de 1963 e prosseguiram ininterruptamente. De acordo com o relatório de 1963 da CIBPU, ocorreu uma série de dificuldades envolvendo desde a demora na entrega de equipamento eletrônico para os serviços, até o atraso na execução do recobrimento aerofotográfico da área que estava a cargo da FAB (Força Aérea Brasileira). Com isso, apenas menos da metade do trabalho previsto foi realizado até o final de 1963, o que exigiu uma prorrogação deste convênio.

As razões que motivaram esses estudos se embasaram na necessidade de

permitir o efetivo melhoramento das condições de navegabilidade do baixo Tocantins, em uma extensão de cerca de 450 km, permitindo estabelecer, até essa distância, de Belém, uma navegação econômica e efetiva, que equivale a aproximar as regiões centrais do Pará e Maranhão dos centros de comércio (CIBPU, 1964a, p. 20).

Argumentava a CIBPU na ocasião que a economia das áreas marginais do rio Tocantins ficava prejudicada em função do emprego de embarcações incompatíveis com a economia dos transportes fluviais. Para a resolução desse grave problema, foi estabelecido então um programa em que se dividia este rio em seções, de modo a ir vencendo gradativamente os obstáculos concernentes à navegação, impondo, desta forma, um programa necessariamente de longo prazo.

Alegando a necessidade de prorrogar-se o prazo dos trabalhos, um novo convênio foi firmado entre as entidades envolvidas, com dispêndios financeiros por conta da CIBPU. Para os trabalhos eram utilizados equipamentos modernos de medição de distância e de localização de pontos sondados, alguns dos quais empregados pela primeira vez no Brasil, vindo desta maneira a acelerar a realização dos levantamentos (CIBPU, 1965a, p. 7).

Em outubro de 1965 a DHNM entregou o relatório final das atividades executadas no rio Tocantins durante quatro anos. Apesar de não ter sido

possível completar os serviços inicialmente previstos no contrato, com os dados levantados seriam elaboradas e publicadas 4 cartas hidrográficas de navegação desse rio, pela mesma Diretoria, sendo uma delas de grande precisão (escala 1: 50.000), compreendendo o trecho entre Belém e o paralelo de 49°. As demais cartas eram denominadas de “praticagem” (escala 1: 100.000), portanto, sem as precisões e os detalhes da primeira, e cobriam o trecho do rio até pouco a montante de Tucuruí, sendo estas do mesmo tipo que as cartas amplamente utilizadas no rio Amazonas.

A primeira etapa para o conhecimento das possibilidades de navegação do baixo Tocantins foi concluída por essa série de cartas de navegação. O relatório final apresentado pela DHNM, considerado como um *acervo valioso e original de informações*, incluiu também dados geográficos e econômicos, importantes instrumentos para o conhecimento da área (CIBPU, 1966a, p. 12).

Como um órgão de planejamento interestadual, a CIBPU dependia das decisões políticas dos governos dos estados componentes, como também da articulação com o governo federal no sentido de orientar algumas medidas. Uma delas foi a iniciativa de ligação da bacia do Paraguai com a do Amazonas, diretriz preconizada na Comissão que voltava com força no início dos anos 1960, momento em que foi criada, pelo Ministro de Viação e Obras Públicas, uma comissão específica denominada Grupo de Trabalho da Ligação das Bacias Amazônica e Prata. Objetivando dar subsídios a essa questão, foi feito então um relatório intitulado *Considerações sobre a ligação fluvial das bacias dos rios Paraguai e Amazonas* (publicado em 1965), pelo engenheiro Almeida, da CIBPU, e membro do referido Grupo de Trabalho.

No relatório citado (p. 4), foi ressaltado que os únicos levantamentos realizados na região Amazônica eram os procedidos pela CIBPU na área de transposição Pardo-Coxim-Taquari-Araguaia, considerados como o *único documento de caráter técnico existente sobre os divisores das bacias do Prata e Amazonas*.

Nesse trabalho foram mencionadas sete proposições possíveis para a ligação entre as bacias dos rios Amazonas e Paraguai:

- 1) *Ligação Jauru-Guaporé: rio Paraguai – rio Jauru – rio Aguapeí – canal intermediário – rio Alegre – rio Guaporé – rio Mamoré – rio Madeira – rio Amazonas;*
- 2) *Ligação Jauru-Guaporé-Juruema: rio Paraguai – rio Jauru – rio Aguapeí – canal intermediário – rio Alegre – rio Guaporé – rio Saravé – canal intermediário – rio Juruena – rio Amazonas;*

- 3) *Ligação Paraguai-Arinos: rio Paraguai – rio Paraguai superior – rio Santana – canal intermediário – rio Preto – rio Arinos – rio Tapajós – rio Amazonas;*
- 4) *Ligação Cuiabá-Arinos: rio Paraguai – rio Cuiabá – ribeirão da Serragem (ribeirão dos Nobres) – canal intermediário – ribeirão do Estivado – rio Arinos – rio Tapajós – rio Amazonas;*
- 5) *Ligação São Lourenço-Mortes: rio Paraguai – rio Cuiabá – rio São Lourenço – canal intermediário – rio Manso (ou das Mortes) – rio Araguaia – rio Tocantins – foz do Amazonas;*
- 6) *Ligação São Lourenço-rio das Garças: rio Paraguai – rio Cuiabá – rio São Lourenço – rio Poguba – rio Cogueian – canal intermediário – rio das Garças – rio Araguaia – rio Tocantins – rio Amazonas;*
- 7) *Ligação Taquari-Araguaia: rio Paraguai – rio Taquari – Córrego do Torto – canal intermediário (águas emendadas) – ribeirão do Sapo – rio Araguaia – rio Tocantins – foz do Amazonas (Almeida, 1965, p. 8).*

Tendo em vista a inexistência de levantamentos batimétricos e altimétricos dos referidos rios para a análise de suas condições de navegabilidade, concluiu o mesmo relatório com a impossibilidade de definir, dentre as opções acima, qual seria a *mais favorável para a implantação de uma via fluvial*. Mesmo assim, considerou-se que:

A via Taquari-Araguaia apresenta a vantagem de atravessar regiões atualmente mais desenvolvidas e de poder ser articulada, conforme indicado no Plano Nacional de Viação, através de outros canais de ligação, à Bacia do rio Paraná (ligação Pardo-Coxim ou Tocantins-Paranaíba) e a Bacia do rio São Francisco (ligação Tocantins-rio do Sono com rio Preto-São Francisco) (Almeida, 1965, p. 11).

Afirmou-se também que se somava à condição favorável acima especificada a questão da pequena extensão de rios não navegados nessa via e a distância considerada *relativamente curta* entre Corumbá e Belém, tornando essa diretriz das mais convenientes (Almeida, 1965, p. 9 e 11).

Em 1966 a CIBPU publicou um trabalho preliminar no mesmo sentido, na forma de anteprojeto, sobre a interligação das bacias do Prata e Amazonas, criando uma outra via fluvial pela ligação dos rios Madeira-Guaporé-Alegre-Aguapeí-Paraguai.

Esse anteprojeto partiu das propostas levantadas pelo general Francisco Jaguaribe de Mattos, considerado um grande conhecedor do

assunto e da área em questão, por ocasião da realização do Primeiro Simpósio sobre Interligações de Bacias Hidrográficas, organizado pela Sociedade Brasileira de Geografia, no Rio de Janeiro, em 1966.

Uma das proposições feitas pelo general era a da ligação dos rios Tapajós-Paraguai, e a outra era a da possibilidade de se desenvolver a rota fluvial Madeira-Mamoré-Guaporé-Alegre-Aguapeí-Paraguai. Esta última foi considerada pelos técnicos da CIBPU como a opção mais viável.

Dentre os fatores levantados, destacou-se a altitude favorável dos divisores na área de interligação (cota de 315 m de altitude) e o desenvolvimento paralelo dos cursos extremos do Aguapeí e do Alegre, favorecendo a construção de barragem em cada um dos cursos, para constituir reservatórios, de forma que fossem

alimentados pelas próprias bacias superiores dos rios, nos quais em posição conveniente, se vão inserir as extremas de um canal de partilha, resolvendo, pelo menos em parte, aquela dificuldade, particularmente grave naqueles terrenos pré-cambrianos que afloram em toda a “região”, como resíduos do escudo cristalino do continente (DEP/CIBPU, 1966).

A questão da interligação das principais bacias hidrográficas encontrava-se, em meados da década de 1960, inserida na diretriz maior do governo federal, a qual dizia respeito à política de integração territorial do Brasil. Essa integração relacionava-se, por sua vez, com a formação e o fortalecimento do mercado interno nacional, mas também implicava na questão da manutenção e da proteção das grandes fronteiras brasileiras.

Muito embora esses estudos tivessem tido impulso naquele momento, não obtiveram o devido prosseguimento. A única opção de via fluvial de grande escala existente no Brasil, na época, era a do rio Paraguai, que fazia a ligação do porto de Corumbá ao porto de Nova Palmira, no Uruguai.

Diante dessa circunstância, a CIBPU empreendeu, a partir de meados da década de 1960, estudos topográficos e levantamentos aerofotogramétricos no rio Paraguai, que envolviam o trecho entre Corumbá e Cáceres, sendo extensivo ao rio Cuiabá, até a capital mato-grossense, com o objetivo de melhorar a navegação nesta parte. Desses estudos resultou o trabalho intitulado Relatório geológico e pedológico exploratório do alto Paraguai, publicado em 1971 pela CIBPU.

Portanto, com o objetivo de transpor as bacias hidrográficas do Paraguai e do Amazonas, unindo-as na direção do rio Madeira, no trecho entre os rios Aguapeí e Alegre, e ainda com a necessidade de melhoramento do alto curso do rio Paraguai, sob o domínio morfológico do Pantanal, a CIBPU procedeu aos primeiros levantamentos nesta porção do país.

Os estudos realizados no rio Paraguai, no trecho entre as cidades de Corumbá e Cáceres, desviando-se pelos rios São Lourenço e Cuiabá, atingindo a capital mato-grossense, apresentaram-se ao Departamento de Estudos e Projetos da CIBPU como uma etapa lógica dos estudos da área imensa de transposições. Desta forma e tendo em vista a busca de uma diretriz mais aconselhável de interligação de bacias, pretendia o mesmo Departamento proceder a estudos correlatos nos afluentes do rio Madeira (Rocha, 1963, p. 13).

Em vista disso, a nona Conferência de Governadores da CIBPU, ocorrida em 1963, em Cuiabá, aprovou uma resolução aprovando a realização de estudos no rio Paraguai, nos seguintes termos:

Sejam iniciados, dentro de um programa de prioridades e pela forma que for julgada mais conveniente, a juízo do órgão Executivo da Comissão, os estudos necessários ao projeto das obras de melhoramento das condições de navegabilidade dos rios Cuiabá e Paraguai, entre Corumbá, Cuiabá e São Luís de Cáceres, dentro de especificações compatíveis com os planos de interligação das Bacias Paraná, Paraguai e Amazonas;
Que nesses estudos sejam considerados, com a indispensável atenção, os problemas de aproveitamento integral dos rios como fonte de energia e a recuperação dos terrenos marginais;
Que a Comissão inicie um programa complementar e indispensável de estudo da "região" dos divisores, tendo em vista a fixação das diretrizes mais aconselháveis para interligação dessas bacias.

Assim sendo, procedeu o mesmo Departamento da CIBPU a um levantamento aerofotogramétrico numa faixa de 5 quilômetros de cada margem, ao longo dos rios Paraguai, São Lourenço e Cuiabá, no trecho especificado entre as cidades de Corumbá, Cuiabá e Cáceres (CIBPU, 1968, p. 241).

Muito embora esse estudo apresente um caráter de investigação exploratória, as fotografias aéreas obtidas nessa área permitiram uma interpretação dos seus aspectos geológicos, pedológicos e econômicos.

Para a execução dos trabalhos de campo, tendo em vista as dificuldades de acesso e a extensão dos deslocamentos numa porção de domínio do Pantanal, os contatos foram feitos através de avião.

Como desdobramento dos estudos dos solos da parte abrangida pelo recobrimento aerofotogramétrico, foram estabelecidas unidades de mapeamento pedológico com o objetivo de definir áreas-padrão para os devidos trabalhos de campo. Foram escolhidas na ocasião 18 áreas-padrões, onde foram efetuadas análises pedológicas de fertilidade e total,

em amostras de solos colhidas com a finalidade de definir melhores formas de aproveitamento agropecuário para essa porção.

Elemento básico para estudos pedológicos posteriores, esse relatório concluiu com possibilidades de aproveitamento econômico em algumas partes do Pantanal, com sugestões para a melhoria das pastagens e a introdução na pecuária de raças mais apuradas de gado bovino (CIBPU, 1971, p. 28-29).

Um grande projeto de interligação de bacias hidrográficas, como assinalado no estudo sobre a ligação Paraguai-Amazonas, tinha natureza de caráter estritamente político, de vinculação aos planos nacionais de desenvolvimento, a problemas de custeio e de financiamento, de segurança nacional, etc (DEP/CIBPU, 1966, p. 3).

Na última resolução sobre o assunto, aprovada por ocasião da décima Conferência de Governadores da CIBPU em 1968, os governadores de Mato Grosso e São Paulo propuseram novamente a interligação das bacias do Prata e Amazonas. Tal proposição defendia o postulado de que esta ligação *unificaria os sistemas hidroviários das duas maiores bacias do continente, propiciando decidido apoio à ocupação do vazio Amazônico e sua integração à “região” desenvolvida do país*, ou seja, encontrava-se bem dentro dos mencionados postulados do governo federal de integração nacional. A proposição foi aprovada internamente no conselho da CIBPU, o qual a autorizou a proceder aos devidos estudos e projetos para a referida interligação (CIBPU, 1968, p. 88-89).

As grandes rotas fluviais não foram implementadas na época porque, logo nos primeiros estudos, começaram os engenheiros a perceber que aquele pensamento *tinha sido uma tradição herdada daquela época que não tinha outro meio de transporte*. Desta forma, de acordo com Almeida (2001) primeiro era preciso melhorar o rio para então chegar-se na zona de ligação, o que não havia sido feito.

Os desníveis existentes, por exemplo, nas áreas de ligação entre o Pardo e o Coxim (120 metros), e entre o Brilhante e o Miranda (100 metros), esclarece o engenheiro Almeida, resultaram de um rebaixamento geológico na área da Serra de Maracaju, tornando inviável o procedimento dessas transposições. Contudo, as ligações com a bacia Amazônica eram favoráveis, tanto na área das chamadas “águas emendadas” (local entre o rio Araguaia e o Taquari), quanto na área de transposição Madeira-Paraguai, por apresentarem pequenos desníveis.

Em detrimento dessas pretensões relativas ao desenvolvimento dos transportes no Brasil, o que de fato ocorreu foi a construção de grandes vias de transporte rodoviário, como os grandes projetos da Transamazônica e da Perimetral Norte. Como ambos apresentavam como fundamento a meta

de integração territorial do próprio país, confirma-se a prioridade dada, a partir da década de 1950, ao setor rodoviário, mesmo considerando-se que as respectivas estradas não tiveram prosseguimento.

Apesar dos entraves internos às proposições da CIBPU acima citadas de desenvolver a navegação interior no país, as motivações internas à Comissão eram mantidas, propondo-se inclusive a sua extensão no sentido de adentrar as fronteiras internacionais, conforme o exposto na seguinte deliberação por ocasião da realização da nona Conferência da Comissão, organizada em Cuiabá em 1963 (CIBPU, 1968, p. 240):

Sejam promovidos os Convênios internacionais necessários ao estudo dos problemas de interligação de bacias hidrográficas fora do território nacional, sempre que interessem diretamente ao Plano Geral de Navegação Interior do país, ou à política de integração consubstanciada na ALALC.

Apesar da diretriz básica da CIBPU, de criação de um sistema de hidrovias nacionais de forma intermodal, integrando-o com os sistemas de transporte ferroviário e rodoviário, principalmente, em que pese que o mesmo trouxesse como objetivo a abertura tanto do mercado interno como também do mercado externo, prevaleceu o desenvolvimento do sistema rodoviário no país, indicando a opção por uma linha de pensamento que não se baseia na água como eixo principal do planejamento regional.

A EXPLORAÇÃO DOS SALTOS DE URUBUPUNGÁ E ITAPURA

De acordo com a orientação de efetuar-se a ligação com o rio Tietê, procedeu-se aos estudos visando a superação dos obstáculos à navegação representados pelos saltos de Urubupungá e Itapura, nos rios Paraná e Tietê, respectivamente, conjuntamente à exploração de energia hidrelétrica nesse trecho. Com essa perspectiva, a CIBPU realizou os levantamentos físicos básicos nos referidos rios, em relação a sua hidrologia, à topografia dos terrenos marginais e às estruturas geológicas. A figura 2 ilustra a localização e a área de abrangência da usina de Urubupungá.

FIGURA 2

LOCALIZAÇÃO E ÁREA DE ABRANGÊNCIA DO COMPLEXO DE URUBUPUNGÁ



Fonte: *Brasil-Oeste*, 1962

Dentro dos princípios de trabalho da CIBPU, os estudos efetivados nos saltos de Urubupungá e Itapura, a partir do início de 1955, previram tanto a exploração energética quanto a navegação, fixando *obras de transposição de níveis que assegurassem a continuidade da navegação entre o médio Paraná, o Tietê e o Paraná superior* (alto Paraná). (CIBPU, 1955, p. 17)

Dessa forma, no ano de 1955 a CIBPU já havia acumulado informações detalhadas do trecho Jupιά-Guaíra, o que lhe permitiu solicitar ao governo federal a concessão para a exploração dos saltos de Urubupungá e Itapura, concessão que foi obtida em 1957. Este ato inaugurou os trabalhos da Comissão, que assumiu os estudos desde os primeiros levantamentos e pôde chegar até a sua finalização; nesse sentido, houve a conclusão da usina de Jupιά que desencadeou o aproveitamento integral de todo o alto curso do rio Paraná, assunto que será explanado ainda neste capítulo.

A CIBPU contratou por licitação a Sociedade Edisonbrás S/A, empresa constituída a partir da matriz italiana, a Società Edison de Milano, que já trabalhava em quatro usinas no rio Tietê, a jusante de Barra Bonita, em convênio com o DAEE/SP (CIBPU, 1955, p. 17) com a qual se comprometeu a fornecer os seguintes levantamentos complementares:

- ___ recobrimento aerofotográfico na escala 1: 5000, de uma área compreendendo os saltos de Urubupungá e Itapura, desde o rebojo de Jupιά até a montante dos saltos referidos;
- ___ restituição estereofotogramétrica, com curvas de nível de metro em metro, de três áreas no rebojo de Jupιά e nos saltos de Urubupungá e Itapura e de uma faixa ligando essas quedas;
- ___ levantamento aerofotogramétrico até a mesma cota e para igual fim das bacias dos rios Sucuriu e Paranaíba;
- ___ reconhecimento geológico da área de possível ligação das obras;
- ___ estudos hidrológicos com observações limnimétricas diárias em postos da Divisão de Águas do Ministério da Agricultura e da própria Comissão;
- ___ medições de descargas por ela efetuadas e também pelo DAEE/SP (Departamento de Águas e Energia Elétrica do Estado de São Paulo).

Esses estudos permitiram o mapeamento geológico e a localização dos principais rios e recursos energéticos da bacia do alto Paraná.

Além desses e de outros procedimentos realizados, projetou e construiu também a CIBPU uma *ensecadeira na margem direita do Paraná, de forma a permitir as escavações na concretagem da eclusa, das partes da usina, dos trechos de barragens maciças e de toda a barragem de terra na margem citada* (CIBPU, 1961, p. 11).

Como previsto no referido decreto de concessão, foi criada em 1961, a CELUSA (Centrais Elétricas de Urubupungá S/A), empresa que teve inicialmente assento na própria sede da CIBPU, na capital paulista. De posse de toda a documentação existente sobre a usina de Jupιά, elaborou a CELUSA um relatório contendo todos os elementos essenciais das obras civis e todos os dados dos equipamentos hidráulicos, mecânicos e elétricos do projeto

elaborado pela Edisonbrás para a CIBPU. Esse relatório destinava-se às empresas fornecedoras do setor elétrico, para o seu devido conhecimento sobre os futuros empreendimentos da usina, sendo traduzido para várias línguas estrangeiras, tais como o francês, o inglês e o alemão (CIBPU, 1961, p. 12).

A importância de Urubupungá residia exatamente no fato de que, além da proposta de alimentar extensa área de abrangência com energia elétrica abundante, ela proporcionaria a *regularização do regime do alto Paraná, melhorando as suas condições de navegabilidade e corrigindo as deficiências* que invalidavam o potencial de Sete Quedas, no período das cheias, além de melhorar a navegação pelo rio Tietê (CIBPU, 1957, p. 77).

Nesse sentido, o projeto de Urubupungá foi o mais importante na época para a região da Bacia Paraná-Uruguai, constituindo-se por duas etapas de construção: a primeira delas composta pela usina de Jupia, com capacidade de 1.400.000 kw, a serem fornecidos por 14 geradores de 100.000 kw cada um; a segunda etapa de Urubupungá foi completada pela construção da usina de Ilha Solteira, com capacidade de 3.200.000 kw, distribuídos por 20 geradores de 160.000 kw cada, um projeto também realizado pela Edisonbrás.

O atendimento à população regional, calculada em cerca de 45 milhões de habitantes, se estenderia num raio de 600 km, numa área superior a 1.000.000 km². Evidenciou-se que o Complexo de Urubupungá compôs-se naquele momento como um dos mais grandiosos empreendimentos do mundo todo (4.600.000 kw), apresentando-se inferior potencialmente apenas em relação às usinas de Bratsk (5.000.000 kw) e de Krasnoyarsk (6.000.000 kw), ambas localizadas na então União Soviética (Silveira, 1970, p. 117).

Em relação ao significado e à importância de Urubupungá na época, de acordo com Silveira (1970, p. 117), somente a represa da usina de Ilha Solteira conteria o equivalente a 6 vezes o volume d'água da Baía de Guanabara, e que,

com o cimento que se consome por mês nas obras, poder-se-ia construir 15 edifícios iguais ao do Banco do Estado de São Paulo; os movimentos de terra, nas suas obras de terraplenagem, já atingiram a cubagem do Pão de Açúcar – e a energia de Ilha Solteira poderá abastecer 70 cidades iguais a Porto Alegre.

De uma forma mais geral, segundo o mesmo autor, o conjunto hidrelétrico de Urubupungá produziria o equivalente ao dobro do total da energia consumida pelo estado de São Paulo em 1965, e, tomando-se

por base o ano de 1966, representaria o suprimento de cerca de 76% da demanda de eletricidade do país no período (20 bilhões de kw/ano).

A CIBPU E A EXPLORAÇÃO DO SALTO DE SETE QUEDAS

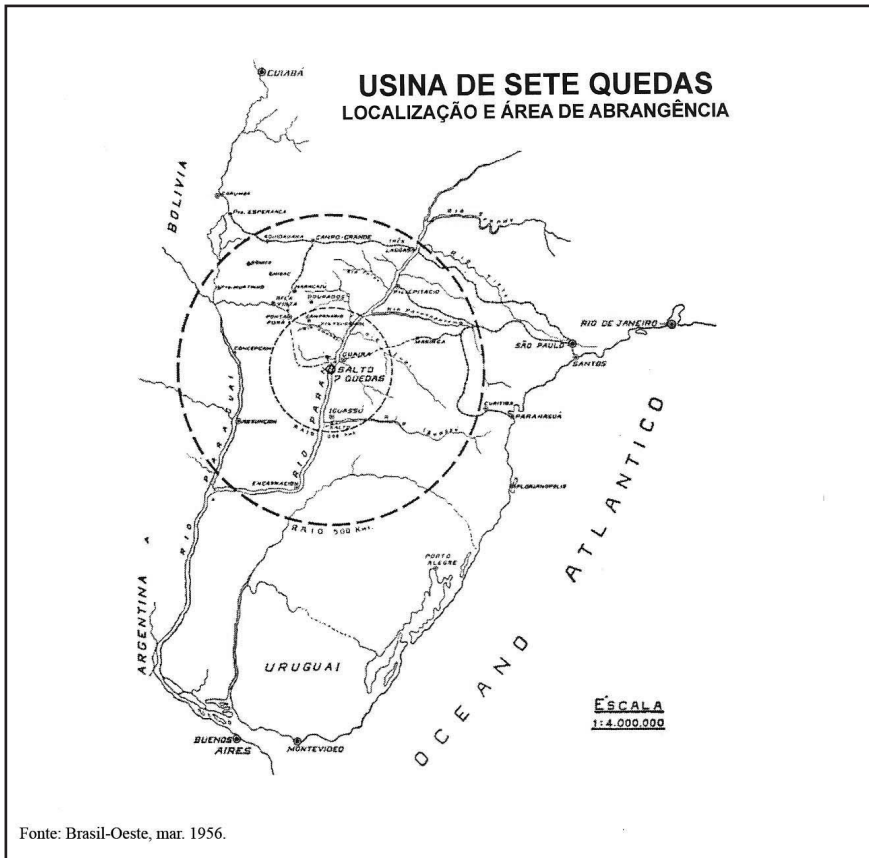
A CIBPU solicitou, ainda em 1955, ao governo federal uma outra concessão, cuja finalidade era o estudo do potencial do salto de Sete Quedas, o que lhe foi concedido logo no ano seguinte (1956), quando reconheceu esta Comissão em seu relatório anual a inviabilidade desse aproveitamento, tendo em vista a submersão total das cataratas no período das enchentes, o que tornava os investimentos de correção das enchentes demasiadamente onerosos.

Entretanto, apesar dos resultados obtidos, a CIBPU atendeu ao chamado da União, quando lhe foi solicitado dar um parecer técnico sobre um dos projetos propostos para a produção de energia elétrica no referido salto (Projeto Silvestre de Souza).

(...) baseado na hipótese, realmente sedutora, de que o antigo leito do rio Paraná teria corrido pelos chapadões paranaenses que margeiam, hoje, o trecho estrangulado entre Guaíra e Foz do Iguaçu, propunha a reconstituição desse curso abandonado, por meio de um canal, para aproveitamento de uma queda disponível, da ordem de setenta metros, na altura de Porto Mendes Gonçalves. (CIBPU, 1964b, p. 14)

O parecer dado ao referido projeto foi o de que, tendo em vista os estudos técnicos realizados na área, aquela não era a opção mais sugestiva para uma obra de aproveitamento hidrelétrico. No período que se seguiu (1955 a 1960), houve um grande interesse pela exploração hidrelétrica de Sete Quedas; além do estudo citado, foram vários os projetos hidrelétricos elaborados para esse grande salto (Revista Brasileira de Energia Elétrica, set.-out. 1963, p. 5), visto que apresentava de fato uma potencialidade energética muito grande.

FIGURA 3



Outros levantamentos necessitavam ser feitos, tais como a cobertura aerofotogramétrica da área de Sete Quedas. Tendo em vista que esse salto delimitava-se internacionalmente com o país vizinho, Paraguai, esses levantamentos ficaram à mercê dos entendimentos entre o governo brasileiro e o paraguaio. Desta forma, foi feita pela CIBPU uma solicitação ao Itamaraty, mas até 1961 não haviam ainda sido concluídos entendimentos nesse sentido. A partir daí houve a criação do Ministério das Minas e Energia, e a conseqüente criação de um grupo de trabalho para o estudo de Sete Quedas, não conseguindo a CIBPU ampliar os seus estudos na bacia do Paraná, conforme suas diretrizes.

Nesse contexto, o primeiro vice-presidente da CIBPU, Álvaro de Souza Lima, escreveu ao Ministro das Minas e Energia em 1961, comentando as atividades realizadas pela Comissão por toda a bacia do rio Paraná, adentrando a parte de seus formadores, rios Paranaíba e Grande, nos saltos de Cachoeira Dourada e Marimbondo, respectivamente, até a área de

Guaíra. E salientou na ocasião os estudos e os levantamentos realizados nos afluentes Pardo-Anhanduí, Paranapanema-Tibagi e Ivinhema-Brilhante, constatando que isto dava à Comissão um grande volume de dados que lhe permitia realizar os trabalhos propostos para Sete Quedas.

Destacava o primeiro vice-presidente que o Ministério das Relações Exteriores não havia atendido ao pedido de licença para a CIBPU proceder aos levantamentos no lado paraguaio do salto de Sete Quedas, e que, diante da criação do Ministério das Minas e Energia e do Grupo de Trabalho de Sete Quedas, propunha a este ministro a cooperação da Comissão no estudo deste salto, nos seguintes termos:

Embora dispondo de recursos técnicos e financeiros para levar a termo, dentro dos prazos necessários, a elaboração do projeto de aproveitamento de Sete Quedas e a constituição da sociedade de economia mista para a sua execução, nos moldes do que já realizou relativamente a Urubupungá, tem a reconhecer esta Comissão a alta prioridade do órgão do Governo, sob a clarividente direção de Vossa Excelência, junto ao qual espera poder prestar a colaboração que for indicada (CIBPU, 1961, p. 22-24).

Nota-se nessa passagem o tom irônico e até mesmo de indignação pela não autorização do governo federal para os devidos levantamentos da CIBPU na área de Sete Quedas, em sua jurisdição. O Grupo de Trabalho de Sete Quedas, criado pelo Ministério das Minas e Energia, por sua vez teve como finalidade estudar o referido assunto e proceder aos levantamentos possíveis nesta porção, bem como manifestar-se sobre a viabilidade de construção de uma usina hidrelétrica em Sete Quedas de Guaíra. Por ser esta uma área de fronteira internacional, o governo brasileiro entrou finalmente em entendimentos com o Paraguai, no sentido do aproveitamento hidrelétrico, para ambos os países.

O referido Grupo de Trabalho foi então composto por vários especialistas, dentre eles um representante da CIBPU, Paulo Mendes da Rocha, e destinava-se a estudar as diversas sugestões e concepções existentes, bem como aprimorar os estudos hidrológicos e geológicos complementares, no sentido de implantar-se a referida usina.

Os estudos hidrológicos e topo-hidrográficos, realizados pela CIBPU, foram imprescindíveis para os levantamentos efetuados posteriormente pelo referido Grupo de Trabalho (Revista Brasileira de Energia Elétrica, set.-out. 1963, p. 9). Realizados os levantamentos necessários, chegou-se ao resultado definitivo de que o projeto de aproveitamento de Sete Quedas era totalmente inviável, o que implicou posteriormente em outros estudos e empreendimentos no médio curso do rio Paraná.

A pretendida usina de Sete Quedas foi, desta forma, alvo de muitas discussões na época, tendo em vista a grande potencialidade hidráulica que possuía (vide figura 3, na qual é projetado o diâmetro de abrangência da energia a ser consumida).

OUTROS ESTUDOS SOBRE O POTENCIAL HIDRÁULICO NA BACIA PARANÁ-URUGUAI

Outras propostas de desenvolvimento do potencial hidráulico na Bacia Paraná-Uruguai foram se apresentando concomitantemente, tal qual a intenção de aproveitamento do rio Canoas, em Santa Catarina. Estudos preliminares realizados pelo Departamento de Águas e Energia Elétrica desse estado indicavam então a possibilidade de

(...) mediante represamento do rio Canoas, em ponto conveniente, desviar parte das águas desse curso para o vale do rio Trombudo através do rio Pombas obtendo, em quedas sucessivas até o vale do Jataí do Sul um desnível útil, total, de cerca de 700 m com disponibilidade de energia da ordem de 200.000 kw e condições particularmente econômicas. (CIBPU, 1957, p. 97)

No início dos anos de 1950, a pedido do governo de Mato Grosso, foi também feito um estudo de viabilidade energética no salto do Pirapó, no rio Amambai, no extremo sul do estado, o qual foi considerado antieconômico pelos técnicos da CIBPU.

Para os estudos dos saltos de Iguaçu, no rio de mesmo nome, a CIBPU procedeu, a partir de 1957, a levantamentos no trecho do médio Paraná, entre Sete Quedas e Foz do Iguaçu. Em 1958 iniciou os primeiros estudos sobre os referidos saltos.

Conforme já destacado, outros estudos, da mesma forma importantes, estavam sendo viabilizados ainda no rio Paranapanema, com os objetivos de abertura deste rio à navegação e à produção de energia elétrica, no segmento compreendido entre o Salto Grande e a foz, no rio Paraná.²⁰ Esses estudos definiram a necessidade de canalização de alguns trechos do rio, obras previstas para serem concluídas em 1970. Os cálculos para os projetos das referidas obras de canalização consideravam a devida regularização de descarga prevista com a construção das barragens, a montante de Salto Grande e Jurumirim.

20 Somente no trecho do rio Paranapanema em que a CIBPU realizou estudos, foram posteriormente construídas as Usinas de Salto Grande, Canoas II, Canoas I, Capivara, Taquarussu e Rosana, porém, voltadas apenas à produção de energia elétrica.

As barragens propostas para a canalização e o melhoramento deste rio foram as seguintes: Leopoldina, Galvão, Quebra Canoas, Giovanni, Santa Cruz, Capivara, Taquarussu, Ceará, Quiabá, Tuy-Uyu, Coroa do Frade e da Barra.

Dentre estas barragens, foi prevista inicialmente a elaboração do projeto definitivo da barragem de Coroa do Frade, localizada a cerca de 180 km da foz do Paranapanema, de forma a permitir a extensão da navegação deste rio até a cidade de Teodoro Sampaio, articulando-se, naquele ponto, com a Estrada de Ferro Sorocabana. Previu-se também com a construção desta barragem a produção de energia elétrica, numa ordem de 66.000 kw (CIBPU, 1961, p. 16-17).

Nesse procedimento foram ainda realizados trabalhos complementares aos estudos viabilizados originariamente pela empresa holandesa, contratada pela CIBPU, tais como: prospecções geofísicas e sondagens geológicas, além de levantamentos topográficos e batimétricos completos na parte prevista para a construção da barragem de Coroa do Frade. Apesar de possuir todos os elementos necessários aos procedimentos pretendidos, essa iniciativa não foi executada, como também todo o projeto de navegação pretendido para o rio Paranapanema.

Previu-se na época para a porção estudada do rio Paranapanema (entre Salto Grande e a foz) uma disponibilidade de 361.750 kw, considerada como dez vezes superior à produção de Salto Grande, e o equivalente ao potencial da usina de Jurumirim, na época.

Tratava-se de projetos que comportavam também a viabilidade econômica desta hidrovia, no longo prazo de 25 anos. Para a construção das barragens propostas ficavam faltando apenas os levantamentos geológicos, nas respectivas seções do local dessas barragens.

Em que pese essas dificuldades, o *relatório de 1960* da CIBPU destacava a importância da hidrovia Paranapanema-Ivinhema/Brilhante, nos seguintes termos:

Constituem, entretanto, esses estudos, o primeiro que se executa no Brasil, de uma via navegável de grande capacidade, abrangendo uma extensão de 880 quilômetros na diretriz mais importante para o desenvolvimento de “região” importantíssima do sul de Mato Grosso. (...) Passíveis de modificação no detalhe, e, eventualmente, na localização de algumas das estruturas fundamentais, hão de constituir, entretanto, esses trabalhos, principalmente no tocante aos estudos básicos da topografia e da hidrografia da vasta “região” que desbravaram, uma documentação definitiva, cuidadosamente amarrados às referências cartográficas existentes, para que possam ser utilizados com segurança, em estudos mais avançados de qualquer natureza (p. 42).

Uma vez esboçados os diversos trabalhos executados em vários rios da Bacia Paraná-Uruguai, passamos a explicar o gigantesco plano executado pela CIBPU, especificamente nas partes do alto e médio Paraná.

PLANO DE APROVEITAMENTO INTEGRAL DO ALTO E MÉDIO PARANÁ

O plano de aproveitamento integral do alto curso do rio Paraná, em relação à produção de energia elétrica e à navegação, foi iniciado com os levantamentos nos saltos de Urubupungá e Itapura, resultando na proposição de construção da usina de Jupiá (com eclusa) e, posteriormente, da usina de Ilha Solteira (sem eclusa), localizada a montante da primeira. Esses levantamentos conduziram então a CIBPU a um mais amplo estudo sobre os recursos energéticos da região de sua jurisdição.

O estado de Minas Gerais nesse contexto solicitou à CIBPU que esta incluísse o projeto pretendido da barragem de Furnas, no alto rio Grande, no quadro geral do plano de desenvolvimento da bacia, sugerindo inclusive a sua conjugação com Urubupungá e outros projetos da mesma²¹. (O Estado de São Paulo, 31 maio de 1955)

Contudo, a segunda etapa para a realização do referido plano de aproveitamento do alto Paraná teve consecução, a partir de 1958, com a continuidade dos estudos no rio Paranaíba, até a área de Cachoeira Dourada. Desses levantamentos originou-se a proposta de construção de uma usina hidrelétrica no Canal de São Simão, localizado no rio Paranaíba a jusante de Cachoeira Dourada. Este rio é um dos formadores do rio Paraná, servindo de divisor entre os estados de Goiás e de Minas Gerais.

Em 1958 a CIBPU realizou seus *Estudos iniciais de aproveitamento hidrelétrico do Canal de São Simão*, procedendo dois anos depois aos demais levantamentos gerais para a construção da referida usina, tais como os levantamentos dos depósitos de pedregulhos e demais materiais de construção (areia, argila, pedra) compreendendo as medições de descarga desse rio e de observações de nível de água etc.

Em 1960 foram também realizados pela CIBPU estudos hidrológicos no rio Paranaíba, em parceria com a CELG (Centrais Elétricas de Goiás). Entre Cachoeira Dourada, no rio Paranaíba, e a área estudada para a construção da usina de Ilha Solteira, no rio Paraná, procedeu a Comissão a levantamentos aerofotogramétricos que, por sua vez, orientavam os estudos

21 Esta sugestão foi dada na V Conferência de Governadores da CIBPU em Goiânia. Os estudos da barragem de Furnas vinha sendo feito pela CEMIG, tendo o governador de Minas Gerais entendido que estes deveriam ser integrados aos estudos da CIBPU na bacia do alto Paraná; uma solicitação por sinal muito procedente, uma vez que o rio Grande é um dos formadores do rio Paraná. (*Folha da Manhã*, 01 jun. 1955).

geológicos e a instalação de postos fluviométricos nesta área. Para estudo do regime hidrológico do rio Paranaíba foram instalados quatro postos hidrométricos, além dos existentes (CIBPU, 1961, p. 17-18).

O projeto de construção da usina de São Simão foi firmado pela CIBPU com a mesma empresa responsável pelas duas primeiras usinas do rio Paraná – Jupiá e Ilha Solteira, em 1962: a Sociedade Edison, de Milão. Desta forma, ficava esta empresa responsável pela *elaboração dos anteprojetos das diversas alternativas para o aproveitamento integral do desnível existente entre a cota superior de descarga da usina de Cachoeira Dourada e os diferentes níveis de repesamento estudados em Ilha Solteira* (CIBPU, 1964a, p. 24).

Procurando definir as soluções mais aconselháveis para o aproveitamento global dos recursos energéticos da área, a Sociedade Edison elaborou cinco alternativas possíveis: uma delas de aproveitamento do desnível total, através de uma única barragem, a jusante do Canal de São Simão; e as outras alternativas de aproveitamento do desnível através de duas barragens, uma a jusante e outra a montante do mesmo canal.

De acordo com o esquema planimétrico das barragens estudadas na parte do Canal de São Simão, para a solução das duas barragens, elaboraram-se dois eixos para a barragem de jusante (eixos 1 e 2) e dois eixos para o de montante (eixos 3 e 4), criando-se cinco alternativas.

De posse dos elementos técnicos e econômicos relativos aos anteprojetos de São Simão e de Ilha Solteira, ambos elaborados pela Sociedade Edison, e com os dados fornecidos pela CELUSA sobre o aproveitamento da usina de Ilha Solteira, a CIBPU concluiu que a melhor alternativa para o aproveitamento do trecho do rio Paranaíba, entre a Cachoeira Dourada e o fim do reservatório de Ilha Solteira, eram as alternativas “A” e “C”, com uma ou duas barragens. Esse parecer foi reforçado pela posição tomada na avaliação do mesmo pela CELUSA e repassado ao governo do estado de Goiás para as decisões finais (CIBPU, 1964a, p. 42-47).

Dando prosseguimento aos levantamentos realizados na bacia do alto curso do rio Paraná (até Guaíra) e nos seus principais afluentes e com a preocupação simultânea de aumentar a produção de energia elétrica para essa porção e assegurar a continuidade da navegação, a CIBPU ofereceu uma outra opção de produção hidrelétrica: como solução mais aconselhável (dentre os estudos realizados em Sete Quedas) apresentou-se a construção da usina de Paranayara na altura da desembocadura dos rios Amambai (MT) e Ivaí (PR), local próximo a Porto Camargo.

De acordo com esclarecimentos do engenheiro Almeida, o nome de “Paranayara” foi dado por Paulo Mendes da Rocha, que compreendia que aquela usina fecharia o ciclo do aproveitamento múltiplo do alto Paraná,

sendo a mais importante, a “rainha do Paraná” (Almeida, entrevista de 2001).

Com base nos estudos gerais existentes, foi fixado o local de instalação da usina de Paranayara, a cerca de 90 km a montante de Guaíra, onde foram executados estudos geológicos e geotécnicos. Foram também realizados reconhecimentos geomorfológicos e sondagens para conhecimento dos terrenos de fundação e dos materiais de construção.

Foram feitos ainda estudos topográficos mais detalhados no trecho entre a foz do rio Ivinhema e a foz do rio Amambai. A complementação de dados hidrológicos ocorreu através de medições diretas de descarga, numa seção logo acima de Guaíra, dados a serem relacionados com as seções superiores do rio Paraná, já devidamente conhecidas (CIBPU, 1964a, p. 49-50).

Considerando-o em um plano geral, a CIBPU defendeu a causa de que o projeto de Paranayara favorecia o dispêndio de menores investimentos para o aproveitamento integral do alto Paraná. As vantagens da construção desta usina residia no fato de:

permitir o aproveitamento imediato de cerca de 5.000.000 kW(...); resolver os problemas fundamentais de navegação do alto Paraná (...) para solucionar, em conjunto, as dificuldades maiores, e mais onerosas, de sua utilização, pelo afogamento dos obstáculos naturais (CIBPU, 1964b, p. 11).

O represamento formado com a construção da barragem de Paranayara resolveria os trabalhos de derrocamento dos baixios do rio Paranapanema e dispensaria a construção das pretendidas barragens da Barra e de Coroa do Frade, para fins de navegação, no mesmo rio.

No rio Ivinhema, dispensaria as obras previstas de regularização do rio, consideradas vultosas e, atingindo o rio Pardo, resolveria os problemas de navegação existentes. Por outro lado, regularia o regime de descargas do rio Paraná, em Guaíra, eliminando a dificuldade das oscilações do nível d'água, para aproveitamento local das cataratas, e proporcionaria o saneamento de áreas marginais, periodicamente inundadas, principalmente no sul de Mato Grosso (CIBPU, 1964b, p. 11).

Com a nova proposta de construção da usina de Paranayara, com capacidade imediata de 5.000.000 kw, ficaria proporcionado um volume maior de água nos rios Ivinhema, Paranapanema e Ivaí, além de alguns afluentes destes (para citar apenas os rios onde se almejava regularizar a navegação, envolvendo o alto Paraná). A CIBPU considerou desvantajosos os projetos isolados das obras propostas, em cada curso desses rios, projetos esses elaborados anteriormente através de contrato com empresas, pela própria Comissão.

No anteprojeto de Paranayara encontram-se bem definidas as diretrizes do planejamento geral da CIBPU, que se direcionava para o desenvolvimento integral de toda a bacia do Paraná, através da implantação de usinas geradoras de energia e de um vasto sistema de navegação interior. Com isso garantia o *entrosamento indispensável dos problemas de navegação com os de energia e de recuperação dos terrenos marginais, pelo controle das inundações como pela assistência das irrigações oportunas* (CIBPU, 1964b, p. 12).

A CIBPU propunha, com a construção de Paranayara – localizada no lado brasileiro da bacia do Paraná –, que a grande produção de energia fosse consumida apenas pelo Brasil, já vislumbrando dificuldades futuras advindas do aumento de consumo nesta grande região. Note-se que, nesse período, estava em vias de execução o próprio Plano de Industrialização Regional para toda a Bacia Paraná-Uruguaí.

Segundo o relatório elaborado em 1963 sobre a usina de Paranayara, a análise da CIBPU tinha por princípio que os estudos acerca da produção hidrelétrica não deviam se *restringir aos próprios acidentes do rio, mas, ao contrário, considerá-los sempre dentro de um plano geral*. Esta usina completava então a ação da CIBPU na estruturação do “Plano de aproveitamento integral do alto Paraná”, ao qual se integrava, por ordem de realização, os quatro projetos seguintes: usinas de Jupia, Ilha Solteira, São Simão e Paranayara. Não obstante esse propósito, os levantamentos foram interrompidos por razões exteriores à CIBPU, assunto que explanaremos a seguir.

Em 1962 a CEMIG (Centrais Elétricas de Minas Gerais) obteve um auxílio financeiro do Fundo Especial da ONU para estudar os recursos hidráulicos em todo o interior do estado de Minas Gerais. Destacando esse acordo, o Relatório da CIBPU de 1963 (p. 51) registrou que *os recursos obtidos destinavam-se a cobrir salários e despesas com a vinda de técnicos estrangeiros para a formação de um grupo misto e para a importação de equipamentos diversos necessários ao estudo* em questão.

Nessa mesma oportunidade o Ministério das Minas e Energia intercedeu junto à ONU no sentido de estender esses estudos também aos então estados do Rio de Janeiro e Guanabara, ao de São Paulo e parte de Mato Grosso e do Paraná. Tendo sido concluído o acordo, o referido Fundo Especial fez uma suplementação de recursos junto ao governo brasileiro, sendo que o BIRD ficou com a função de agência executora dos trabalhos pretendidos.

Ainda em 1962, para a organização e a execução dos trabalhos acima referidos, bem como para o pagamento de algumas despesas dos mesmos, foi feito um convênio entre o Ministério das Minas e Energia e os estados de Minas Gerais, Rio de Janeiro, Guanabara e São Paulo.

Aos estados de Minas Gerais e São Paulo coube a responsabilidade de arcar com as despesas a serem realizadas com os estudos hidrelétricos; os estudos gerais e os de mercado de energia elétrica ficaram sob a responsabilidade do Ministério das Minas e Energia (com 50% das despesas) e dos demais estados participantes do referido convênio.

No acordo realizado entre o Ministério das Minas e Energia e os estados de Minas Gerais, Rio de Janeiro, Guanabara e São Paulo, ficou estabelecido também a criação do Comitê Coordenador dos Estudos Energéticos da região Centro-Sul. Este Comitê foi composto por representantes dos estados signatários do convênio (Minas Gerais, Guanabara, Rio de Janeiro e São Paulo), pelo Ministério das Minas e Energia, pelo Fundo Especial da ONU e pela Central Elétrica de Furnas.

O BIRD, enquanto agência executora dos estudos sobre a potencialidade hidráulica do Centro-Sul, contratou, através de tomada de preços, o consórcio internacional “CANAMBRA Engineering Consultants”. O CANAMBRA era um consórcio de engenheiros consultores, formado pelas firmas canadenses Montreal Engineering CO. e Crippen Associates, e pela firma norte-americana Gibbs and Hill.

Como o estado de São Paulo era representado no referido Comitê pelo DAEE, e tendo em vista que a maioria dos estudos a serem realizados por este estado era na bacia do Paraná, o DAEE solicitou então à CIBPU o custeio de 90% das respectivas despesas a serem efetuadas. No mesmo sentido ainda, a CEMIG solicitou à CIBPU o custeio de 20% das despesas com os estudos a serem realizados em Minas Gerais, nas bacias dos rios Grande e Paranaíba.

Em 1963 foi instalado o Comitê Regional (Grupo São Paulo) do CORESP (Comitê Coordenador dos Estudos Energéticos da Região Centro-Sul). Os trabalhos desenvolvidos foram acompanhados pelo Departamento de Estudos e Projetos da CIBPU, tendo o mesmo contribuído cedendo parte dos estudos e elementos topográficos e hidrológicos acumulados em mais de 10 anos (CIBPU, 1964a, p. 56). Além dos dados, cartas, projetos e informações fornecidos aos Comitês Regionais, a CIBPU concorreu também com 52% das despesas realizadas nos estudos.

Restava, desta forma, à CIBPU pressupor que, com isso

[Era] de se esperar que as substanciais contribuições fornecidas pela Comissão aos órgãos executores dos convênios (...) [viessem] a contribuir para um melhor conhecimento das possibilidades hidrelétricas da região e para o planejamento racional da produção energética do Centro-Sul do país. (CIBPU, 1964a, p. 56)

O consórcio CANAMBRA propôs no final dos estudos (1966) a construção da usina hidrelétrica de Ilha Grande, no rio Paraná, nas imediações da foz do rio Paranapanema; portanto, mais a montante do que em relação à proposta da usina de Paranayara. Sugeriu também outras usinas no rio Grande (Água Vermelha) e no rio Paranapanema (Piraju, Canoas, Capivara e Taquarussu) (Zancopé, 1998).

Apesar disso, com base no plano de aproveitamento integral do alto e médio Paraná e nos estudos que vinha realizando, a CIBPU preparou o quinto anteprojeto de usina hidrelétrica no rio Paraná, a ser construída a cerca de 70 km abaixo do salto de Sete Quedas, no trecho internacional desse rio, entre Porto Mendes Gonçalves e Porto Britânia, denominada usina Hidrelétrica de Umuarama, num convênio que seria celebrado entre o Brasil e o Paraguai, em 1967 (DEP/CIBPU, 1967).

Esse anteprojeto respaldava-se nos elementos topográficos, geológicos e hidrológicos amplamente explorados nesta bacia, o que permitiria aos técnicos da CIBPU assegurar a exequibilidade do projeto. A próxima etapa seria a da *localização definitiva da barragem e dos seus acessórios; dimensionamento das estruturas e os detalhes construtivos [que dependessem] naturalmente, de estudos locais mais detalhados que em nada [poderiam] modificar a concepção básica do projeto [...]* (DEP/CIBPU, 1967, p. 8).

O anteprojeto de implantação da usina de Umuarama seria feito com base em levantamentos preliminares topográficos e geológicos, com a escolha do local definitivo para as obras e o perfil transversal das mesmas. Em caráter definitivo, pretendia-se com esse anteprojeto entendimentos com o governo paraguaio no sentido de constituição de uma comissão mista, considerada indispensável ao prosseguimento dos estudos e elaboração final do projeto construtivo.

Em 1968, por ocasião da realização da Conferência de Governadores da CIBPU, em Urubupungá, foi aprovada uma resolução por parte do órgão executivo da Comissão, com um parecer da Comissão Interna de Aproveitamento Hidrelétrico que sugeria o encaminhamento do anteprojeto da usina de Umuarama à delegação brasileira da Comissão Técnica Mista Brasileiro-Paraguaia, para as devidas considerações.

O referido pré-projeto fora apresentado pela primeira vez na reunião de Ministros das Relações Exteriores do Brasil e Paraguai, em Foz do Iguaçu, não tendo sido completado na ocasião por falta de estudos complementares, necessários apenas nas etapas seguintes, ao longo de seu desenvolvimento.

Dentre os projetos selecionados pelo CANAMBRA, nos rios Grande, Paraná e Paranapanema, apenas o da usina de Ilha Grande não foi aprovado;

da mesma forma, dentre os projetos realizados pela CIBPU na bacia, não foram aprovados apenas os das usinas hidrelétricas de Paranayara e de Umuarama, ambas no rio Paraná.

Na mesma época (1967), contudo, foi aprovado um outro projeto de usina hidrelétrica: o da usina binacional de Itaipu. Esta resultou da indicação dos trabalhos da Comissão Mista Brasil-Paraguai, grupo constituído para estudar o assunto, o qual se definiu pela construção de uma outra barragem (que não a de Umuarama), a quatorze quilômetros a jusante de Foz do Iguaçu. Trazendo a característica dos grandes projetos viabilizados no período da ditadura militar, formou-se então a Itaipu Binacional, em 1974, para a construção e o aproveitamento da energia a ser produzida no local (15.000 MW), considerada a maior do mundo.

Convém lembrar que todos os trabalhos desenvolvidos pela CIBPU na bacia do Paraná continham como critério principal o desenvolvimento regional, visto enquanto e a partir do aproveitamento múltiplo e integral dos seus cursos fluviais. Assim sendo, todos os projetos de usinas hidrelétricas continham também a preocupação central de incluir as eclusas de navegação e obras acessórias nesse sentido; uma exceção ocorreu com a usina de Ilha Solteira, onde se optou pela construção do Canal de Pereira Barreto, contornando as áreas de obstáculo.

A usina de Itaipu, talvez por seguir uma outra orientação, diferente da concepção de aproveitamento múltiplo, foi construída sem conter as eclusas de navegação, vindo a constituir-se hoje no único obstáculo ao transporte fluvial entre o alto e o médio cursos do rio Paraná, como também em toda bacia do Prata. A esse ponto voltaremos no capítulo que trata dos desdobramentos das propostas da CIBPU.

Em que pese as dificuldades encontradas em administrar o planejamento de uma grande região, e ainda numa estrutura interestadual, com suas peculiaridades intrínsecas, que incluem interesses divergentes, a CIBPU possuía a percepção da grandiosidade de seu trabalho inovador e ousado:

O Plano de Aproveitamento Integral do Alto e Médio Paraná como parte do Plano Geral de Maximalização da Bacia do Prata tal como vem sendo sistematicamente desenvolvido pela Comissão Interestadual da Bacia Paraná-Uruguaí, desde 1952, representa, sem dúvida, uma das mais grandiosas concepções de integração das bacias fluviais do mundo, constituindo a mais legítima contribuição da técnica brasileira para a efetiva integração econômica do continente sul-americano (CIBPU, 1967, p. 13).

A CIBPU possuía também uma visão crítica do momento vivido pelo país entre o final da década de 1950 e o do início da de 1960, o que afetava frontalmente as suas atividades. Sobre essas circunstâncias assim referiu-se o Diretor do Departamento de Estudos e Projetos, Paulo Mendes da Rocha, ao comentar os trabalhos referentes ao ano de 1964, quando relatava os levantamentos hidrológicos desenvolvidos no rio Paraná até aquele ano:

Ambos esses (sic) estudos precisariam ter sido continuados dentro de programas cada vez mais amplos e mais profundos. A interferência de tantos órgãos, que desde 1960, vêm retardando, criminosamente, esses estudos sem assumir a responsabilidade de executá-los, mas ao contrário, contentando-se com a irresponsabilidade de interrompê-los, mais uma vez, através de um Decreto de Concessão que retira do âmbito da Comissão [CIBPU] os estudos do rio Paraná, mutila um programa que se vem desenvolvendo há mais de 10 anos, divorciando – numa agressão flagrante aos mais rudimentares conceitos de aproveitamento integral das bacias – os problemas de energia dos problemas de navegação e aproveitamento econômico dos terrenos marginais (CIBPU, 1965a, p.8-9).

Essa afirmação parece indicar que, conforme já registrado, o início da década de 1960 registrou a criação no plano federal, do Ministério das Minas e Energia e da Eletrobrás, órgãos com a incumbência de gerir todo o sistema energético brasileiro. Vimos também que este Ministério criou um Comitê Coordenador para dirigir os estudos hidrelétricos no Centro-Sul, parte mais desenvolvida do Brasil e que, portanto, necessitava com urgência do planejamento do setor elétrico, interferindo diretamente nos trabalhos e procedimentos da CIBPU.

Uma outra concessão na bacia do Paraná outorgada a um organismo que não a CIBPU foi a do Grupo de Trabalho de Sete Quedas, criado também pelo Ministério das Minas e Energia com o objetivo de fazer exatamente o que a CIBPU fazia: estudar o assunto de viabilidade e proceder aos devidos levantamentos na região, conforme já assinalado.

O engenheiro Almeida deu esclarecimentos sobre esse ponto, dizendo que não foi prorrogada a concessão ofertada à CIBPU pelo governo federal para a devida continuidade da exploração do alto e médio Paraná, uma vez que ele centralizara os órgãos de planejamento do setor no plano federal (Almeida, entrevista de 2001).

LEVANTAMENTOS SÓCIO-ECONÔMICOS REALIZADOS NA BACIA PARANÁ-URUGUAI

Enfrentando todas as fases e obstáculos para o planejamento da navegação interior e a implementação de energia elétrica na região da Bacia Paraná-Uruguaí, a CIBPU prosseguiu rumo ao seu objetivo final, que era o de proporcionar aos estados-membros desta condições favoráveis ao seu desenvolvimento econômico e social.

O caminho percorrido, nesse sentido, foi o seguinte: a CIBPU contratou inicialmente, em 1953, a SAGMACS, para estudo dos problemas de desenvolvimento que apresentavam os estados da bacia, o que foi iniciado em São Paulo e estendido aos estados do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul em 1955. O primeiro desses estudos, intitulado *Problemas de Desenvolvimento: necessidades e possibilidades do Estado de São Paulo*, foi publicado em 1954, em dois volumes: volume I (texto) e volume II (atlas), tendo sido tirados 1.000 exemplares de cada um (CIBPU, 1955, p. 21).

A SAGMACS pertencia à linha humanista de análise do grupo de trabalho do padre Louis Joseph Lebreton, denominado Economia e Humanismo (o quarto capítulo trata em detalhes a atuação da CIBPU no estado de São Paulo e versa também sobre as características do referido grupo). Ela se preocupava com o desenvolvimento econômico regional de uma forma integrada ao desenvolvimento social; nessa concepção fez sugestões acerca das necessidades e das possibilidades dos estados de São Paulo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, estudos que não foram extensivos aos demais estados da bacia, por motivos que não conseguimos desvendar.

No início de 1954 o padre Lebreton expôs então aos dirigentes e representantes da CIBPU os métodos e os princípios de pesquisa da filosofia do Economia e Humanismo, apresentando os primeiros resultados do trabalho sobre o estado de São Paulo. Esta consta como a primeira experiência do referido método aplicada a uma grande área:

(...) os fecundos métodos de análise desenvolvidos por Economia e Humanismo e pela primeira vez empregados no extenso e complexo campo dos problemas econômicos de uma área superior a de vários países da Europa reunidos, a Comissão resolveu publicá-los para maior divulgação, prestando, por essa forma, um dos mais assinalados serviços aos problemas de pesquisa e planejamento econômico de que depende hoje, sem dúvida, o desenvolvimento racional das nossas grandes áreas de expansão.

Já como consequência desses trabalhos, que permitiram concentrar em São Paulo as atenções dos estudiosos nesses assuntos de pesquisas sociais e econômicas, reuniu-se em São Paulo de 19 a 25 de agosto de 1954 o Primeiro Congresso Internacional de Economia e Humanismo, congregando na Capital paulista, dentro das comemorações do 4º Centenário da sua fundação, algumas das mais representativas autoridades no assunto (CIBPU, 1955, p. 8).

Para realizar os levantamentos dos problemas geo-econômicos da extensa região da Bacia Paraná-Uruguai, conforme indicado, foi feito também um estudo pela AGB em 1954, que incluiu uma série de estudos econômicos, além de gráficos, cartas e relatórios abrangendo toda a região da bacia.

O ano de 1955 registrou a conclusão de novos estudos realizados na Bacia Paraná-Uruguai, completando os trabalhos já existentes e abrangendo aspectos importantes para o desenvolvimento da região, como os estudos sobre os solos e o clima, numa preocupação voltada principalmente para a agricultura. Além disso, foram desenvolvidos estudos sobre as reservas florestais, o reflorestamento nesta bacia e sobre a ecologia dos cerrados, vegetação predominante nos estados de Mato Grosso e Goiás, e em parte do estado de Minas Gerais.

Outros estudos realizados abrangiam as possibilidades industriais desta bacia, as tendências de seu desenvolvimento econômico e os seus recursos minerais. Em relação à produção energética, a Comissão propôs a industrialização do carvão, como o beneficiamento para consumo regional, numa forma de aumentar a produção através da racionalização da extração, do transporte e da distribuição desse minério. Fez também estudos conveniados com diversos institutos do carvão, prevendo o aproveitamento das cinzas deste para serem utilizadas em concretagem e asfaltamento. Realizou ainda outros estudos no setor mineral, como o do aproveitamento das jazidas de apatita, em Araxá.

Por outro lado e com muita propriedade, a CIBPU propôs encaminhamentos aos órgãos competentes dos projetos da CMBEU, em relação à reequipagem e ao reaparelhamento das ferrovias que serviam à região da Bacia Paraná-Uruguai. Objetivando, a integração dos transportes fluvial, ferroviário e rodoviário, interferiu também no Plano Rodoviário Nacional, indicando a inclusão preferencial de algumas rodovias de interesse regional.

Ainda em 1955 foi feita, a pedido da CIBPU, uma revisão no manual de *Normas Gerais de Construção e Urbanismo para Cidades do Interior*, de Luiz Anhaia Mello. Foram então impressos 5.000 exemplares desse

manual para serem distribuídos e auxiliar, às prefeituras e edilidades da Bacia Paraná-Uruguaí (CIBPU, 1955, p. 4).

Quanto a questões urbanas, realizou ainda a CIBPU atividades de planejamento e de projetos em redes de abastecimento de água e de esgotos, mediante convênio realizado entre diversas prefeituras e o governo federal, em todos os estados da Bacia Paraná-Uruguaí.

Devido ao programa nacional de saneamento previsto pela legislação federal, de financiamento de serviços municipais de redes de abastecimento d'água e de tratamento de esgotos sanitários, a CIBPU tomou a seu encargo os trabalhos de estudos e projetos e de rede de abastecimento d'água em algumas cidades da Bacia Paraná-Uruguaí. Nesse sentido foram designadas duas cidades em cada estado da bacia, escolhidas pelos próprios governos estaduais, que foram: Santiago (RS); Canoinhas e Mafra (SC); Apucarana e Rolândia (PR); Três Lagoas e Ponta Porã (MT) e Paracatu e Guanhões (MG). Todavia, como as cidades de Santiago, Rolândia e Paracatu já possuíam projetos de abastecimento d'água em fase de estudos, foram feitos então projetos apenas para as demais cidades relacionadas (CIBPU, 1955, p. 4, 9-10). Segundo Almeida (2001), isso significava um desvio das funções originárias da CIBPU, *que interpretamos como sendo lidar com os miúdos, quando a proposta era a de elaboração de planos gerais e de coordenação de estudos e projetos nestes planos*.

Outros serviços prestados pela CIBPU ocorreram em função de seu entendimento acerca do planejamento, já que lidava com os elementos de forma conjunta e relacional. Por isso propunha também a criação de um banco regional de investimentos - o Banco do Oeste (o que acabou não se concretizando), cujo objetivo era financiar os empreendimentos regionais pretendidos.

Como havia órgãos federais sobrepostos na área de jurisdição da CIBPU no sentido de propor caminhos ao desenvolvimento regional, ela realizou uma vasta pesquisa em sua região objetivando conhecer todos os órgãos atuantes, o que faziam e as verbas destinadas aos mesmos. Para isso, contratou a empresa ADERC Ltda. – Auditoria, organização, pesquisas econômicas, assistência jurídica, fiscal e contábil, em 1962 (CIBPU, 1968, p. 257).

Nesse conjunto de atividades e com a produção de energia elétrica encaminhada com a usina de Jupia em construção e projetada a de Ilha Solteira, a CIBPU adentrou a década de 1960 preparada para estabelecer a implantação de um processo de industrialização na ampla região da Bacia Paraná-Uruguaí, só que contraditoriamente dirigido por outra concepção que não a da água como eixo principal do desenvolvimento regional.

Nesse sentido, esta Comissão reestruturou-se internamente, criando um departamento específico para cuidar desse assunto, o DPES (Departamento de Planejamento Econômico e Social), sob a direção do economista Antonio Delfim Neto.

Logo nos primeiros meses de 1963, o DPES aprovou um amplo plano de pesquisas econômicas em toda a região da bacia, destinado a fundamentar um Programa de Industrialização Regional, considerado este como a única forma viável de acelerar o desenvolvimento econômico nacional, sem, simultaneamente aumentar as disparidades regionais de renda (CIBPU, 1964a, p. 78). Este fato registra para o Brasil a entrada em cena dos economistas no planejamento do território brasileiro, função anteriormente exercida pelos engenheiros.

O desafio que se colocava na época para a CIBPU, e para os governantes estaduais e federal, era o de promover o desenvolvimento econômico através da geração e do aumento da renda interna, acompanhado ainda da necessidade de melhoria das condições de vida dos habitantes.

No seio do DPES, a compreensão sobre o desenvolvimento econômico de uma área não era apenas de promover a questão agrícola, ampliando e aumentando a sua produtividade; era preciso ainda diversificar a produção regional, criando uma *diversificação da estrutura produtiva de cada “região” em pontos onde a renda per capita e a concentração urbana garantissem a existência de demanda*. Nesta acepção, o desenvolvimento econômico consistia numa *modificação da estrutura produtiva de uma “região” induzida por modificações da procura* (CIBPU, 1964a, p. 78).

O estabelecimento do programa de industrialização proposto pelo DPES visou, portanto, uma diversificação da estrutura produtiva da região da Bacia Paraná-Uruguai, através da instalação de pequenas e médias indústrias substitutivas de importação, que seriam implantadas em locais previamente escolhidos para serem os pólos do desenvolvimento regional.

Com isso, realizou o DPES em todos os estados da bacia estudos gerais para o seu desenvolvimento industrial, denominados de PIRs (Planos de Industrialização Regional). Selecionaram-se, a partir daí, vários ramos industriais para serem dinamizados através de pré-projetos de investimentos em cada estado, em locais pólos para sediar a nova dinâmica de desenvolvimento proposto.

Os pólos selecionados na área da bacia foram: Campo Grande (MT); Goiânia-Anápolis (GO); Uberlândia e Varginha (MG); Presidente Prudente (SP); Ponta Grossa (PR); Blumenau (SC); e Caixas do Sul e Santo Ângelo ou Santa Rosa (RS).

Fazia parte desses Planos de industrialização a confecção de projetos de implantação de diversos tipos de indústrias. Assim sendo, o

DPES realizou, além das análises macro-econômicas de cada estado da Bacia Paraná-Uruguaí, estudos de vários perfis industriais, considerados elementos importantes de consulta para os empresários, especificamente, e para qualquer análise setorial que se pretendesse realizar.

Procurou-se sob este prima analisar setores industriais de importância dentro do contexto geral da indústria, dando ênfase àquelas que, seja por seu aspecto estratégico, seja por sua importância relativa, constituam-se em substratos para o processo de desenvolvimento sócio-econômico. (DPES/CIBPU, s. d., introdução)

Os Planos de Industrialização Regional propostos pelo DPES para o desenvolvimento regional dos estados da Bacia Paraná-Uruguaí orientaram-se no sentido de iniciar as possibilidades de investimentos na iniciativa privada, através da elaboração de pré-projetos industriais.²²

Em termos metodológicos, os subsídios aos trabalhos de elaboração desses PIRs foram dados, de um lado, pela teoria dos “pólos de crescimento e de desenvolvimento”, de François Perroux²³, e, de outro, pela participação da Fundação Getúlio Vargas, na maneira de calcular-se o PNB (Produto Nacional Bruto) do Brasil, e pelo acesso aos acervos sediados na cidade do Rio de Janeiro, nos quais foram levantados dados básicos gerais de todos os estados da Bacia Paraná-Uruguaí.

Durante o ano de 1963 o DPES ocupou-se exclusivamente da montagem dos PIRs; no entanto, face à necessidade da realização de outros estudos ou pesquisas econômicas na área da bacia, esse departamento foi modificado internamente, ampliando e diversificando os seus quadros, contratando também especialistas da engenharia.

Tendo em vista o novo momento vivido, as funções do DPES foram ampliadas, dando lugar a novas atividades, tais como:

Assessoria Técnica – a) Pareceres e informações diversas, atendendo solicitações da Vice-Presidência ou do Conselho Deliberativo da CIBPU; b) Financiamento de projetos, dando assessoria à Vice-Presidência no sentido de obtenção de financiamentos a projetos de interesse da CIBPU; c) Treinamento técnico, com atuação junto a organismos nacionais e

22 De acordo com os Relatórios anuais, os ramos industriais selecionados foram: tecelagem de algodão, roupas masculinas, fécula de mandioca, industrialização do milho, óleos vegetais, suco de laranja, gelo, beneficiamento de leite, curtimento de couros (vaqueta), curtimento de couros (sola), placas de madeira aglomerada, vestuário, calçados, tintas, cera de assoalho e material de limpeza, desinfetantes, artefatos de cimento, vasilhames de vidro, implementos agrícolas para acoplamento a micro-tratores, moagem de calcário para correção de solos, desidratação de forragens para alimentação animal e transformadores de distribuição trifásica,

23 A equipe do DPES analisou detalhadamente dois trabalhos de Perroux: *A Empresa Motora em uma Região e a Região Motora*; e *Considerações em torno da noção de Pólo de Crescimento*.

treinamento técnico, no sentido do aperfeiçoamento do quadro técnico da CIBPU e outras entidades.

Plano de Industrialização Regional – a) Estudos econômicos para complementação da análise econômica dos estados membros, na seleção dos pólos de desenvolvimento e escolha dos setores industriais viáveis; b) Elaboração de projetos para as indústrias sugeridas nos diferentes pólos selecionados; c) Execução do PIR, dando início à divulgação do Plano entre as entidades regionais e estaduais de desenvolvimento e das classes produtoras, através da realização de reuniões e palestras; d) Subsídios e financiamentos ao PIR.

Projetos e estudos especiais – onde se incluíam todos os projetos específicos designados por cada Estado da Bacia Paraná-Uruguai;

Outras atividades – a) Participação em congressos e reuniões de interesse regional; b) Participação na CPI de Furnas; c) Levantamento de informações estatísticas, d) Constituição da biblioteca do DPES; e) Elaboração do orçamento de plano de trabalho para o ano seguinte; f) Comissionamento em outros órgãos. (CIBPU, 1965a, p. 19-21)

Com uma estrutura bastante diversificada garantia-se o prosseguimento dos trabalhos dos PIRs, ponto central da política do DPES. Assim sendo, foram concluídas no ano de 1964 a primeira e a segunda etapas desses planos, tratando respectivamente de estudos econômicos dos sete estados, da seleção dos pólos de desenvolvimento e da seleção dos setores industriais com maiores possibilidades de desenvolvimento. Nesse mesmo ano ainda foi encaminhada a terceira etapa dos PIRs, que se referia à elaboração de pré-projetos para as indústrias selecionadas. De acordo com o Relatório de 1964, para a elaboração de projetos industriais, coletaram-se informações, por exemplo, no Centro Tropical para Estudo da Tecnologia dos Alimentos, do Instituto Agrônomo de Campinas; em firmas produtoras de equipamento industrial, para a devida orientação aos projetos, além da contratação de empresa especializada para a elaboração de alguns projetos.

Paralelamente a esses encaminhamentos foram iniciados também os trabalhos de divulgação, considerado como o primeiro passo na execução do referido plano, tendo esse departamento distribuído, entre pessoas e entidades interessadas, um resumo dos diagnósticos econômicos dos sete estados da Bacia Paraná-Uruguai, além de projetos já preparados. Procedeu-se também à realização do estudo das possibilidades de obtenção de financiamento para os investimentos nos pólos escolhidos.

Portanto, utilizando-se do conceito de “região polarizada”, aquela que é formada por uma cidade-pólo ou um outro fator de atração e a sua respectiva área de influência, a CIBPU propôs-se a planejar conjuntamente todos os estados componentes da Bacia Paraná-Uruguai.

Para o estado de São Paulo, já possuidor de uma grande infraestrutura industrial, e desta forma compondo-se como principal sede do parque produtivo nacional, estabeleceu-se um procedimento diferenciado dos demais estados dessa bacia. Assim sendo, realizou-se uma regionalização do estado (Yokota, 1968), definindo-se uma subdivisão territorial interna por critérios de homogeneidade, mantendo como base a concepção de “região polarizada”. Pretendia-se com isso equilibrar o desenvolvimento industrial no estado, bastante desproporcional em favor da capital, no sentido de intensificar a industrialização no Interior, ao mesmo tempo acelerando a transformação da sua agricultura.

O desenvolvimento industrial internacional havia colocado em evidência um novo método de operacionalizar e induzir o crescimento econômico de uma determinada área, com a finalidade de diminuir as disparidades sociais e intra-regionais, denominado “distritos industriais”. Esse procedimento de indução da economia industrial teve origem na Inglaterra, no final do século XIX, depois nos Estados Unidos, Itália, Alemanha, França e Japão e em vários países subdesenvolvidos, dentre eles o Brasil.

A experiência brasileira mais remota data de 1941, com a implantação do Distrito Industrial de Contagem, em Belo Horizonte - MG. Mas foi basicamente a partir da década de 1960 que tal experiência foi absorvida por outras cidades, tais como Porto Alegre, Rio de Janeiro e Brasília. A CIBPU, por seu lado, dentro da política do Plano de Industrialização Regional proposta para a bacia, absorveu o método internacional dos distritos industriais e o escolheu para aplicar na região de sua circunscrição, partindo-se de uma experiência em território paulista.

Desta forma, para o planejamento da industrialização do interior do estado de São Paulo escolheu-se o oeste paulista, tendo em vista o aproveitamento da energia elétrica que adviria do Complexo de Urubupungá e por ser esta uma parte considerada bem dotada de economias externas, reunindo amplas possibilidades de integração ao complexo econômico já existente, com o objetivo de ampliar e fortalecer as bases do mercado estadual (DPES/CIBPU, 1966, p. 3).

Nessa parte, a cidade de Presidente Prudente foi a escolhida, em meados da década de 1960, como o pólo principal de desenvolvimento (assunto desenvolvido no capítulo IV), uma vez que este município apresentava um maior dinamismo econômico em comparação com os demais municípios do oeste do estado, tais como: Araçatuba, Bauru, Marília, e São José do Rio Preto. Com essa iniciativa pretendia a CIBPU auxiliar o processo de descentralização industrial no estado de São Paulo, simultaneamente ao impulso econômico da porção do extremo oeste paulista.

Tratando-se de uma técnica para *beneficiar uma área geográfica, de acordo com um plano geral destinado a prover acomodações para um número de fábricas suficientemente grande, capazes de gerar economias externas*, foram designados para serem implantados em Presidente Prudente dois distritos industriais: um especializado na industrialização da carne e dos subprodutos do abate (couro, sebo, sangue, ossos etc), e outro diversificado, voltado aos diversos ramos de produção (DPES/CIBPU, 1966, p. 16-21).

Contudo, a CIBPU foi além da proposta de dinamizar uma área ou de descentralizar a industrialização estadual: com a implantação do distrito industrial de Presidente Prudente pretendia-se a criação de um modelo teórico para servir de base ao planejamento de todos os estados integrantes da Bacia Paraná-Uruguai (Nogueira, 2001). De acordo com um decreto do estado de São Paulo (de 5/6/1970), foi também criado pela CIBPU o Distrito Industrial de Bauru.

Resta esclarecer que não há ainda avaliações acerca dos distritos industriais implantados na bacia, mas há que se acrescentar que o Distrito Industrial de Presidente Prudente proposto não logrou sucesso por impasses na questão da área de assentamento, o que veio a estancar o grande empreendimento (Nogueira, 2001).

Os últimos trabalhos realizados pela CIBPU na região da Bacia Paraná-Uruguai foram os estudos sócio-econômicos sobre a área de Ilha Solteira; esses estudos buscaram caracterizar as suas possibilidades de desenvolvimento econômico, envolvendo os ramos da agricultura, os recursos naturais existentes nessa parte e o setor industrial. Tais estudos destinavam-se a orientar o desenvolvimento do novo núcleo urbano que se instalara, visando auxiliá-lo a dinamizar a sua área de influência.

A EXTINÇÃO DA CIBPU

As primeiras notícias sobre a extinção da CIBPU, veiculadas pela imprensa, ocorreu em janeiro de 1972 (*Folha de São Paulo*, 25 jan. 1972). Contudo, desde 1967 entrevistam-se os problemas por que passava esta Comissão quando, por ocasião da preparação da reunião anual da CIBPU, a ser realizada em Foz do Iguaçu, foi divulgado que naquela conferência de governadores

(...) um dos temas mais importantes a serem debatidos é o que se refere à adoção de uma nova estrutura para a entidade, tendo em vista que nos últimos dez anos o governo federal criou numerosas superintendências regionais, com atribuições paralelas às do organismo principal [a CIBPU]

Esta Comissão buscava, deste modo, adaptar-se à realidade que se apresentava, no sentido de encontrar uma fórmula que lhe possibilitasse atuar conjuntamente com as superintendências regionais, no sentido de estabelecer um *acordo com um programa integrado com o aproveitamento mais racional da capacidade financeira e técnica de cada órgão* (Folha de São Paulo, 14 jul. 1967).

De alguma forma, depreende-se que já se prenunciava, naquele momento, o fim da CIBPU, tendo em vista duas questões: ou ela se integrava ao contexto do planejamento a ser executado pelas novas superintendências regionais, criadas no referido ano (1967), ou ficava fadada ao desaparecimento precoce, antes do prazo previsto de 1976.

Nos últimos anos de sua existência, a CIBPU foi sendo exaurida de suas funções. Na opinião de alguns entrevistados, havia ainda o que se fazer em termos de planejamento regional da grande Bacia Paraná-Uruguai. Um dado importante era que ela possuía dinheiro disponível para novos trabalhos, mas mesmo assim nenhum encaminhamento foi feito nessa direção.

A partir das entrevistas que realizamos podemos esclarecer alguns pontos sobre a situação da CIBPU naquele momento. Internamente passou a haver dois grupos de profissionais (funcionários): aqueles que não queriam o seu fim prematuro, tendo em vista: a disponibilidade financeira e o fato de haver ainda campo de trabalho no planejamento que a Comissão realizava; e o grupo de profissionais que apenas queriam garantir o seu emprego, sem a preocupação de desenvolver novos trabalhos.

A indicação para a extinção da CIBPU de fato adveio do primeiro grupo, aquele que entendeu que sem o desenvolvimento dos estudos e das pesquisas não se justificava a permanência da mesma. As medidas mais radicais desse grupo vieram de alguns desses profissionais que, diante do fato de não verem atendidas suas solicitações de continuar trabalhando efetivamente no planejamento da Bacia Paraná-Uruguai, pediram demissão antes mesmo de se consumir efetivamente o fim dela, por não concordarem em apenas receber os salários (considerados polpudos, para a época).

A indicação de extinção da CIBPU foi proposta pelo seu primeiro Vice-Presidente, Luiz de Freitas Bueno, o que, de acordo com seus esclarecimentos, muito desagradou a alguns colegas, não sendo por esse motivo reconduzido ao cargo que ocupava (Bueno, 2001).

Coube ao seu sucessor na primeira Vice-Presidência, Rubens Rodrigues dos Santos, a função de fazer os encaminhamentos para a

extinção da Comissão, o que acabou ocorrendo em 1972, ainda sob o protesto de alguns conselheiros, que queriam a sua manutenção até 1976, data prevista inicialmente.

Apesar das discordâncias havidas, foi definida legalmente a sua extinção, com base nos considerandos que se seguem:

Considerando que, nos 20 anos de exercício de suas atividades, a Comissão Interestadual da Bacia Paraná-Urugui cumpriu, satisfatoriamente, a missão que a Lei lhe atribuiu, através da realização de inúmeros estudos e projetos, tanto na área de engenharia como na do planejamento econômico, dando ensejo, inclusive, a que a engenharia nacional demonstrasse sua capacidade técnica na construção de obra do porte do 'Conjunto Hidrelétrico de Urubupungá';

Considerando que, atualmente, órgãos criados, tanto na esfera federal como nas estaduais, vêm exercendo atividades de natureza idêntica às atribuídas à Comissão Interestadual da Bacia Paraná-Urugui;

Considerando que desatenderia às normas de boa política administrativa manter-se a Comissão Interestadual da Bacia Paraná-Urugui, fazendo-a desenvolver, paralelamente a outros órgãos oficiais, atividades semelhantes, apenas para que se exaurisse o prazo de duração de 25 anos, fixado no Convênio aprovado por Lei de cada um dos Estados signatários (...). (São Paulo (Estado). Lei n.10, 18 set. 1972)

Esses argumentos enfatizavam que a CIBPU já havia cumprido a sua missão de planejar a extensa região da Bacia Paraná-Urugui; inclusive porque, em seu lugar, já atuavam outros órgãos, tanto da administração federal quanto da estadual.

Segundo o jornal Folha de São Paulo, a decisão de extinção da CIBPU ocorreu na reunião dos governadores da Bacia Paraná-Urugui do dia 12 de agosto de 1972. A reunião destinada a formalizar a extinção da Comissão ocorreu em 28 de agosto de 1972, tendo sido presidida pelo governador de São Paulo, Laudo Natel, que considerou naquela oportunidade que a CIBPU havia cumprido plenamente sua finalidade, cuidando dos problemas relativos ao aproveitamento dos rios que integram a Bacia Paraná-Urugui e do planejamento econômico regional. Considerou também o mesmo governador que a CIBPU marcou a administração do estado de São Paulo ao provar a capacidade da engenharia e da indústria nacionais na construção do complexo hidrelétrico de Urubupungá (Folha de São Paulo, 29 ago. 1972).

A CIBPU foi extinta ainda com dinheiro em caixa, numa situação que, de acordo com esclarecimentos do engenheiro Almeida, dava para se fazerem muitos estudos pela região. Contudo, decidiu-se pelo fim das

atividades da Comissão, uma vez que esta, em 1972, encontrava-se inativa já há algum tempo.

De acordo com a lei, CIBPU foi extinta tendo o seu patrimônio e o seu fundo patrimonial sido distribuídos entre os estados-membros, na proporção das respectivas contribuições e participações.

A mesma lei de extinção desta Comissão refere-se também ao acervo de dados e de informações técnicas e científicas reunidos ao longo de sua vigência, designando a sua transferência para o estado de São Paulo que, por sua vez, ficou responsável pela prestação de informações, aos demais estados signatários do convênio, sobre as matérias que o constitui.

Para esse fim foi criada uma comissão especial, composta de três membros indicados pelo governador de São Paulo, para até 30 de junho de 1973 propor o destino a ser dado aos bens que caberiam ao estado de São Paulo e ao acervo técnico-científico. Deste modo, esta comissão especial ficou incumbida de receber o acervo e de prestar as informações solicitadas pelos estados-membros (de acordo com o decreto do estado de São Paulo n. 811, de 21 de dezembro de 1972, que aprova o regimento interno desta Comissão Especial, criada pela lei n.10 de 1972).

Conforme posicionamento do engenheiro Almeida, criou-se um grande impasse com essa questão, tendo em vista o patrimônio adquirido (que incluía um navio) e o fato de haver reservas financeiras em conta da CIBPU. Como consequência, apenas quatro anos depois (1976) foi criado um órgão, ligado à administração pública do estado de São Paulo, com a finalidade de gerir o que restara da CIBPU: a FUNDAP (Fundação do Desenvolvimento Administrativo) de São Paulo.

Esta Fundação incorporou o acervo da CIBPU, seu patrimônio e suas receitas, ficando responsável pela guarda e pela manutenção do acervo técnico-científico, que inclui todos os estudos realizados e toda a biblioteca que a CIBPU possuía, esta também bastante extensa.

Para uma avaliação da grandiosidade do acervo CIBPU, registra-se que entre a Biblioteca e o Centro de Documentação da FUNDAP há 2.837 documentos, sendo 113 títulos de periódicos e 2.724 de livros, relatórios e folhetos; além desses, há também atas, balanços e outros documentos da Comissão. Esta coleção encontra-se distribuída por nove estantes padrão-biblioteca de face dupla, com capacidade unitária de 9 m³. Apesar do volume substancial do Acervo da CIBPU na FUNDAP, o mesmo não se encontra completo, faltando-lhe alguns trabalhos, segundo pudemos constatar. Houve informação pelo Centro de Documentação desse órgão que muito material do acervo foi emprestado à Portobrás, não tendo havido a sua devolução (FUNDAP, 1993).

O acervo contém também um extenso conjunto de documentação técnica, com cerca de 2.900 documentos micro filmados, na forma de cartões-janela, reunindo mapas, levantamentos topográficos e aerofotogramétricos, plantas e outros. Os originais dessa documentação encontra-se sob a guarda da CESP, por intermédio de um convênio realizado com a FUNDAP em 1979 (FUNDAP, 1993).

Segundo informações por nós obtidas, em que pese a importância atribuída pela FUNDAP ao Acervo da CIBPU, essa entidade encontra-se há algum tempo sob uma política gradual de descarte, dada a necessidade de liberação de espaço físico no setor de Biblioteca. Essa política é justificada pelo entendimento de que os documentos e livros devem ser mantidos preferencialmente em acervos onde possam ser procurados e utilizados. Há nesta justificativa o argumento de que na FUNDAP não ocorreu uma expressiva procura pelo referido Acervo (FUNDAP, 1993); o que pudemos confirmar, visto que passamos três anos do trabalho procurando-o e que, somente num trabalho de rastreamento incessante, conseguimos a ele chegar.

Resta-nos esclarecer ainda que a tramitação do Acervo da CIBPU para a FUNDAP foi muito pouco divulgada; mesmo os que já trabalharam em alguma atividade executada pela CIBPU sequer sabiam do paradeiro do acervo, dentre eles vários profissionais (professores) de diversas áreas e Faculdades da USP. Apenas os profissionais/funcionários que estiveram ligados por muito tempo à Comissão sabiam do destino dado ao referido acervo.

CAPÍTULO 3

AÇÕES PLANEJADORAS DA CIBPU NO ESTADO DE MATO GROSSO:

**INICIATIVA DE
FERNANDO CORRÊA DA COSTA
NO DESENVOLVIMENTO DO
VALE DO PARANÁ**

A CIBPU E AS PERSPECTIVAS DE DESENVOLVIMENTO EM MATO GROSSO

Os dirigentes do estado de Mato Grosso, desde o período imperial, sempre atribuíram a este território uma condição de abandono, discurso esse que chegou até à década de 1950 ainda com muita ênfase. A título de exemplo, em 1958 o jornal *O Estado de Mato Grosso*, de Cuiabá (19 jan. 1958) transcreve uma reportagem do jornal *Correio da Manhã*, do Rio de Janeiro, intitulada “Mato Grosso Abandonado”, na qual enfoca o abandono do estado pelo governo federal.

O primeiro relatório da “Comissão de Planejamento da Produção” fazia a afirmação de que o estado de Mato Grosso encontrava-se desprestigiado naquele momento, dada a sua situação de abandono e mesmo de desconhecimento total por parte do país. Afirma o texto que o alegado abandono podia ser percebido pelo isolamento em que se encontrava o estado, visto ainda sofrer a falta de ligações permanentes com o Rio de Janeiro, então capital federal.

Essa situação dizia respeito à falta de iniciativa do poder federal no sentido de impulsionar o tão almejado dinamismo econômico de Mato Grosso. Essa referência de impedimento ao desenvolvimento do estado aparece com frequência nas literaturas regionais, como nesta passagem em que o Mato Grosso é ressaltado como importante área para a coesão territorial e política do Brasil.

Estudando-se a situação de Mato Grosso na nossa formação histórica, vê-se que essa unidade nacional, cercada por nações hispano-americanas e inteiramente isolada do convívio brasileiro, sem ligações permanentes com a Corte e, depois, com a Capital federal; suportando, como nenhum outro ponto do território nacional, o impacto de uma invasão, cujos invasores, em parte, já viviam dentro de suas fronteiras; somente por um milagre de coesão nacional, de dedicação ao Brasil, deve-se não estar, hoje, o grande estado ocidental, ligado às repúblicas referidas (Mato Grosso, 1950, introdução).

Como consequência da referida importância estratégica de Mato Grosso, como extensa área de fronteira, ficava implícito aos dirigentes e à elite mato-grossense o merecimento da implementação de políticas de desenvolvimento no estado, por parte da União. Sua capital, por sua

vez, era referenciada como *sentinela avançada de uma grande extensão das fronteiras nacionais* [que] *jamais faltou ao seu destino geográfico e histórico* (O Estado de Mato Grosso, 8 abr. 1958).

A extensão territorial do Mato Grosso, caracterizada pela grande dimensão, uma das maiores do país, e por sua conformação histórica de área de fronteira, fornecia elementos discursivos aos políticos e estudiosos do estado. Foi assim que as imagens de lugar longínquo e de sertão tomaram forma nos discursos sobre o Mato Grosso; longínquo no duplo sentido de distante e de lugar de difícil acesso em relação aos centros político e econômico nacionais (Rio de Janeiro e São Paulo, respectivamente) e, portanto, sem condições de, por si próprio, desenvolver-se favoravelmente (Mato Grosso, 1950, introdução).

Em relação ao planejamento territorial de Mato Grosso, a preocupação essencial se relacionava com o sistema de comunicação entre as localidades. Nesse sentido, pensava-se em melhoramentos de alguns trechos dos rios Paraguai e Cuiabá, principais vias navegáveis do estado, dada a necessidade premente de se encurtar as distâncias entre seus principais centros econômicos. Tratava-se de corrigir os problemas desses cursos fluviais com a finalidade também de evitar os transbordamentos periódicos das cheias do pantanal.

De qualquer forma, as dificuldades de contato eram marcadas por grandes distâncias, a exemplo dos 720 km que separavam o porto principal de Corumbá à cidade de Cáceres, o que exigia quatro dias de viagem. Dessa cidade à Barra do Bugres havia mais 550 km, cujo trajeto demorava aproximadamente mais três dias. As grandes distâncias e a fragilidade da economia mato-grossense, tornavam de fato mais difícil a resolução da implantação de infra-estrutura satisfatória para o estado, naquele período.

A década de 1950 significou para o governo central, como informado, uma fase de abertura para o planejamento, ou seja, um momento em que ele tomou para si a direção de políticas para o desenvolvimento econômico do país. Para a estruturação do território mato-grossense foi criada a CIBPU, como agente desenvolvimentista do estado (como pretendia o governador Fernando Corrêa da Costa e a Revista Brasil-Oeste, seu principal veículo de divulgação). Muito embora esta Comissão não tenha atuado sozinha em território mato-grossense, conforme já assinalado, houve a participação conjunta no estado da SPVEA, ao norte, da CIVAT, a Nordeste e da SPVESUD, na faixa da fronteira - organismos com ações disseminadas em todo o estado -, a visão de planejamento integrado, não somente no Mato Grosso, mas dele no conjunto da Bacia Paraná-Uruguaí era a proposta da CIBPU, órgão que respondeu pelo maior acervo de estudos sobre o Mato Grosso, no campo do planejamento, nas décadas de 1950 e 1960.

Internamente, o planejamento estadual contava com o serviço de estatística considerado, conforme o relatório do governo do estado de Mato Grosso ao Presidente da república, de 1955, um dos elementos de *maior eficiência na propaganda do estado e fonte segura de informações orientadoras do governo*. O Departamento de Estatística, como órgão de orientação básica do governo na condução de suas políticas, foi assim referido:

É pelos seus registros e levantamentos que chega o governo ao conhecimento dos efeitos da sua ação administrativa nos diferentes setores da vida pública, e que se pode formar uma opinião segura a respeito do estado, das suas possibilidades e do seu progresso. A estatística é o espelho fiel da vida do estado e a sua função é a da bússola que norteia os homens de governo, indicando-lhes o rumo que deve imprimir à máquina da administração em sua rota para o progresso. Um bom governo depende da estatística. (Mato Grosso, 1955, p. 14)

Assim sendo, no sentido de incrementar-se o desenvolvimento do estado, trazendo para ele pessoas, investimentos e novas técnicas de cultivo, o governo estadual buscou apoio no conjunto dos estados da bacia do Paraná e também na União.

As premissas de desenvolvimento do estado de Mato Grosso se inseriam no contexto nacional e se pautavam pela busca emergencial de infra-estrutura de energia e transporte. O que se pretendia nesse sentido era a implantação de grandes obras de engenharia, como as usinas hidrelétricas de grande porte, as pontes, as instalações portuárias.

Esse pensamento provinha de um quadro mais amplo de idéias envolvendo o contexto planejador internacional. Nos Estados Unidos prosperava um pensamento que se fundamentava na experiência da TVA (*Tennessee Valley Authority*, uma autarquia do vale do *Tennessee*, originada em 1933) que, conforme já referido, possuía a característica principal do planejamento integral, resultando em construções de grandes obras de infra-estrutura pelo poder público na resolução dos problemas internos, numa interferência direta do estado no território, a partir dos anos de 1930.

O planejamento do território brasileiro alicerçou-se desta forma sobre experiências internacionais, como a norte-americana da TVA, influenciando atividades regionais de áreas de bacias, cuja preocupação central era o controle das inundações, da irrigação, da abertura dos rios para a navegação, com ênfase na produção de energia elétrica. A implantação da CVSF e o plano de desenvolvimento do vale do Paraná, organizado pela

CIBPU, foram então iniciativas implementadas no início da década de 1950 que se basearam no planejamento regional norte-americano.²⁴

No Brasil o desenvolvimento territorial ganhou maior direcionamento institucional quando a Constituição de 1946 determinou medidas de dotações federais para a intervenção estatal em regiões consideradas de entrave ao crescimento econômico, como a Amazônia, o polígono nordestino das secas e o vale do rio São Francisco. Produto destas diretrizes, como já referido, foi o surgimento da CVSF em 1948; da SPVEA em 1953, e, posteriormente, da SUDENE em 1959.

Observando-se que nesse período a base territorial do planejamento no Brasil deixava sem diretrizes de intervenção federal grande parte do Centro-Oeste²⁵ e da região Sudeste, além de todo o Sul do país, criava-se então uma lacuna nos termos colocados pelo planejamento estatal, que era o de expandir o crescimento econômico, concentrado no eixo Rio de Janeiro-São Paulo. Para atuar nas regiões mais problemáticas do país (vale do São Francisco, na época pertencente à região Leste; Nordeste e Amazônia), foram então viabilizados planos de valorização espacial.

A percepção do que ocorria no âmbito do planejamento territorial brasileiro repercutiu, por exemplo, nas ações do governo do estado de Mato Grosso, que propôs naquele momento a criação de um organismo de desenvolvimento regional para planejar também o centro-sul do país. A preocupação do governo de Mato Grosso incidia sobre o desenvolvimento integral de todo o estado e para isso fazia-se necessário a inclusão também da sua parte sul (que não era área de ação da SPVEA) com a rica potencialidade oferecida pelo rio Paraná. A motivação para criação de um órgão interestadual de planejamento partiu dessa visão de conjunto acerca do território nacional.

Com esse objetivo, ocorreu uma primeira tentativa, pelo Mato Grosso, de criação de um organismo planejador regional, sendo apresentado à Câmara federal um projeto de lei (do deputado Carlos Vandoni de Barros) com o objetivo de criar-se uma comissão para o desenvolvimento do vale do rio Paraná.

Segundo relatos históricos, a iniciativa de instalação do planejamento regional no centro-sul brasileiro remonta ao projeto que pretendia criar a Comissão de Valorização do Vale do Paraná, conforme indicado, um projeto que não obteve prosseguimento. Assim sendo, no ano seguinte,

24 O *Jornal do Comércio* de Campo Grande, 14 out. 1964, traz uma reportagem sobre a visita de líderes sindicais brasileiros à TVA (p. 2). Esse fato serve de referência ao grau de aproximação com a experiência planejadora mais marcante dos Estados Unidos.

25 A parte norte da região Centro-Oeste pertence à Amazônia legal, sendo desta forma, a partir de 1953, objeto de intervenção da SPVEA e, depois, da SUDAM. Porém, a parte sul do Centro-Oeste não pertencia a nenhuma jurisdição de planejamento.

foi criada com o mesmo objetivo a CIBPU, com uma extensão maior que a primeira, uma vez que ao projeto inicial foi anexada a bacia do rio Uruguai.

O personagem político central da criação da CIBPU foi o então governador de Mato Grosso, Fernando Corrêa da Costa, que assumiu o Executivo do estado em 1951. Ele percebeu que o desenvolvimento desse território passava necessariamente pelo planejamento econômico do vale do Paraná. Desta forma, reuniu-se no mesmo ano com o governador de São Paulo, Lucas Nogueira Garcez, com a finalidade de estruturarem um órgão de planejamento regional, que foi a Comissão Interestadual da Bacia Paraná-Uruguai/CIBPU, criada em setembro de 1951, da forma já descrita.

O discurso proferido por Fernando Corrêa da Costa, quando da *Primeira Conferência de Governadores*, em setembro de 1951, foi revelador de seu modo de pensar o desenvolvimento regional. Destacou ele que a solução para os males que ameaçavam a civilização naqueles momentos estava exatamente no crescimento econômico geral do país. Um crescimento que se encontrava totalmente à mercê do aproveitamento das riquezas potenciais nacionais, referindo-se, sobretudo, à grande potencialidade energética presente no vale do Paraná.

Com uma visão abrangente de planejamento regional, condizente com o pensamento da época, o mesmo governador destacava a recente iniciativa do Brasil na criação de organismos regionais de planejamento. Referia-se aos planos de valorização da Amazônia e do vale do São Francisco, pela Constituição brasileira, destacando nesse sentido o plano já proposto para o desenvolvimento do rio São Francisco, precursor no país em planejamento regional, considerando-o como um dos mais arrojados empreendimentos mundiais.

Nesse contexto, abordou naquela ocasião os pontos por ele considerados essenciais para a vitalização do vale do Paraná, sob o ponto de vista de Mato Grosso:

1º - Aproveitamento do potencial hidrelétrico de toda a Bacia do Rio Paraná, com o esforço máximo inicial em Sete Quedas e Urubupungá;

2º - Eletrificação rural;

3º - Canal de Guairá a Porto Mendes, para vencer o obstáculo das Sete Quedas, permitindo a ligação entre as Bacias do Alto e do Baixo Paraná;

4º - Desenvolvimento da navegação do Alto e Baixo Paraná e seus tributários, com a conseqüente instalação de estaleiros, construção de portos e escola de práticos pilotos;

5º - Povoamento, por colonização racional, de todo o Vale, aproveitando ao máximo o transporte fluvial e bem assim a posição relativa e a tradicional experiência do Estado de São Paulo;

6º - *Prolongamento da Sorocabana em direção de Dourados e da Araraquarense em direção de Cuiabá;*

7º - *Conjugar o plano rodoviário ao sistema fluvial, tendo em vista os vários pontos econômicos da região”;*

8º - *Estudo sobre a possibilidade de unir a Bacia do Paraná à do Amazonas;*
e

9º - *Melhoramento e reaparelhamento, com eletrificação, das ferrovias de acesso à Bacia do Paraná.* (CIBPU, s. d.(a), p. 19-20)

A crítica à lacuna anteriormente referida sobre a não institucionalização do planejamento no centro-sul do país pode ser evidenciada no mesmo discurso de Fernando Corrêa da Costa, quando este ponderou sobre o fato de que *uma das moléstias que enfermam a vitalidade nacional [...] é o esquecimento do Vale do Paraná*. Chamava ele a atenção da Nação para a importância deste vale para o desenvolvimento nacional como um todo, apresentando inclusive propostas de ações conjuntas às regiões, como a possibilidade de produção de energia hidrelétrica para todo o centro-sul e de ampliação do sistema de navegação por todo o país através da interligação das principais bacias hidrográficas, bem como da necessidade de integração dos sistemas de transportes.

As propostas de planejamento “sob o ponto de vista de Mato Grosso” ilustravam a visão que Fernando Corrêa da Costa e seus assessores tinham acerca do planejamento governamental. Ou seja, suas idéias encontravam respaldo no pensamento planejador da época, que era o de procurar solucionar os problemas regionais no âmbito da própria região. O planejamento regional era visto então como a grande saída para as dificuldades dos estados componentes (Quintella, 2001a).

O desenvolvimento estabelecido naquele momento especificamente para o Mato Grosso seguia as linhas norteadoras principais do planejamento da época, que era realizar melhoramentos nos setores vitais da economia, como os de energia, transportes e comunicações. A característica básica para a produção dessa infra-estrutura era o empreendimento de grandes obras-de-arte, assim mesmo denominadas, como as grandes barragens com eclusas de navegação, instalações portuárias, ferrovias e rodovias com suas grandes pontes por todo o território nacional.

Havia por trás desses acontecimentos o avanço da ciência que, através de técnicas e tecnologias modernas, proporcionava a superação de entraves e a realização de melhorias na infra-estrutura dos países em geral.

Houve muitas referências de projetos de construção de grandes usinas hidrelétricas na pauta mato-grossense, característica inclusive

comum a todo território nacional, como também de empreendimentos envolvendo a integração dos diversos sistemas de transportes, como a interligação de bacias hidrográficas e a ligação entre os sistemas hidroviário, ferroviário e rodoviário.

Em relação aos sistemas de transporte no Mato Grosso, Fernando Corrêa da Costa propunha, conforme a pauta elaborada para a primeira reunião da CIBPU (1951), o prolongamento das Estradas de Ferro Araraquarense e Sorocabana, até as terras mato-grossenses. O seu relatório à Assembléia Legislativa do Estado em 1952, contém a seguinte passagem sobre a questão da interligação dos transportes:

Conjugando o plano rodoviário com o ferroviário, estamos estudando uma rodovia de Alto Araguaia a Porto Presidente Vargas, para irmos ao encontro da Araraquarense, a fim de colocarmos a nossa Capital o mais depressa possível em contato com a Estrada de Ferro e outra de Rio Brilhante (Entre Rios) via Dourados até Porto 15, com o objetivo de escoarmos pela Sorocabana a produção da rica zona de Dourados. (Mato Grosso, 1952, p. 22)

Ao propor ao Presidente da República, em 1952, conjuntamente com o governador de São Paulo, Lucas Nogueira Garcez, que tomasse a seu domínio os planos de penetração em território mato-grossense das Estradas de Ferro Sorocabana e Araraquarense, Fernando Corrêa da Costa expõe da seguinte forma as suas idéias:

[...] tais empreendimentos transcendem os interesses dos Estados neles empenhados, para se projetarem no âmbito mais amplo das realizações nacionais [...] [um] programa a ser executado em consonância com o desenvolvimento crescente do povoamento, da colonização, do saneamento, da recuperação e [...] da racional exploração das regiões usuárias ou tributárias delas [...] (Mato Grosso, 1952, p. 23).

Nota-se nessa passagem do discurso de Fernando Corrêa da Costa que o desenvolvimento da bacia do Paraná passava pela ajuda efetiva e direta da administração estatal, em um apelo que vai permear a CIBPU por mais de uma década. Lembremos que, paralelamente, tramitava na Câmara federal o projeto de lei para federalização da CIBPU, subscrito pelo deputado federal Filadelfo Garcia²⁶ e que circulou por várias comissões

26 Filadelfo Garcia foi deputado federal por Mato Grosso, durante quatro legislaturas (dezesseis anos), conforme informação dada por ele mesmo. Reside atualmente na cidade de Londrina, para onde fizemos contato telefônico no início de janeiro de 2001 a fim de agendar uma entrevista, o que não nos foi permitido visto o mesmo alegar total desconhecimento da CIBPU e do próprio projeto de lei que subscreveu na Câmara federal em 1952.

da Câmara, mas que acabou sendo arquivado em 1957, conforme relatado anteriormente.

O mesmo governador reforçava, ainda em seu discurso, a idéia de que ao atendimento das necessidades regionais, por serem *importantes e imediatas*, somava-se também o empenho regional de contribuir para o fortalecimento da organização e unidade nacionais, pela melhor articulação interna do continente.

Percebemos por esses termos que o expansionismo interno, via nacionalismo, tão almejado por Getúlio Vargas no período do Estado Novo, permaneceu presente no ideário desenvolvimentista do País também por ocasião do segundo governo Vargas (1951-1954).

De qualquer forma, as dificuldades de administração de um órgão interestadual estavam sempre presentes no rol de preocupações do referido governador. Na seguinte passagem fica evidente esta questão, mas também a percepção que tinha Fernando Corrêa da Costa sobre a CIBPU:

Firmada na última Conferência de Goiânia [1955] a continuação da Comissão do Vale do Paraná, através da disposição demonstrada pelos novos Governadores recém-eleitos, estamos convencidos de que essa iniciativa que representa o maior plano de recuperação econômica de extensão e profundidade e que, sem exagero, podemos dizer é a mais ampla que já circulou no Brasil (Mato Grosso, 1955, p. 14).

Grande era a incerteza quanto a empreendimentos da envergadura do proposto pela CIBPU - de planejamentos territoriais justapostos a áreas de bacias - que, por sua delimitação natural, incluía uma diversidade de estados federados, cada qual contendo interesses e necessidades peculiares e divergentes.

O primeiro governo de Fernando Corrêa da Costa no Mato Grosso apoiou-se em três eixos de ação para o desenvolvimento do estado: energia, transporte e povoamento. Em termos de planejamento para o estado, esse governador idealizou a CIBPU e através dela introduziu sua política de ação, qual seja: a necessidade de estudarem-se primeiramente os saltos de Urubupungá e Sete Quedas, no rio Paraná, para a produção de energia elétrica, além da desobstrução desses obstáculos para a livre navegação. Além disso, propôs a indicação do prolongamento das Estradas de Ferro Sorocabana e Araraquarense ao Mato Grosso; e ainda a indicação de povoar-se o Mato Grosso por “colonização racional” [entenda-se, por empreendimento empresarial], com o aproveitamento dos rios como meios importantes de transporte.

Muito embora a CIBPU tenha trabalhado incessantemente em levantamentos físicos por toda a bacia do Paraná, principalmente, e realizado uma infinidade de estudos sócio-econômicos gerais desta bacia e dos estados-membros, durante os primeiros anos de sua existência, o primeiro governo Fernando Corrêa da Costa pôde apreciar concretamente apenas a contratação dos primeiros trabalhos para a efetiva construção da usina de Jupia.

O governo subsequente que se instaurou em Mato Grosso foi o de João Ponce de Arruda (1956-1960), cujas metas prioritárias eram idênticas ao do governo anterior, visto que os problemas para o desenvolvimento do estado eram exatamente os mesmos: carência de energia e de transporte. Aliás, essa era a realidade de todos os estados brasileiros naquele momento, inclusive de São Paulo.

Esse governo vai presenciar uma alteração importante no quadro do planejamento institucional do estado, uma vez que foi somente em 1956 que a SPVEA passou a atuar no Mato Grosso, na sua porção amazônica, abrangendo praticamente todo o norte do estado. Pertenciam a essa parte os seguintes municípios: Aripuanã, Acorisal, Arenápolis, Alto Araguaia, Alto Paraguai, Barra do Bugres, Barra do Garças, Barão de Melgaço, Cáceres, Cuiabá, Chapada dos Guimarães, Diamantino, Guiratinga, Itiquira, Santo Antonio do Leverger, Nossa Senhora do Livramento, Mato Grosso, Nortelândia, Poxoréu, Ponte Branca, Poconé, Rosário do Oeste, Rondonópolis, Tesouro, Torixoréu e Alto Garças (Trindade, 1962, p. 129).

Nesse mesmo ano houve também a criação da SPVESUD (1956), uma superintendência formada para atuar também na faixa da fronteira sudoeste de Mato Grosso, com critérios de localização não muito claros, mas que abrangeu os seguintes municípios do estado: Corumbá, Ladário, Porto Murtinho, Bela Vista, Jardim, Guia Lopes da Laguna, Bonito, Nioaque, Miranda, Aquidauana, Amambaí, Ponta Porã, Maracaju, Rio Brillhante, Carapó, Itaporã e Dourados.

Desta forma, o governo Ponce de Arruda adentrou no poder estadual num momento em que havia maiores possibilidades de introdução de políticas territoriais, tendo em vista a implantação de três organismos de planejamento (CIBPU, SPVEA e SPVESUD).

Os primeiros relatórios oficiais do governo Ponce de Arruda à Assembléia Legislativa do Estado se reportaram aos trabalhos já realizados ou ainda a serem realizados no Sul de Mato Grosso, dentre eles a prioridade a ser dada aos sistemas elétricos de Campo Grande, Aquidauana e Corumbá, todos eles a serem comandados pela CIBPU. Por outro lado, os mesmos relatórios deixam claro que nos municípios do norte de Mato Grosso os recursos para a instalação e a ampliação de obras diversas ficavam sob os encargos da

SPVEA (Mato Grosso, 1956 e 1957, p. 17-18 e 21-22, respectivamente). Todo o norte, não só de Mato Grosso, mas de todo o Centro-Oeste brasileiro, era área de domínio da denominada Amazônia legal, tendo ficado, portanto, uma área circunscrita à jurisdição daquela superintendência.

A criação da SPVESUD como agência federal significou um balde de água fria jogado na CIBPU que, como visto, pleiteava a sua própria transformação em organismo federal. Desta forma, na sétima conferência da CIBPU, realizada em São Paulo a 9 de outubro de 1959, há referência a uma reivindicação dos governadores da Bacia Paraná-Uruguai pleiteando a transferência dos recursos do plano de valorização da SPVESUD para a CIBPU.

O relatório do governo de Mato Grosso para no ano de 1957 destacava a sétima reunião dos governadores dos estados da Bacia Paraná-Uruguai, bem como as resoluções aprovadas na ocasião. Indicava nesse sentido a medida tomada de federalização da CIBPU, com a qual pleiteava do governo federal a vinculação, por 20 anos, de 1% da receita tributária da União, com o objetivo de executar o *vasto programa de valorização da terra e do homem na Bacia Paraná-Uruguai (...)*, uma medida considerada de grande alcance visto que somente assim a CIBPU poderia *obter recursos financeiros capazes de levar avante a grandiosa obra, que tem por objetivo realizar* (Mato Grosso, 1957, p. 21-22). Nota-se que a semelhança com a CVSF ia além do planejamento adotado em área de bacia hidrográfica, para abranger também os recursos a serem destinados, na mesma ordem.

Apesar dessas dificuldades inerentes a um órgão de planejamento interestadual, a CIBPU conseguiu, nas duas primeiras décadas de sua existência, reunir o maior conhecimento sobre o estado de Mato Grosso, além de conhecimento dos demais estados-membros. Os desdobramentos dessas atitudes serão objeto de investigação posterior deste trabalho.

Pelo fato de passar a haver uma superposição de administrações no território mato-grossense, no caso entre a CIBPU e a SPVESUD, reclamavam os dirigentes da primeira do fato de que com isso ocorria um fracionamento dos recursos disponíveis da União para investimentos nos setores de infra-estrutura pesada. E, ao mesmo tempo, prejudicava a orientação dada pelo planejamento integral da Bacia Paraná-Uruguai, em que os estudos eram feitos e os projetos eram criados com a finalidade do desenvolvimento regional.

Alguns anos depois, dada a criação da SUDECO (1967), ocorreu um enfraquecimento maior da CIBPU: tratava-se de uma outra superintendência federal para atuar em partes da jurisdição da Comissão. A SUDECO objetivava incrementar o desenvolvimento regional do Centro-Oeste, através da mesma política da CIBPU de implantação de pólos industriais.

Nota-se que a orientação da criação de órgãos federais de planejamento voltou-se às matrizes postas pelo IBGE desde a década de quarenta: a divisão do país por grandes regiões (e não mais por bacias hidrográficas). Considerando-se o Centro-Oeste, a SUDECO foi então a superintendência que melhor enquadrou-se nessa repartição, diferindo da SUDAM, que englobava a chamada Amazônia legal, portanto, atuando muito além dos limites da região Norte.

Assim sendo, a SUDECO, como um órgão orientador do planejamento regional, tinha a incumbência principal de promover o desenvolvimento da região Centro-Oeste e orientar-se também pela política maior do planejamento nacional, a de estabelecer as condições de viabilidade para a descentralização industrial do país.

Com base nessas orientações a referida superintendência elaborou o primeiro PLADESCO (Plano de Desenvolvimento Econômico-Social do Centro-Oeste) em 1973, com o objetivo de produzir oportunidades e promover o seu aproveitamento para acelerar o desenvolvimento harmônico do Centro-Oeste.

Surgida, portanto, quando a CIBPU já realizara um levantamento básico em todos os estados componentes da Bacia Paraná-Uruguai, definindo inclusive pólos e distritos industriais, a SUDECO apresentava a sua estratégia de desenvolvimento harmônico do Centro-Oeste. Esta encontrava suporte na União que, através da manutenção das políticas fiscais, do mercado de capitais, da assistência ao crédito às pequenas e médias empresas, programou para a região sobretudo as medidas que visassem um crescimento mais equilibrado dos setores econômicos, permitindo um aumento mais rápido da disponibilidade e melhor distribuição de bens e serviços para todas as camadas sociais (Brasil, 1973, p. 84-85).

Prosseguindo na política de descentralização industrial, a SUDECO definiu na década de 1970 outros centros urbanos no Mato Grosso capazes de sustentar a escolha de pólo de desenvolvimento: Dourados, Corumbá e Três Lagoas, no Sul do Estado, e Cuiabá, Rondonópolis, Barra do Garças e Cáceres, ao norte do estado.

De qualquer forma, um fato que nos chamou muito a atenção foi o de a SUDECO parecer ter surgido sem raízes, uma vez que não aparece nos seus postulados e nos próprios estudos que passou a realizar no Centro-Oeste qualquer referência aos estudos básicos levantados pela CIBPU, principalmente no Mato Grosso, realçando a nossa tese do total desconhecimento desta Comissão, nos dias atuais, tanto no atual Mato Grosso, quanto no Mato Grosso do Sul. Somente nos últimos anos foi que a CIBPU começou a ser considerada em alguns trabalhos acadêmicos da UFMS, por exemplo.

A REVISTA BRASIL-OESTE NA PUBLICIDADE DE MATO GROSSO E DA CIBPU

Fausto Vieira de Campos foi o mentor da revista Brasil-Oeste, criada em 1956 e tendo sido publicada por onze anos (até 1967). O fundador, no ano anterior à criação da revista, publicou um livro sobre o Mato Grosso intitulado *Retrato de Mato Grosso* (1955), com o objetivo de *avivar o conhecimento da “região” do Oeste e de indicar aos homens que buscam oportunidades para o trabalho e para o bem-estar de suas famílias as enormes possibilidades que se lhes apresentam no Estado de Mato Grosso e no Território de Guaporé* (atual Rondônia) (Campos, 1955, p. 6).

Esta revista constituiu-se, sem dúvida, numa importante fonte divulgadora e propagandística do Centro-Oeste, sobretudo de Mato Grosso, tendo inclusive a preocupação de projetá-lo no exterior.

O referido autor destaca, já no prefácio do livro, o esforço do governo estadual para conseguir a sua emancipação financeira, o que teria ocorrido em 1951 através do equilíbrio orçamentário de suas contas. Nota-se aqui a defesa assumida ao governador Fernando Corrêa da Costa, criador da CIBPU, defesa esta feita também na revista Brasil-Oeste durante toda a sua vigência.

A referida revista desenvolveu um “Programa Mínimo para o Desenvolvimento de Mato Grosso e Goiás”, destacando um programa definido cujo objetivo era acelerar o progresso do Centro-Oeste do país, com o destaque para os seguintes itens:

- 1) Colonização intensiva nos estados de Mato Grosso Goiás;
- 2) Fomento da cultura da seringueira nas regiões norte e noroeste de Mato Grosso;
- 3) Incremento da cafeicultura no leste e oeste de Mato Grosso e no sul de Goiás;
- 4) Fomento da triticultura nas áreas de Dourados, Itaporã, Maracaju, Bonito, Guia Lopes da Laguna e Terenos;
- 5) Fomento da lavoura de algodão nas áreas de Dourados, Rio Brilhante e Campo Grande;
- 6) Introdução de práticas modernas no criatório e incentivo à formação de plantéis de gado leiteiro na “região” sulina de Mato Grosso;
- 7) Pesquisas e exploração do petróleo na zona pantaneira de Mato Grosso;
- 8) Expansão da rede ferroviária em direção à Cuiabá e ligação, por estrada de ferro, da capital mato-grossense à Brasília;
- 9) Aproveitamento do potencial hidráulico da região da Bacia Paraná-Uruguaí;

Observa-se que este programa encontra-se totalmente inserido na política econômica do país, caracterizada pela busca da integração nacional pela via da interiorização do desenvolvimento econômico.

Desta forma, percebe-se ainda uma estreita relação entre a Brasil-Oeste e a própria CIBPU, tendo em vista um contrato estabelecido entre ambas e assinado em 1963, cuja finalidade era de realizarem programações publicitárias da Comissão nesta revista.

OS ESTUDOS DA CIBPU EM TERRITÓRIO MATO-GROSSENSE

A equipe profissional da CIBPU, através da Divisão de Estudos e Planejamento, sob a direção de Paulo Mendes da Rocha, coordenou os levantamentos gerais sobre os aspectos sócio-econômicos de toda a Bacia Paraná-Uruguai, conforme já exposto. E essa grande empresa efetuou procedimentos contratuais com empresas particulares e órgãos do próprio governo federal, no sentido de assessorar-se tecnicamente sobre estudos específicos e de acordo com as necessidades de cada área a ser analisada.

Por toda a década de 1950 a CIBPU procedeu a levantamentos gerais – físicos, econômicos e sociais – em toda a região da bacia de sua jurisdição. No que diz respeito aos estudos realizados vinculados ao Mato Grosso, têm-se estudos topo-hidrográficos preliminares de um trecho do rio Paraná, entre os Portos Jupia e Guaira, desenvolvidos a partir de 1953, conforme descritos anteriormente. Esses estudos tiveram como finalidade a melhoria das condições de navegabilidade nesta área, considerando a necessidade apontada pelos administradores mato-grossenses de buscarem-se soluções para o bom escoamento dos produtos regionais e também da produção de energia elétrica para atender às demandas do estado.

Visando resolver os problemas existentes em toda a Bacia Paraná-Uruguai, a CIBPU realizou também estudos e projetos para o abastecimento de água de algumas cidades dos vários estados membros, dentre elas as cidades de Três Lagoas, em Mato Grosso. Para esses serviços foi contratada em 1954 a empresa York Engenharia, que realizou estudos e fez ainda o projeto de saneamento básico (água) para a mesma cidade.

Em 1955, a referida empresa realizou outros estudos necessários referentes à rede de abastecimento de água também de Ponta Porã, cidade localizada no extremo sul do estado, fazendo posteriormente a sua revisão e

27 Este programa aparece divulgado nas revistas depois de um certo número delas, como é o caso da revista de n. 49, jun. 1960.

atualização, em 1964. Nesse intervalo de tempo foi contratado o engenheiro José Augusto Martins, com a finalidade de viabilizar um projeto para a rede de esgotos sanitários desta mesma cidade.

O ano de 1954 representou para a CIBPU um ano de intensas atividades, durante o qual foram feitos inúmeros estudos relativos ao rio Paraná, para seu aproveitamento energético e, em consequência destes, desenvolvidos estudos topo-hidrográficos, hidrológicos e geológicos em diversos afluentes seus. Dentre eles encontram-se os rios Ivinhema e Brilhante, em Mato Grosso, para os quais foram elaborados projetos referentes às obras necessárias ao melhoramento de seus cursos para a navegação.

Como visto, desde o início a CIBPU pretendeu a interligação de bacias hidrográficas, tendo em vista a constituição de uma grande rede de navegação interior, o que a levou desde os primeiros momentos a desenvolver estudos de caráter preliminar nesse sentido. Portanto, em 1954 deu-se o início dos estudos sobre a ligação da bacia dos rios Ivinhema e Brilhante com a do rio Miranda; da bacia do Pardo com a dos rios Coxim e Taquari; e também da bacia do Taquari com a do Araguaia, todas em território mato-grossense.

Como referido anteriormente, em meados de 1954 a CIBPU contratou a firma holandesa Deerns Planejamento e Engenharia para o procedimento de estudos, também no lado mato-grossense, envolvendo os rios Ivinhema e Brilhante, em toda a sua extensão, indo da foz, no rio Paraná, até as proximidades de Porto Brilhante, na altura da travessia da estrada que liga Dourados a Campo Grande (CIBPU, 1957, p. 30).

Os levantamentos topográficos e hidrológicos realizados nas partes acima descritas foram feitos no período de 1954 a 1955. Os trabalhos de análise foram feitos nos escritórios da firma, na Holanda, durante todo o ano de 1956. Sobre essas atividades, o Relatório da CIBPU de 1956 dá uma idéia de como eram desenvolvidos os trabalhos:

Ao mesmo tempo, e à medida que avançavam esses estudos, por duas vezes estiveram no Brasil os responsáveis técnicos pelos projetos, procurando colher, pessoalmente, elementos que lhe permitissem um conhecimento mais perfeito das condições locais, cuja interpretação lhes deveria ser naturalmente difícil, bem como, para discutir com os órgãos técnicos da Comissão [CIBPU], a medida do seu desenvolvimento, as bases e as características do projeto que deveriam apresentar. Nessas condições pode o assunto ser discutido em diversas oportunidades com técnicos da mais alta experiência nos diferentes setores das suas especialidades, cuja participação nos projetos que se estão elaborando, constitui, sem dúvida, um privilégio e seria indispensável diante da dificuldade indisfarçável de

discernir, entre todas as variantes possíveis, a solução mais aconselhável para o início de uma grande rede de navegação interior no país (p. 30).

Ainda no ano de 1954 foi contratada uma outra empresa, a Sociedade de Engenharia e Representações ‘Servi-Tec’, com o objetivo de proceder ao reconhecimento aéreo do divisor de águas entre os rios Brilhante e Miranda. Esse levantamento destinava-se a subsidiar o estudo para a construção de um canal de navegação ligando os extremos navegáveis desses dois cursos d’água, respectivamente em Porto Brilhante e Barra do Nioaque (CIBPU, 1968, p. 249). Esse reconhecimento aéreo permitiu então a delimitação de uma faixa de 6 km de largura, entre Maracaju e Nioaque, para a execução de recobrimentos aerofotográficos, a serem realizados pela referida empresa.

No entanto, por falta de cumprimento do referido contrato, o mesmo foi rescindido, sendo contratada uma outra empresa para executá-lo em 1955, a firma Serviços Aerofotogramétricos Cruzeiro do Sul, que realizou uma cobertura aerofotogramétrica num trecho de 110 km de largura, na área dos divisores de águas dos rios Brilhante e Miranda. A mesma empresa realizou ainda em Mato Grosso serviços aerofotogramétricos ao longo dos rios Paraná, Iguatemi, Amambaí e Anhanduí em 1957 (sobre esses trabalhos, ver: CIBPU, 1957, p. 42 e 1968, p. 251-253).

No ano de 1954 foram também tomadas as primeiras medidas para a transposição das bacias Paraná-Paraguai e do Paraguai-Araguaia, para a qual se formalizou contrato com a empresa Aerofoto Natividade, a fim de realizar os devidos levantamentos aerofotogramétricos na área localizada entre as cabeceiras dos rios Pardo e Coxim e entre as nascentes dos rios Taquari e Araguaia (CIBPU, 1968, p. 250).

No relatório da CIBPU de 1956 (p. 69), considera-se que o contrato de serviços com a Aerofoto Natividade, para o devido conhecimento panorâmico da parte das cabeceiras desses rios, ocorreu em 1955. As atividades foram desenvolvidas de forma a abranger um recobrimento aerofotográfico de uma faixa de cerca de 20 km ao longo dos rios Pardo, Coxim, Taquari e Araguaia, onde se incluía uma faixa territorial mais ampla dos divisores dos mesmos, envolvendo uma área total de cerca de 2.500 km², por uma extensão superior a 1.300 km.

Na ocasião definiu-se a realização de levantamentos topográficos, batimétricos e hidrográficos por todo o rio Pardo, com a finalidade de incrementar a navegação neste rio para, a partir daí, proporcionar o desenvolvimento de sua área de influência. Os levantamentos seriam feitos por empresas especializadas e a análise e a elaboração de projetos ficariam a cargo da CIBPU. Nesse sentido, foi contratada a Sociedade Simões

Pinto em 1956, empresa considerada com larga experiência adquirida em trabalhos executados no vale do São Francisco (CIBPU, 1957, p. 69).

Os trabalhos no rio Pardo se estenderam então da sua foz, no rio Paraná, até a porção dos divisores, nas Lagoas de Sanguessuga e Sanguessuguinha, abrangendo as seguintes atividades: levantamento da linha base ao longo do rio Pardo; nivelamento e contranivelamento, objetivando o traçado do perfil longitudinal do rio; seções transversais e sondagens, necessárias ao perfeito conhecimento do rio e à projeção de obras de melhoramento no mesmo; estudos hidrográficos, com a instalação de 15 postos de observação sistemática dos níveis d'água, em caráter definitivo, de forma a estabelecer os níveis críticos das enchentes e da estiagem, bem como levantamentos topográficos de detalhes, quando necessários (CIBPU, 1957, p. 69-74).

Esses trabalhos foram então complementados pelos levantamentos aéreos realizados pela Aeromapa Brasil, uma restituição de áreas marginais do rio Pardo e pelo CNG no fechamento dos estudos sobre o rio Paraná, um levantamento que incluiu o ajustamento provisório de um trecho da cadeia de triangulação Araçatuba-Campo Grande.

Dando continuidade aos procedimentos de ligação das bacias Pardo-Taquari, no ano de 1956 foram feitos levantamentos mais detalhados sobre a parte dos divisores dos rios Pardo e Coxim, como uma restituição aerofotogramétrica da área de Camapuã, antiga rota das monções, pela empresa Vasp Aerofotogrametria. Esse novo levantamento objetivou o estabelecimento de diretrizes precisas para o estudo definitivo do traçado do canal de transposição entre as referidas bacias (CIBPU, 1957, p. 74).

O ano de 1956 registrou ainda levantamentos preliminares efetuados no rio Amambai, no salto do Pirapó, com a finalidade de buscar reservas hidráulicas para a produção de energia elétrica para atender ao extremo sul do estado de Mato Grosso. Logo no primeiro contato, a CIBPU concluiu pela inviabilidade econômica do projeto, uma vez que *o pequeno desnível e o regime do rio a jusante do Salto exigiriam, para um aproveitamento razoável, obras exageradas de represamento encarecidas pela natureza dos terrenos de fundação e pela conformação desfavorável das seções transversais* (CIBPU, 1957, p. 97).

De acordo com o Relatório anual da CIBPU de 1956, mediante a insistência dos representantes de Mato Grosso, a DEP desta Comissão determinou novos estudos no salto do Pirapó, abrangendo o nivelamento do lençol de água ao longo desse trecho no rio Amambai e dos níveis máximos de enchente. A conclusão obtida, embora admitindo a indiscutível importância para essa porção, face à inexistência de outros aproveitamentos, mantinha a questão da inviabilidade econômica do projeto para o estado.

Esse episódio foi registrado em relatório anual do governo do estado, com a solicitação de cooperação da CIBPU para realizar estudos e confeccionar um projeto para a construção de uma usina hidrelétrica no referido salto, com a finalidade de prover de energia elétrica as cidades de Dourados, Amambai e Ponta Porã.

Prosseguindo os trabalhos no sentido do desenvolvimento de Mato Grosso, a CIBPU propôs a construção da ponte rodoviária sobre o rio Paraná, na altura do Porto XV de Novembro (atual Ponte Maurício Joppert da Silva), mediante convênio com o DER (Departamento de Estradas de Rodagem), o que foi realizado em 1958, contando com os trabalhos da Empresa de Engenharia Machado da Costa, escritório técnico especializado em grandes estruturas (CIBPU, 1957 e 1968, p. 118 e 252, respectivamente).

De 1961 a 1963 houve uma série de levantamentos topográficos na área da foz dos rios Ivinhema e Amambaí (além dos realizados no rio Ivaí, no estado do Paraná), com a colaboração do Serviço Geográfico do Exército, estudos que proporcionaram a melhor escolha para a localização de uma barragem, que se denominou usina de Paranayara, já referenciada. O projeto desta barragem propunha sua construção no rio Paraná, na altura da desembocadura dos rios Ivinhema e Ivaí, onde alimentaria o extremo sul de Mato Grosso que, como visto, possuía pouca possibilidade de aproveitamentos fartos para a produção de energia elétrica, além de alimentar o estado de São Paulo e grande parte do Paraná.

Nesse período a CIBPU organizou outros trabalhos no estado, como um projeto para a implantação de redes de armazéns e de fomento agropecuário no Mato Grosso, em 1962, através de um convênio com a SAGMACS, que resultou na entrega ao governo do estado de um plano de armazéns e silos para a CASEMAT/Cia. de Armazéns e Silos do Estado de Mato Grosso e das patrulhas mecanizadas da CAMAT/Cia. Agrícola de Mato Grosso.

A década de 1960 registrou em todas as regiões brasileiras uma busca incessante pelo desenvolvimento industrial. O governo do estado de Mato Grosso, por exemplo, instituiu uma lei criando a COSIMA (Companhia Siderúrgica de Mato Grosso) - lei estadual n. 1795, de 8 nov. 1962 - visando o aproveitamento das grandes jazidas de minério de ferro de Urucum (Corumbá) e de manganês para a produção do ferro gusa. Como o governo do estado não possuía condições financeiras para o empreendimento, propôs parceria com o capital privado. Considerando-se o desinteresse da COSIPA (Companhia Siderúrgica Paulista) e fatores de ordem econômica, alterou-se o projeto original propondo-se então a fabricação de ferro manganês.

Com um grande interesse na implantação de uma empresa siderúrgica no estado, o Governo mato-grossense firmou contrato com a CIBPU para viabilizar estudos para a instalação da COSIMA. Esta Comissão contratou então um especialista com experiência internacional para a confecção do projeto para a implementação desta siderúrgica, José Lima Barcelos, incorporador e projetista da Usiminas (Mato Grosso, 1964, p. 11). Nesse momento a Conferência de Governadores da Bacia Paraná-Uruguai estimulava esses trabalhos, na medida em que considerou prioritários os empreendimentos siderúrgicos na região da bacia, dentre eles, a implantação da COSIMA (Brasil-Oeste, dez. 1963, p. 41).

O relatório final apresentado pelo escritório José Lima Barcelos considerou como ponto ideal para a instalação da siderúrgica o quilômetro 1.190 da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. Tratava-se de um local próximo à confluência do ribeirão Buriti com o rio Aquidauana, nas imediações da estação ferroviária de Cachoeirão (Brasil-Oeste, out. 1966). Com base nesta indicação, foi solicitado ao DPES da CIBPU que realizasse um estudo sobre o mercado da COSIMA, cujo centro era a cidade de Campo Grande (DPES/CIBPU, 1964).

Houve então um movimento contrário, na cidade de Corumbá, em relação à proposta de localização da referida siderúrgica, denominado “Campanha pró-COSIMA em Corumbá”, vindo a mobilizar a população local com comícios e passeatas. Havia surgido na ocasião um estudo intitulado *Zoneamento Geo-econômico de Mato Grosso*²⁸, que dividia o Estado em 14 zonas produtoras, cada qual se ocupando de atividades ligadas aos recursos existentes. Nesse trabalho, Corumbá ficava com o papel de pólo econômico de uma das zonas, ligada ao setor siderúrgico.

Em 1965, sob o regime militar, contando-se com recursos do Banco Mundial, elaborou-se o Plano Siderúrgico Nacional, que teve a assessoria de uma firma norte-americana para implementá-lo conjuntamente com especialistas nacionais, no qual se incluía a COSIMA (Brasil-Oeste, out. 1966, p. 21-22). Concluídos esses estudos, o resultado foi a indicação da cidade de Corumbá, considerado o local mais apropriado para sediar o parque siderúrgico do estado.

Quando assumiu o Governo, em 1966, o governador Pedro Pedrossian em seu discurso de posse, reiterava que a COSIMA era o alicerce do parque industrial que há de ser montado no Estado (Brasil-Oeste, maio 1966, p. 24-25). O projeto dessa siderúrgica previa uma instalação integrada, visando produzir lingotes de ferro e aço e, posteriormente, arame farpado e trefilados. Apesar desses esforços, a referida companhia não foi implantada de fato.

28 Trabalho executado pelo economista Estácio Corrêa da Trindade.

De qualquer forma, havia uma corrida para o desenvolvimento do potencial mineral das jazidas de Corumbá, fazendo com que se buscassem também jazidas de materiais não-ferrosos, tendo para isso a CIBPU contratado o professor Fernando de Almeida em 1961 para os devidos estudos.

Na década de 1950, portanto, ocorreram os levantamentos básicos gerais sobre as condições físicas e econômicas da região da Bacia Paraná-Uruguai, de forma a colocar as bases necessárias ao desenvolvimento da indústria da região. Elaborou-se estudos sobre a industrialização do Mato Grosso, através do recém-criado DPES da CIBPU. Os estudos sobre os planos de industrialização regional foram extensivos a todos os estados da bacia, e dentre eles havia aquele em que se apresentavam alguns aspectos da economia do estado de Mato Grosso e seleção de pólos de desenvolvimento, propondo as bases para uma política de investimentos no setor industrial deste estado.²⁹

Nesse sentido, a CIBPU direcionou seu rumo orientando-se pela política de definição de novas áreas para servirem de pólos de desenvolvimento regional. No caso de Mato Grosso, ocorreu a escolha de Campo Grande, o seu núcleo mais dinâmico, no início dos anos sessenta, para sediar o pólo irradiador do crescimento econômico do estado.

A Comissão do Planejamento da Produção, através do PLAMAT (Conselho Estadual do Planejamento), foi o órgão da administração estadual que colaborou com a CIBPU na elaboração desse estudo, para a definição de pólos de desenvolvimento no estado (Mato Grosso, 1964, p. 43).

A década de 1960 registrou ainda para Mato Grosso a realização de novos trabalhos em sua rede hidrográfica, como o desenvolvido em 1962, em que a CIBPU organizou o programa de levantamento hidrográfico dos rios Paraguai e Cuiabá, no trecho localizado entre Corumbá e Cuiabá (Mato Grosso, 1963, p.111).

Como já visto, na década de 1950 a CIBPU desenvolveu estudos hidráulicos na bacia do Paraná (rio Paraná e principais afluentes), visando conhecer o regime dos rios, desenvolver suas potencialidades energéticas e ampliar o sistema regional, e mesmo nacional, de transporte através da navegação.

Na década de 1960 a CIBPU iniciou um outro ciclo de estudos implementado, de um lado, por propostas de desenvolvimento industrial para os estados pertencentes à Bacia Paraná-Uruguai, através de planos de industrialização regional; de outro lado, pela ampliação dos estudos hidrológicos também em outras bacias hidrográficas como a do Araguaia-

29 Este trabalho foi elaborado pelo economista Nelson Mortada, do Departamento de Planejamento Econômico e Social da CIBPU.

Tocantins (com objetivos de transposição de bacias) e a do rio Paraguai, visando a navegação e também a transposição Paraguai-Madeira.

A bacia do Paraguai banha grande parte do território mato-grossense, além de formar, em conjunto com a bacia do Paraná, a bacia internacional do Prata envolvendo territórios dos países limítrofes Bolívia, Paraguai e Argentina.

O rio Paraguai, principal curso fluvial da bacia, constituiu-se uma das principais vias fluviais do país, possuidor de um curso d'água natural favorável à navegação, o que permitiu, desde tempos remotos, a viabilização do comércio entre Mato Grosso e os países vizinhos, bem como pelo seu interior, visto possuir uma vasta rede hidrográfica em área de planície. Pertence esse rio ao chamado “complexo do Pantanal”, porção territorial caracterizada por constituir-se numa extensa planície aluvial³⁰ recente, a maior do Brasil, considerado por Almeida (1959) ainda em processo de entulhamento (CIBPU, 1971, p. 5).

De acordo com Guerra (1980), o Pantanal é uma unidade geomorfológica do estado de Mato Grosso, abrangendo uma área de 388.995 km² (31% da área do estado); trata-se de uma porção deprimida, formada por afundamento tectônico, com cotas inferiores a 110 metros.

No chamado período das águas, que varia entre setembro e abril de cada ano, com precipitações máximas em dezembro e janeiro, o rio Paraguai transborda inundando em média cerca de 25 km da planície aluvial; o mesmo processo ocorre, embora em menores proporções, por exemplo, com os afluentes Miranda, Taquari e Cuiabá, provocando a formação de inúmeras lagoas temporárias - bacias lacustres, denominadas de baías (Guerra, 1980). Entretanto, no período das secas, os rios retornam aos seus leitos regulares, as lagoas formadas com o avanço das águas secam e o lençol freático desce a níveis de 10, 15 ou mais metros de profundidade (Valverde, 1986).

A planície do Pantanal é formada pela parte nacional do rio Paraguai e seus afluentes, sendo os principais o Miranda, o Taquari, o São Lourenço e o Cuiabá. Estende-se essa planície das proximidades de Cáceres e Cuiabá, dirigindo-se ao sul do estado e prolongando-se em territórios da Bolívia, do Paraguai e da Argentina com o nome de planície do Chaco.

O regime fluvial desse rio é considerado bastante regular devido a alguns fatores, tais como um fraco desnível em seu perfil longitudinal; chuvas periódicas regulares, principalmente nos afluentes do alto curso; e, sobretudo, a extensa área de inundação e represamento, representada pelo Pantanal, que alimenta o sistema durante as secas (Valverde, 1980, p. 66).

30 Também chamada de planície fluvial, formada pelos depósitos deixados pelos rios. Cf. Guerra (1980).

Para o devido melhoramento das condições de navegabilidade do rio Paraguai, a CIBPU realizou estudos no seu alto curso, iniciando-se com os recobrimentos aerofotogramétricos, como vistos, em uma faixa de 5 km nas margens dos rios Paraguai, São Lourenço e Cuiabá.

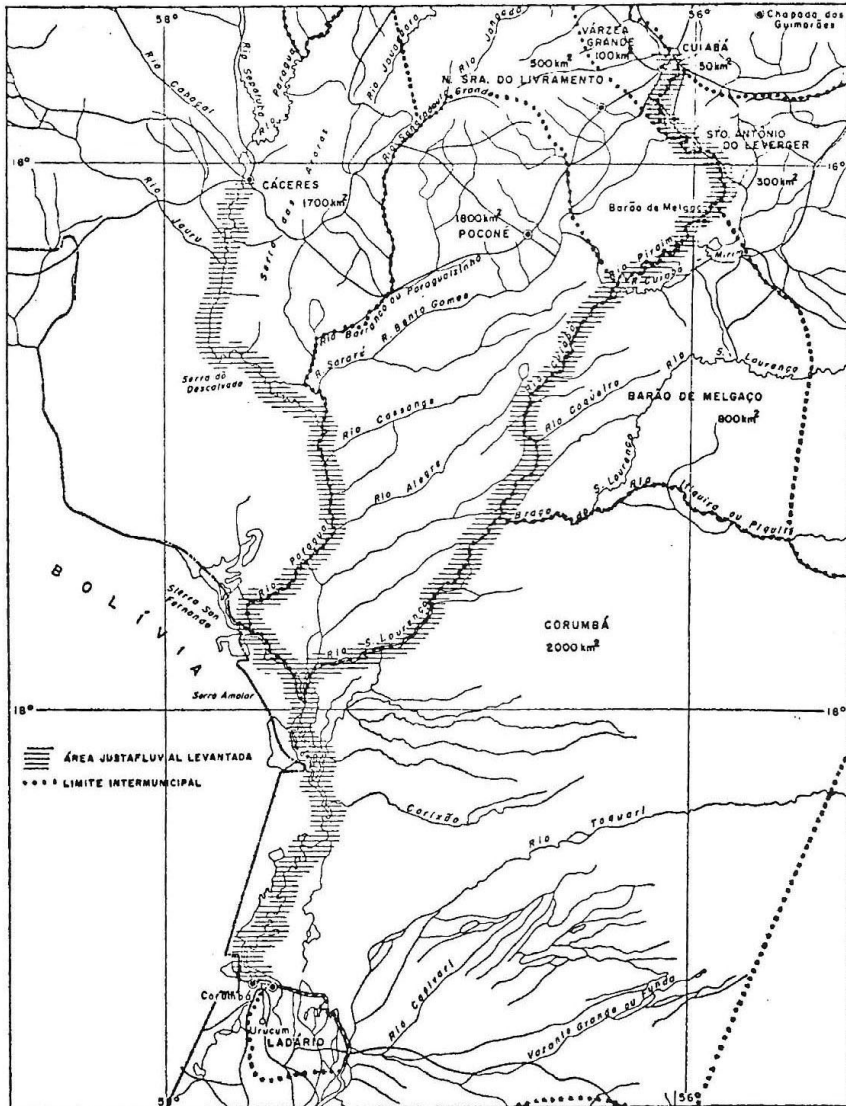
Esses levantamentos permitiram outras investigações sobre as condições geológicas e pedológicas dessa área, proporcionando a oportunidade a essa Comissão de apresentar sugestões quanto a questões de sua economia. Desta forma, com esses estudos, ela pretendia contribuir para o estabelecimento de diretrizes para o planejamento agropecuário estadual; com as unidades de mapeamento escolhidas, estabelecia ainda a Comissão o procedimento básico para outros levantamentos pedológicos sistemáticos, necessários à evolução dos estudos sobre o Pantanal mato-grossense (CIBPU, 1971).

Foram feitos, portanto, levantamentos de dados topográficos e hidrológicos no rio Paraguai, visando a melhoria das condições de sua navegabilidade. Nesse sentido, foram realizados pouco tempo depois (em 1967) estudos neste rio nos trechos entre Corumbá e Cáceres, e entre Corumbá e Cuiabá, estendendo-se os levantamentos também ao rio Cuiabá, para recobrimento aerofotogramétrico, de restituição e foto-interpretação (mapa 22), levantamentos realizados pela firma Prospec, Geologia, Prospecções e Aerofotogrametria. Esses estudos resultaram então no *Relatório Geológico e Pedológico Exploratório do Alto-Paraguai*, publicado em 1971.

Deve ser destacado, portanto, o papel da CIBPU, principalmente na parte sul de Mato Grosso, compondo-se como o primeiro órgão de planejamento territorial desse estado. A perspectiva de ação desta Comissão era o desenvolvimento de Mato Grosso dentro do conjunto regional, tanto em relação ao Centro-Oeste quanto em relação ao centro-sul do país.

FIGURA 4

ÁREA ESTUDADA PELA CIBPU NA BACIA DO ALTO PARAGUAI



Fonte: CIBPU, 1971

ESCALA 1: 2 000 000

Os estudos realizados pela CIBPU nos principais rios do estado, quais sejam: na bacia do Paraguai, o próprio rio Paraguai e os afluentes Cuiabá, Coxim-Taquari; na bacia do Paraná, o rio Paraná e os afluentes

da margem direita Brilhante-Ivinhema, Anhanduí-Pardo; e na bacia do Araguaia-Tocantins, o rio Araguaia, visaram diretamente o incremento do transporte fluvial pelo interior do estado e deste para as demais regiões, bem como a produção de energia elétrica (o que veio a ser representada pela usina de Mimoso, no rio Pardo, localizada no município de Ribas do Rio Pardo).

Muito embora os objetivos de abertura dos rios interiores à navegação e de produção de energia hidrelétrica fossem muito importantes para o Mato Grosso, naquele período, a CIBPU propunha, além deles, um objetivo muito mais amplo e que viria beneficiar este Estado: a interligação das suas principais bacias - Paraná-Paraguai e Paraguai-Amazonas -, ligações estas feitas em território mato-grossense e que poderiam ter auxiliado diretamente no desenvolvimento estadual.

O SETOR ELÉTRICO EM MATO GROSSO

O desenvolvimento de Mato Grosso, em meados do século XX, implicava na necessidade urgente do aumento da produção de energia elétrica, tendo em vista o fato de o crescimento de sua população ter mais do que dobrado (110%) no interstício de 1940 a 1960, devido às políticas de colonização adotadas pelo estado.

Como órgão de planejamento também do vale do Paraná, coube à CIBPU, portanto, a iniciativa de incrementar a produção de energia elétrica na área, como também realizar investimentos no setor regional de transportes. Nesse sentido, foi dada prioridade inicialmente aos estudos e aos levantamentos do rio Paraná, em toda sua extensão, com especificidade para os saltos de Urubupungá, na altura da cidade de Três Lagoas e de Sete Quedas, em Guaíra.

A situação energética do Mato Grosso, no mesmo período (1940 a 1960), era deficitária, conforme atestavam os relatórios dos governos e os jornais da época, mesmo havendo sido duplicada a produção de energia elétrica, na ordem de 114%. Havia a predominância das usinas termelétricas, uma vez que exigiam menores investimentos e poderiam se localizar proximamente ao mercado consumidor.

O aumento da potência instalada na ocasião não alterava o quadro econômico do estado, onde a energia elétrica não havia ainda penetrado como elemento de uma técnica produtiva, já que o consumo era dominado praticamente pelo setor residencial.

Entretanto, pelo fato de o Mato Grosso conter áreas de planalto que serviam de divisor de águas de grandes bacias hidrográficas nacionais, como entre as bacias do Paraná-Paraguai, do Paraná-Amazonas, do Paraná-

Araguaia e do Paraguai-Amazonas, apresentava um relevo favorável às quedas d'água. Embora não houvesse na época estudos técnicos que apurassem a potencialidade presente no estado, estimava-se, no início dos anos de 1960, que Mato Grosso possuía aproximadamente 1,2 mil mW de potência hidráulica (Mortada, 1964, p. 53).

Tabela 5
Potencial instalado no Estado de Mato Grosso
— 1940-1962—

Ano	Origem térmica		Origem hidráulica		Total	
	nº de Usinas	Potência (kw)	Nº de Usinas	Potência (kw)	nº de Usinas	Potência
1940*	13	2.264	6	2.097	19	4.361
1948*	16	2.664	11	2.934	27	5.598
1954*	17	4.030	10	3.050	27	7.080
1955	--	5.280		3.050		8.330
1957	--	5.420	--	3.050		8.470
1958		5.240		3.050		8.470
1960	--	--	--	--	--	9.345
1961	--	11.925	--	7.229	--	19.154
1962	--	16.199	--	7.783	--	23.982

Fonte: CAPES, 1958, p. 62. Mortada, 1964.

Na década de 1950 encontrava-se em discussão o plano de eletrificação do estado de Mato Grosso, apesar da ausência de estudos técnicos sobre a capacidade energética dos rios interiores. Interferindo diretamente nas questões energéticas nacionais, em meados de 1955 a CIBPU realizou um seminário com a finalidade de analisar o Plano Nacional de Eletrificação, sugerindo ao governo de Mato Grosso que elaborasse o seu plano estadual de eletrificação, bem como definisse a implantação da respectiva taxa de eletrificação. Sugeriu ainda ao governante do estado a constituição de uma sociedade de economia mista, com o objetivo de explorar a energia elétrica em todo o Mato Grosso.

Naquele mesmo ano (1955), o governador Fernando Corrêa da Costa encaminhou ao legislativo estadual o projeto de criação da CEMAT (Centrais Elétricas Mato-grossenses S/A)³¹ e o projeto de constituição do fundo estadual de eletrificação, ambos aprovados em 1958, na gestão seguinte, do governador João Ponce de Arruda (Mato Grosso, 1959, p. 13).

31 Mato Grosso. Lei n. 832, 4 ago. 1956. Constituída em 1958, pela outorga de funcionamento concedida pelo Governo federal, decreto n. 44647, 17 out. 1958.

Com o objetivo de organizar o setor elétrico no estado, a CEMAT compôs-se como uma empresa de economia mista, com a participação majoritária do estado, que adquiriu a Companhia Mato-Grossense de Eletricidade e a Empresa de Força, Luz e Água/EFLA.³²

À CEMAT coube a competência de realizar estudos, projetos, construção e operação de usinas e de linhas de transmissão e distribuição de energia elétrica para o Mato Grosso (CEMAT, 1983, p. 21). Encarregada de suprir o setor elétrico no estado, a CEMAT atuou nos seguintes sistemas energéticos: hidrelétrica do rio da Casca, na Chapada dos Guimarães; hidrelétrica de Rondonópolis; termelétrica de Aquidauana, termelétrica de Corumbá e hidrelétrica e termelétrica de Campo Grande.

A produção de energia elétrica em Mato Grosso havia evoluído através do setor de fontes térmicas, apresentando-se, contudo, muito deficitário, haja vista o aumento da demanda para o estado. A criação da empresa organizadora do setor não conseguiu reverter a carência de energia elétrica, muito embora houvesse empreendimentos projetados para o Mato Grosso.

O segundo governo Fernando Corrêa da Costa (1961-1965), logo no início da gestão, propôs medidas para novas usinas, como a construção da terceira hidrelétrica do rio da Casca, (12.400 HP); a ampliação da hidrelétrica do Mimoso, no rio Pardo (43.000 HP), ambas com rede de transmissão e subestações; e a construção de usinas diesel para Corumbá, Aquidauana e Dourados, além de reforma integral das redes de distribuição de Campo Grande, Aquidauana e Corumbá.

De qualquer modo, os aproveitamentos hidráulicos realizados em território mato-grossense configuravam-se isoladamente, não se tendo constituído um sistema estadual integrado de energia. Os sistemas existentes eram os seguintes: um ao norte, no rio da Casca (6000 HP) e dois sistemas ao sul, no rio Pardo (salto do Mimoso e outros, com 25.000 HP) e outro no extremo sul, no rio Amambá (salto do Pirapó, com 25.000 HP) (CAPES, 1958, p. 63).

Operando então através de sistemas isolados, a CEMAT passou a atender aos principais municípios mato-grossenses, quais sejam: Cuiabá, Campo Grande, Corumbá, Aquidauana, Dourados e Rondonópolis. Os demais municípios tiveram os serviços de energia elétrica a cargo das próprias prefeituras.

32 A Cia. Mato-Grossense de Eletricidade (empresa particular) iniciou seus trabalhos no Estado em 1922, para organizar inicialmente a produção energética do município de Campo Grande, ampliando seu atendimento, posteriormente, aos municípios de Corumbá e Aquidauana. A EFLA foi criada pelo governo de Mato Grosso através da lei n.419, 18 set. 1951, para atendimento de Cuiabá e sua área de influência.

Tabela 6
Sistemas elétricos da CEMAT

Sistemas	Capacidade geradora (kw)
Cuiabá	4.600
Campo Grande	5.500
Corumbá	5.950
Aquidauana	2.200
Dourados	1.500
Rondonópolis	700
Total	20.450

Fonte: CEMAT, 1962. Apud Mortada, 1964.

Mesmo atuando em apenas seis municípios (num quadro total de sessenta e três municípios, em 1960), a CEMAT deteve, na sua origem, mais de 80% do potencial elétrico do estado, uma vez que operava nas áreas de maior concentração populacional: dentre esses, cerca de 65% correspondiam às usinas térmicas (Mortada, 1964, p. 53). Evidencia-se, desta forma, que o setor elétrico em Mato Grosso evoluiu mais em função das fontes térmicas, havendo no período de 1940 a 1962 crescido 615%, enquanto que as fontes hidráulicas, no mesmo período, evoluíram cerca de 271%.

Tabela 7
Usuários ligados aos sistemas elétricos da CEMAT

Sistema	Res.	Com.	Ind.	Pod. Públ.	Total
Campo Grande	6.241	1.423	--	145	7.809
Cuiabá	7.467	--	310	--	7.777
Corumbá-Ladário	4.001	610	123	62	4.796
Aquidauana	1.345	268	34	12	1.659
Várzea Grande	388	--	46	--	434
Chapada dos Guimarães	77	3	2	2	84
Rondonópolis	695	--	61	9	765
Total Geral					23.324

Fonte: Relatório Anual da CEMAT, exercício de 1963. Apud Mato Grosso, 1964.

A ampliação do setor elétrico no estado, visava, contudo, abastecer apenas os principais mercados locais, pela construção da terceira usina hidrelétrica do rio da Casca, com potencialidade de 12,3 mW, para atendimento de Cuiabá e municípios próximos, e do sistema Jupia-Mimoso,

para atender aos municípios de Campo Grande, Aquidauana, Dourados e outros, com potencialidade de 71,6 mW (Mortada, 1964, p. 57).

Além das possibilidades desses aproveitamentos, encontravam-se em andamento os estudos e a construção da usina de Jupia, no rio Paraná, com potência de dois milhões de HP, e um sistema termelétrico em Corumbá, de centrais a diesel e a vapor.

O SISTEMA ELÉTRICO DO SUL E A USINA HIDRELÉTRICA DE MIMOSO

No sistema elétrico do sul de Mato Grosso desenvolveram-se apenas os estudos no rio Pardo, no salto do Mimoso, a 118 km de Campo Grande, tendo em consequência ocorrido a construção da usina hidrelétrica de Mimoso, com potencialidade de 43.000 HP.

O aproveitamento do rio Amambai, no extremo sul do estado, no salto do Pirapó, também fora designado para estudos de aproveitamento de energia elétrica, cuja indicação ocorreu em 1951, pela Comissão Interna de Energia Elétrica e Combustíveis da CIBPU (CIBPU, s. d.(a), p. 57).

Conforme indicado, em 1956 o governo do estado de Mato Grosso solicitou o projeto da usina do salto do Pirapó à CIBPU. No ano seguinte, os trabalhos encontravam-se em plena fase de complementação dos levantamentos e execução do projeto de aproveitamento hidráulico do referido salto (Mato Grosso, 1956 e 1957, p. 17 e 21, respectivamente).

A produção hidrelétrica do salto do Pirapó, que objetivava prover de energia elétrica as cidades de Dourados, Amambai e Ponta Porã, após os devidos estudos, foi considerada, pelos técnicos da CIBPU, inoportuna e anti-econômica para a época, conforme o parecer dado pelos técnicos:

O salto do Pirapó no rio Amambai, apesar de ser uma das maiores reservas hidroelétricas do sul do estado de Mato Grosso, não parece justificar, no momento, a construção de uma usina, devido principalmente às grandes distâncias que o separam dos centros consumidores, que tornam pouco econômico o aproveitamento parcial da potência disponível. O aproveitamento total daria uma produção de energia de cerca de 52.000.000 kWh ao ano, ou seja, 6 vezes maior que a demanda previsível para os próximos anos em toda a zona de influência da usina. Julgamos, pois, que o aproveitamento do salto deve ser previsto dentro do plano geral do sistema elétrico do estado de Mato Grosso e não isoladamente (CIBPU, 1957, p. 98).

Propunha a CIBPU um planejamento elétrico integrado para o estado, com base em pequenas usinas hidrelétricas e também em fontes térmicas, de forma a completar a grande produção que seria ofertada por Urubupungá, nos seguintes termos:

Antes do estudo mais detalhado local, seria de desejar que fosse feita uma pesquisa em diversos outros rios da “região”, tais como o Santa Maria, o Brilhante e o Dourado, visando a determinação das diversas potências disponíveis em cada um, paralelamente com o incremento dos estudos hidrológicos essenciais das várias bacias.

Os problemas atuais de carência de energia elétrica das várias cidades desta parte do estado, poderão ser resolvidos pela construção de pequenas usinas hidroelétricas que, apesar de serem menos econômicas que as usinas de maiores potências, exigem capitais muito menos elevados e possibilitam soluções rápidas. Mesmo no caso de não haver recursos hidroelétricos próximos dos centros consumidores, como existem em Ponta Porã, a instalação de grupos diesel-elétricos ou de unidades termoelétricas pode ainda ser mais interessante que a construção de custosas linhas de transmissão de longo percurso, transportando pequenas cargas (CIBPU, 1957, p. 98).

O governador Ponce de Arruda propôs então estudos sobre a possibilidade de aproveitamento hidrelétrico no rio Dourados, mas essa iniciativa não teve prosseguimento, ficando apenas na intenção de sua realização.

Até 1959 o sistema sul era controlado pela Companhia Mato-Grossense de Eletricidade, empresa particular que detinha direitos legais para produzir, transmitir e distribuir energia elétrica nos principais centros urbanos do sul de Mato Grosso.³³

Encontrava-se a referida Companhia em Mato Grosso desde 1922, quando iniciou suas atividades na organização do setor elétrico de Campo Grande. Expandindo suas ações em 1933, passou também a administrar o setor elétrico de Corumbá e, posteriormente, a administrar também o referido setor no município de Aquidauana, em 1947.

Isso ocorria porque a concessão de áreas para exploração de energia elétrica no Brasil, ao mesmo tempo em que outorgava o direito à exploração do setor elétrico, impunha ao concessionário a obrigação de ampliar a potência instalada, para fazer face à demanda (CMBEU, 1954a, v.10, p. 174 e 179).

33 A Companhia Mato-Grossense de Eletricidade foi criada na cidade de São Paulo, na década de 1920, com capital inicial de cr\$ 800.000,00, chegando em 31/12/1950 com capital de cr\$ 20.000.000,00 (valores da época). CMBEU, 1954a, v.10, p. 174.

Nesse sentido, a Companhia Mato-Grossense de Eletricidade explorou inicialmente o córrego Ceroula, construindo, a 12 km de Campo Grande, a usina do Ceroula, com capacidade de 240 kw, ampliando-a com um outro grupo gerador, em 1934, com capacidade de 200 kw, perfazendo uma produção total de 440 kw de energia. O rio Botas, afluente do rio Pardo, tributário do rio Paraná (decreto de concessão n. 4335, 5 jul. 1939), nas imediações de Campo Grande, foi também estudado pela referida Companhia que em 1936, inaugurou a usina Botas I, com três geradores de capacidade total de 575 kw. Cinco anos após, a Companhia Mato-Grossense de Eletricidade entregou a Campo Grande uma outra hidrelétrica no rio Botas, a usina Botas II (1941), com capacidade de 550 kw. Devido ainda à grande carência de energia elétrica no município, instalou-se um grupo diesel, em 1951, com capacidade de 840 kw, e um outro, em 1956, com a mesma capacidade (840 kw) (CMBEU, 1954a, v.10, p. 182).

Tabela 8
Instalações Geradoras do Sistema Elétrico de Campo Grande

Ano de Instalação	Localização da Usina e tipo de Máquina motriz	Turbina ou Motor Diesel				Gerador		
		Fabricante	Queda em Metros (para usina hidrelétrica)	HP	RPM	Fabricante	kW	Voltagem
1922	Ceroula (hidrelétrica) 2 grupos	Hilpert (Brasil)	72	320	720	General	240	2.200
1934		Voith (Alemanha)	72	300	900	Electric Siemens	200	
1936	Botas I (hidrelétrica) 3 grupos (todos reconicionados)	Voith	8	250	257	A.E.G	175	6000
1936		Voith	8	250	257	A.E.G.	175	
1937		Voith	8	243	300	A.E.G.	225	
1941	Botas II (hidrelétrica) 1 grupo	Leffel	21	800	514	General Electric	550	6.000
1951	Campo Grande (diesel) 1 grupo (recondicionado)	M.A.N. (M6V)	--	1.250	375	Conz. (Alemanha)	840	2.400
Potencial total instalado								2.405

Fonte: CMBEU, 1954a, v.10.

Depois da construção da usina Botas II, a Companhia Mato-grossense de Eletricidade passou a implementar estudos no rio Pardo, fazendo levantamentos no salto do Mimoso (decreto de concessão n. 24403, 30 ago. 1948), no período de 1945 a 1948, procedendo aos levantamentos topográficos e hidrológicos do local, o que foi realizado pelo próprio gerente técnico dessa empresa, conforme anteprojeto apresentado ao prefeito de Campo Grande, Marcílio de Oliveira Lima em 1957 (Machado, 1957).

Tabela 9

Linhas de Transmissão do Sistema Elétrico de Campo Grande

Linha	Voltagem	Comprimento (m)
Bota I – Botas II	19.000	4.441
Botas II – Campo Grande	19.000	23.350
Botas II – Ligação *	19.000	9.135
Ceroula – Campo Grande	11.000	11.570

* Esta linha servia a uma fazenda de criação de gado denominada “Fazenda Ligação”

Fonte: CMBEU, 1954a, v. 10.

Conforme indicado anteriormente, em 1951 o Brasil recebeu uma comitiva de técnicos norte-americanos para trabalhar, em parceria com técnicos nacionais, no levantamento geral da infra-estrutura do país, a fim de corrigir as distorções nos setores de transporte e energia, com vistas a auxiliar o desenvolvimento econômico nacional. A CMBEU passou a proceder a levantamentos em todo o Brasil, chegando em 1952, ao vale do rio Paraná e ao Mato Grosso.

No que diz respeito ao setor energético no estado mato-grossense, a CMBEU indicou a ampliação do sistema elétrico do sul de Mato Grosso, tendo como referência estudos e dados elaborados pela administração da Companhia Mato-Grossense de Eletricidade. Recomendou, na ocasião, a esta empresa providências no sentido de prosseguir na construção da usina de Mimoso, a fim de realizar amplos estudos geológicos, sondagem e extração de amostras das rochas, continuação dos estudos hidrológicos, análise da água como fator de corrosão e assoreamento, e outros estudos técnicos básicos para a implantação da referida usina (CMBEU, 1954a, v.10, p. 181).

Tendo em vista esta recomendação da CMBEU – que muito facilitaria na aquisição de empréstimos internacionais -, a CIBPU, enquanto órgão interestadual responsável pelo planejamento também da bacia do Paraná, passou a complementar os estudos preliminares que haviam sido feitos pela Companhia Mato-grossense de Eletricidade. Assim sendo, realizou levantamentos de dados hidrológicos, topográficos e hidrográficos

em toda extensão do rio Pardo³⁴, além de proceder a levantamentos aerofotogramétricos marginais no mesmo rio, das nascentes até sua desembocadura no rio Paraná³⁵, subsidiando o projeto de construção da usina de Mimoso.

Enquanto apresentava-se todo um movimento planejador, na direção de ampliar-se a capacidade de geração de energia elétrica para o estado, a realidade vivida pelos habitantes e pelas firmas existentes registrava uma profunda insatisfação geral, relatada na imprensa escrita da época.³⁶

Houve uma pressão social muito grande, que resultou no fechamento da Companhia Mato-Grossense de Eletricidade em 1959, e a encampação dos serviços por ela executados pela Prefeitura Municipal de Campo Grande, que no mesmo ano a transferiu para a recém-criada CEMAT.

Para a execução da maior usina hidrelétrica no estado de Mato Grosso, a usina do Mimoso, o governo federal outorgou à CEMAT a sua concessão, em 1960 (decreto de concessão n. 47878, 8 mar. 1960) (Mato Grosso, 1962, p. 152). Autorizada a construir a referida usina, a CEMAT contratou então a firma Grunbifl do Brasil S/A para executar o projeto e a sua construção.

O projeto de Mimoso previa inicialmente uma potência de 30.000 HP, necessitando de empréstimos que foram realizados junto ao BNDE. Para impulsionar a primeira usina, com capacidade de 10.000 HP, em 1960 foi liberado um empréstimo da ordem de seiscentos milhões de cruzeiros (moeda da época) do BNDE e de quatrocentos mil cruzeiros da CEMAT (Mato Grosso, 1960, p. 14).

Como a previsão para a construção da primeira etapa da usina era de quatro anos e meio, o governo do estado imediatamente (1960) iniciou a construção da estrada ligando Ribas do Rio Pardo ao salto do Mimoso, orçada em 36 milhões de cruzeiros. Além disso, a CEMAT efetuou a compra e o transporte do conjunto de turbina, gerador e subestação, da Companhia Hidrelétrica do Paranapanema (Ipauçú) até Ribas do Rio Pardo, e abriu-se concorrência para execução dos serviços de barragens, montagem e linha de transmissão (Mato Grosso, 1960, p. 14).

O governo de Mato Grosso, tendo em vista o prazo de entrega das obras, previsto para 1965, mandou instalar então em Campo Grande,

34 O rio Pardo em questão é o tributário do rio Paraná e nasce em território mato-grossense.

35 Os estudos realizados foram os seguintes: “Levantamento topo-hidrográfico do rio Pardo, desde a foz, no Paraná, até os divisores de Camapuã” (1956), “Estudos hidrológicos preliminares do rio Pardo” (1956), “Ajustamento provisório de um trecho da cadeia de triangulação Araçatuba-Campo Grande, visando a fornecer as coordenadas UTM, de Ribas do Rio Pardo e Ribeirão dos Índios, para datum e fechamento dos levantamentos do rio Pardo” (1956), “Restituição aerofotogramétrica de uma faixa marginal ao longo do rio Pardo, das nascentes à desembocadura no rio Paraná” (1957).

36 Vide os jornais das décadas de 1950 e 1960, de Campo Grande-MS: *Jornal do Comércio*, *Jornal O Mato-grossense* e *Jornal Correio do Estado*.

através da CEMAT, uma usina termelétrica, com capacidade de 3.100 kw, para suprir a carência de energia no município.

Em 1961 foi deliberado pela diretoria da empresa construtora a modificação do projeto inicial, alterando-o de 33.000 HP para 43.000 HP, o que se constituiu basicamente em aumentar a queda útil de mais 9,30 m, elevando-se o nível de represamento, através de comportas de setor e rebaixando a sucção das duas outras unidades previstas (Mato Grosso, 1962, p. 157).

O ritmo da construção da usina passou a depender, a partir de 1963, frontalmente da ampliação do financiamento pelo BNDE, que era da ordem de um bilhão e setecentos milhões de cruzeiros (Mato Grosso, 1963, p. 15-16, 195).

Para realizar o programa de eletrificação do estado no período de 1963 a 1972, a CEMAT realizou convênio de financiamento junto à USAID (*United States American Agency for International Development*) (Agência para o Desenvolvimento Internacional dos EUA) do programa “Aliança para o Progresso” do governo Kennedy, estimado em 52 milhões de dólares (Mato Grosso, 1963, p. 161-162).

A CELUSA, em convênio com o governo do estado de Mato Grosso, deu início, em 1964, à construção da linha de transmissão Jupiá-Campo Grande, e a execução da subestação abaixadora de Campo Grande, com capacidade de 20.000 kw (Mato Grosso, 1963, p. 163).

A expansão de energia elétrica no sul do estado de Mato Grosso, principalmente na área de influência de Campo Grande, foi ofertada pelo sistema de Urubupungá, uma vez que esta passou a ser alimentada pela usina de Jupiá, através de sua ligação com a usina de Mimoso, nas proximidades de Campo Grande. À capacidade ampliada de Mimoso, da ordem de 31.600 kw, somou-se 60.000 kw vindos de Jupiá (Mortada, 1964, p. 55).

O favorecimento de Campo Grande em relação ao abastecimento de energia foi possível devido a sua melhor localização em relação ao sistema Mimoso-Jupiá, ao contrário de outros municípios do estado, como Corumbá que, por ocupar uma posição longínqua, ficou sendo alimentado basicamente pela energia térmica.

CAPÍTULO 4

AÇÕES PLANEJADORAS DA CIBPU NO ESTADO DE SÃO PAULO:

A PRESENÇA DE SÃO PAULO NO DESENVOLVIMENTO DO VALE DO PARANÁ

A CIBPU E AS PERSPECTIVAS DE DESENVOLVIMENTO EM SÃO PAULO

O estado de São Paulo, desde o surgimento da CIBPU, caracterizava-se como o mais importante da Bacia Paraná-Urugui, com uma superfície de 247.223 km, ocupando apenas as cifras de 7,5% da área total da Bacia Paraná-Urugui e 2,9% do território nacional. Limitando-se principalmente com os estados-membros da CIBPU, ao norte, faz divisa com Minas Gerais, a Nordeste novamente com Minas Gerais e com o Rio de Janeiro, a oeste com o atual Mato Grosso do Sul e, ao sul, com o estado do Paraná.

Enquanto agente de planificação da grande região da Bacia Paraná-Urugui, a CIBPU procedeu aos primeiros levantamentos sócio-econômicos no território paulista, considerando a realidade de São Paulo no contexto desta bacia.

Em 1950, São Paulo possuía 9.134.423 habitantes, sendo o estado mais populoso da Bacia Paraná-Urugui e do Brasil, com 34,5% dos habitantes da bacia e 17,6% da população total do país. O crescimento da população geral de São Paulo acentuou-se a partir de então, conforme se pode depreender da tabela que se segue, demonstrando um desenvolvimento diferenciado em relação à própria bacia e ao restante do território nacional.

Tabela 10
Estado de São Paulo, Bacia Paraná-Urugui e Brasil
População geral
1950 – 1980

Censo	São Paulo	Bacia Paraná- Urugui	Brasil	SP/ Bacia(%)	SP/ BR(%)
1950	9.134.423	26.494.446	51.944.397	34,5	17,6
1960	12.974.699	37.209.063	70.799.000	34,9	18,3
1970	17.958.693	50.504.896	94.508.583	35,6	19,0
1980	25.375.199	63.818.287	119.002.706	39,8	21,3

Fonte: Censo Demográfico 2000.

Org.: Cleonice Gardin

Como a economia do estado de São Paulo crescia num ritmo mais acelerado que o dos demais estados brasileiros, possuía a maior renda interna

nacional. O período que vai de 1947 a 1957, por exemplo, assinalou uma aceleração da economia estadual, registrando uma produção real média de 5,9% ao ano, contra 4,8% das outras unidades da federação (São Paulo, 1959, p. 29).

Tabela 11
Estado de São Paulo
Taxas de crescimento da produção real

Período	Taxa de crescimento anual
1947 – 1953	6,1
1954 – 1958	5,8
1947 – 1958	5,9

Fonte: São Paulo, 1959.

Este ritmo mais intenso de crescimento foi explicado pelo governo paulista pelas condições altamente favoráveis ocorridas no período, tais como: *a vultosa entrada líquida de recursos em 1951 e 1952 e a melhoria das relações de troca decorrentes da elevação dos preços externos do café* (São Paulo, 1959, p. 30).

A participação dos setores econômicos na composição da renda interna do estado de São Paulo demonstra que, no interstício de 1947 a 1958, a indústria evoluiu muito alterando a sua participação na economia estadual, passando de 23,1% para 30,2 %. A agricultura, por outro lado, apresentou-se no mesmo período numa direção inversa à evolução industrial, decrescendo a sua participação na economia do Estado de 30,7 para 24,2%. Os serviços em geral, no entanto, praticamente mantiveram-se na mesma proporção, variando de 46,2 para 45,6% da produção real do estado de São Paulo.

Tabela 12
Estado de São Paulo
Estrutura da produção real
- em percentual -

Ano	Agricultura	Indústria	Transp. e Comunic.	Comércio	Outros Serviços	Total
1947	30,7	23,1	12,6	9,7	23,9	100,0
1950	28,5	26,2	11,4	10,3	23,6	100,0
1953	24,7	29,1	12,9	10,8	22,5	100,0
1956	23,0	30,5	12,4	11,1	23,0	100,0
1958	24,2	30,2	12,0	11,1	22,5	100,0

Fonte: São Paulo, 1959.

O crescimento do setor industrial apresentou-se, portanto, muito superior aos setores da agricultura e de serviços, com uma taxa de crescimento na ordem de 8,5% no período em questão, conforme assinalado na tabela a seguir.

Tabela 13
Estado de São Paulo
Taxas setoriais de crescimento

Setor	1947-1953	1954-1958	1947-1958
Primário	2,3	4,3	3,6
Secundário	10,2	7,8	8,5
Terciário	6,1	5,5	5,7
Economia	6,2	5,8	5,9

Fonte: São Paulo, 1959.

Ao analisar a evolução do setor industrial de São Paulo até 1962, Krause (1964) dividiu a sua evolução em dois períodos: de 1952 a 1955 e de 1956 a 1958. Assim sendo, justificou que a industrialização do estado de São Paulo, no primeiro período assinalado, se caracterizou por um crescimento mais lento, com exceção das indústrias mecânicas, de material elétrico e de comunicações e das indústrias químicas e farmacêuticas. Nesse período a indústria paulista cresceu, em termos reais, 18,48%, obtendo uma média de crescimento de 6,16% ao ano. No período seguinte, compreendido entre 1956 e 1958, ocorreram modificações na estrutura industrial, tendo-se obtido uma taxa maior de crescimento médio, em termos reais, perfazendo 10,9%.

O Plano de Metas de Juscelino Kubitschek incidiu sobre o segundo período acima referido, provocando um grande desenvolvimento nos setores chamados modernos da economia (indústrias químicas, mecânicas, de material elétrico), em detrimento dos setores tradicionais (indústrias têxteis, de alimentos).

A partir de 1956, portanto, o setor industrial passou a constituir-se no principal setor gerador da renda interna paulista, estruturando-se em função dos chamados setores de bens de produção.

A gravidade acerca do processo de industrialização de São Paulo deveu-se, sobretudo, à grande concentração dos estabelecimentos industriais na porção metropolitana da Capital, denominada Grande São Paulo e que abrangia inicialmente São Paulo, Santo André, São Bernardo e São Caetano.

A capital paulista possuía 7.374 estabelecimentos industriais em 1950, tendo esse número dobrado em apenas uma década. Assim sendo, da densidade de 4,54 estabelecimentos por quilômetro quadrado, em 1950,

passou-se para 8,96 em 1960. De acordo com a tabela que se segue, nota-se que a parte composta pelos municípios do ABC não possuía, por toda a década de 1950, concentração de fábricas e o interior do estado ainda não se inseria nesse processo.

Tabela 14
Distribuição e concentração dos estabelecimentos
industriais no Estado de São Paulo
1950-1960

		Estado	Capital	ABC	Capital+ABC	Interior
Área (km²)		247.223	1.624	825	2.449	244.774
1950	nº estabel.	25.016	7.374	741	8.115	16.901
	nº estabel./ km²	0,1	4,54	0,9	3,31	0,07
1960	nº estabel.	36.129	14.546	991	15.537	20.592
	nº estabel / Km²	0,15	8,96	1,20	6,34	0,08

Fonte: Krause, 1964.

Org.: Cleonice Gardin

Portanto, para o Governo paulista, tratava-se de redistribuir os estabelecimentos da área da Capital, através da criação de mecanismos de planejamento e de política econômica, para impedir, por um lado, que essa concentração aumentasse ainda mais e, por outro, redistribuir essa concentração para o interior do estado; esse foi o grande desafio colocado na época aos administradores de São Paulo.

O rápido desenvolvimento da indústria acarretou em contrapartida uma grande concentração urbana, de forma que esta população evoluiu de 52,6% do total em 1950, para 80,4% em 1970.

Tabela 15
População Urbana e Rural do Estado de São Paulo
1950 a 1980

Censo	Pop. Total	Pop. Rural		Pop. Urbana	
		nº absoluto	(%)	nº absoluto	(%)
1950	9.134.423	4.330.212	47,4	4.804.211	52,6
1960	12.974.699	4.824.720	37,2	8.149.979	62,8
1970	17.958.693	3.526.449	19,6	14.432.244	80,4
1980	25.375.199	2.880.871	11,3	22.494.328	88,6

Fonte: Censo Demográfico, 2000.

O processo de industrialização paulista desencadeou um grande crescimento populacional, provocando, além do inchamento da Grande São Paulo, o desdobramento das áreas municipais interioranas, com a criação de novos municípios. Assim sendo, em apenas uma década foram acrescentados ao quadro estadual 134 novos municípios, ou 202 municípios no intervalo maior de duas décadas (1950 a 1970). Essa realidade registrou um crescimento médio de mais de 13 municípios ao ano na década de 1950, ou de cerca de 10 municípios novos ao ano durante as duas décadas em questão, o maior número registrado em todo o país.

Alterou-se desse modo a estrutura ocupacional do estado, que pertencia majoritariamente ao setor primário, passando gradativamente para os setores secundário e terciário.

Entretanto, o quadro evolutivo da economia estadual colocou novas necessidades também para o setor educacional, posto que houvesse carências de técnicos, de mão-de-obra especializada para suprir a demanda aberta pelo processo de desenvolvimento, abrindo então novas perspectivas profissionais.

Tabela 16
Número de Municípios do Estado de São Paulo
- por grupo de habitantes –
1950 a 1980

Grupo de habitantes	População dos Municípios			
	1950	1960	1970	1980
Até 2000	1	1	6	8
De 2.001 a 5.000	23	69	112	145
De 5.001 a 10.000	112	169	179	120
De 10.001 a 20.000	120	133	129	122
De 20.001 a 50.000	91	101	99	99
De 50.001 a 100.000	18	19	23	43
Mais de 100.000	4	11	23	34
De 100.001 a 500.000	3	10	22	30
Mais de 500.000	1	1	1	4
Total	369	503	571	605

Fonte: Censo Demográfico, 2000.

O estudo elaborado no sentido de analisar a problemática educacional real no estado de São Paulo indicou um planejamento da educação de forma a compatibilizar o desenvolvimento com o progresso social, demonstrando inclusive a concepção humanista que a CIBPU absorveu nos seus quadros

(Lamparelli e Rivera, 1964). A concepção humanista adentrou ao Brasil no final da década de 1940, através da filosofia do movimento “Economia e Humanismo”, criado pelo Padre Lebrete, assunto que se encontra desenvolvido mais à frente.

Tendo em vista a necessidade de descentralização industrial no estado de São Paulo, a CIBPU passou a estudar os problemas internos existentes no início dos anos de 1960, objetivando contribuir para a *formulação adequada dos problemas dessa fase*, considerada de transição para uma *economia plenamente desenvolvida, desafiando a capacidade de seus técnicos e administradores* (de acordo com nota de apresentação das monografias sobre o estado de São Paulo, trabalho executado pela CIBPU entre os anos de 1962 e 1963).

No início da década de 1960 a CIBPU já possuía os conhecimentos básicos sobre a extensa Bacia Paraná-Uruguai, tendo em vista os estudos realizados sobre os seus recursos energéticos (hidráulicos e minerais), florestais, as condições dos solos e do clima voltados ao desenvolvimento da agricultura, as possibilidades e os obstáculos ao desenvolvimento industrial da região, os aspectos demográficos e a questão da saúde pública para a estruturação da economia da bacia.

O conhecimento do conjunto da região era imprescindível para o planejamento interno de todos os estados-membros da CIBPU, visto que esta pretendia o desenvolvimento de cada um deles integrado ao contexto regional. As políticas de desenvolvimento do estado de São Paulo necessitavam desta forma de subsídios advindos do conhecimento abrangente da grande Bacia Paraná-Uruguai.

Após os primeiros levantamentos sócio-econômicos realizados no estado de São Paulo, organizados pela CIBPU, e que ficaram sob a responsabilidade da SAGMACS, a Comissão passou também a interferir na política de organização do setor elétrico (dentro da concepção do aproveitamento múltiplo e integral da Bacia Paraná-Uruguai). Essa interferência ocorreu tanto no próprio território paulista – local de maior demanda por energia elétrica, em função do grande crescimento industrial, quanto nos demais estados da bacia e, conseqüentemente, na política nacional do setor (assunto abordado mais adiante).

Para o planejamento desta região e do estado de São Paulo, a CIBPU trabalhou embasada nos postulados do Padre Lebrete de desenvolvimento econômico com melhoria das condições de vida da população. Posteriormente ela se reorientou pelos conceitos de Perroux sobre a teoria de criação de pólos dinâmicos para impulsionar o desenvolvimento regional. Nessa perspectiva organizou a Comissão estudos para o melhor conhecimento da realidade do estado de São Paulo, nas suas várias esferas.

Assim sendo, no início da década de 1960, objetivando-se a escolha de pólos impulsionadores do desenvolvimento dentro de cada estado da bacia, a CIBPU desenvolveu trabalhos que foram denominados de *Planos de Industrialização Regional*/PIR, conforme indicado anteriormente.

Esses planos completavam os diagnósticos dos estados-membros da Bacia Paraná-Uruguai, de forma a

(...) identificar possíveis centros, que já reunissem condições mínimas, capazes de sobre a ação conjunta de uma série de incentivos, evoluírem e dinamizarem a “região” sobre a sua área de influência (...) em cada estado, os estudos delimitaram certas áreas (...) com características especiais, um centro polarizador das principais atividades econômicas e sociais e o espaço diretamente sob a sua influência. (Groth, 1968, p. 13)

Como resultante desse processo, foi feita uma análise geral dos resultados preliminares referentes ao setor industrial nos estados integrantes da Bacia Paraná-Uruguai, passando-se então à fase seguinte, a da preparação de pré-projetos diversificados para a implantação de pequenas e médias empresas, não somente para São Paulo, como para toda a região da bacia, de acordo com as necessidades e particularidades de cada estado.

Especificamente para o diagnóstico do estado de São Paulo, foram desenvolvidos por especialistas diversos estudos em 1963, conforme relacionado a seguir:

- ___ *Problemas básicos da agricultura*, por Luiz Mendonça de Freitas;
- ___ *Cooperativismo e desenvolvimento das zonas rurais*, por Diva Benevides Pinto;
- ___ *O problema industrial*, por Walter Paul Krause;
- ___ *Equipamentos urbanos de água e esgotos*, por Nelson L. R. Nucci, Peter Greiner e Tsungo Kimati;
- ___ *Saúde e saneamento*, por Paulo de Carvalho e Castro;
- ___ *Análise da situação educacional (ensino fundamental e médio)*, por Celso M. Lamparelli e Luiz L. Rivera;
- ___ *O ensino técnico*, por Modesto Scagliusi;
- ___ *Imigração estrangeira e nacional*, por Oracy Nogueira;
- ___ *Meios internacionais de financiamento a projetos de desenvolvimento*, por Jorge do Amaral Cintra;
- ___ *Humanismo nas instituições políticas e econômicas*, por Victorio D’Achille Palmieri (esta monografia foi informada no relatório da CIBPU de 1963 (p. 89); entretanto, não conseguimos localizá-la).

Posteriormente (1968), a CIBPU preparou um diagnóstico sobre a produção e a demanda de energia elétrica para o estado de São Paulo. Esses estudos contribuíram para a proposta da Comissão de regionalização do estado de São Paulo. (Mortada e Sirks, 1968; e Yokota, 1968)

Encaminhava a CIBPU estudos para auxiliar o governo de São Paulo implementar medidas de políticas territoriais no sentido de atenuar o congestionamento crescente da área metropolitana da Capital paulista e de minimizar as distorções de renda existentes entre o interior do estado e esta Metrópole. (Groth, 1968, p. 13)

Desta forma, em 1965 a CIBPU realizou um contrato de estudos com o Centro de Pesquisas e Estudos Urbanísticos/CPEU da FAU/USP e a Prefeitura Municipal de Presidente Prudente para a criação e a instalação de um distrito industrial nesta Cidade. A proposta dos distritos industriais foi, portanto, a medida escolhida pela Comissão com vistas a direcionarem-se os investimentos industriais rumo ao interior do estado paulista.

No contexto da proposta dos distritos industriais, foi elaborado um outro estudo de mesmo teor para a cidade de Bauru-SP, em 1970, tendo o governo do estado de São Paulo aprovado então a implantação do Distrito Industrial de Bauru (São Paulo, 1970). Instituiu-se também na ocasião uma comissão mista especial, composta por representantes da Secretaria de Estado dos Negócios de Economia e Planejamento, da CIBPU e da Prefeitura Municipal de Bauru para a efetivação do referido distrito industrial.

Paralelamente aos estudos no setor energético, que prosseguiram seu curso ininterruptamente desde os primórdios da CIBPU, outros estudos no campo do desenvolvimento econômico continuaram sendo desenvolvidos em São Paulo. Exemplo disso foram os estudos sobre os *Aspectos do Abastecimento na Cidade de São Paulo*, realizados em parceria com a Secretaria de Agricultura do Estado de São Paulo em 1967.

Nota-se com isso que os pontos de estrangulamento da economia estadual iam sendo gradativamente apontados pela CIBPU, sempre numa tarefa de auxiliar o governo paulista na administração de seu território. Apesar da sua importância econômica, a cidade de São Paulo possuía um sistema de abastecimento deficiente, o que tornava necessário o conjunto das operações que se processavam entre a produção agrícola e a distribuição final ao consumidor.

De acordo com as necessidades de descentralização industrial, encontravam-se as necessidades de correção das distorções do próprio crescimento econômico desordenado, cuja finalidade era evitar consequências posteriores piores. Nesse sentido, com a política de implantação de distritos industriais, pretendia-se dinamizar o setor de

empregos, auxiliando na demanda deflagrada pelo rápido crescimento urbano no interior do estado na década de 1960 (a população urbana do estado de São Paulo, na década de 1960, cresceu vertiginosamente numa cifra de 7,7% ao ano). A mudança por que passava a agricultura, em fase de modernização dos equipamentos e de alterações nas relações de trabalho, apresentava-se como um outro fator de liberação de mão-de-obra também para as cidades interioranas, vindo a satisfazer a necessidade do programa proposto para a descentralização industrial no estado.

Nesses termos, a Grande São Paulo apresentava-se como área de concentração francamente majoritária no estado, seguida pelas regiões centralizadas pelas cidades de Sorocaba, Santos, São José dos Campos e Campinas. Nas demais regiões, o crescimento rápido de algumas cidades interioranas ocasionava um desequilíbrio econômico que vinha a agravar ainda mais as diferenças existentes nos níveis de renda dessas regiões.

Somente a área da Grande São Paulo era responsável em 1960 por 46,9% da renda gerada no estado, representando o equivalente a 15,4% da renda nacional. A renda *per capita* dessa parte significava quase o dobro da renda nas demais repartições do estado (São Paulo, 1962, p. 58).

Em 1970, a CIBPU elaborou também uma *Análise Econômica do Sistema Educacional de São Paulo*, uma vez mais revelando a preocupação com o papel desempenhado pela educação no processo do desenvolvimento desse estado. A relação entre educação e desenvolvimento tornava-se procedente, tendo em vista que a primeira deveria responder às novas exigências colocadas pela estruturação industrial.

No mesmo período e já na fase de encerramento de suas atividades, a CIBPU elaborou ainda estudos com vistas ao dinamismo de apenas uma pequena porção do estado de São Paulo, a área de Ilha Solteira. Essa parte precisava tornar-se conhecida, em face do desenvolvimento que adviria do aproveitamento da localidade para a produção de energia elétrica e pela navegação. Nesse sentido, realizou a CIBPU uma série de estudos sobre Ilha Solteira, no tocante as suas atividades agrícolas e industriais, bem como procedeu a realização de levantamentos e análises dos seus recursos naturais (CESP, 1970a, 1970b 1970c e 1972). A CESP desenvolveu para a CIBPU diversos trabalhos intitulados *A Região de Ilha Solteira e suas possibilidades de desenvolvimento econômico*. Com este título foram analisados os aspectos de caracterizações dos recursos naturais, da agricultura, da indústria e estudos e pré-projetos industriais para essa parte.

Por outro lado, a CESP, responsável pelo planejamento do setor elétrico no estado de São Paulo, tomou aos seus cuidados a organização da cidade a ser construída nas proximidades da barragem de Ilha Solteira,

originando posteriormente a cidade de mesmo nome. Desta forma, esta companhia produziu diversos estudos sobre a implantação e a estrutura física e administrativa da cidade de Ilha Solteira, no local que serviu de sede para os trabalhadores da barragem, estudos esses que fazem parte do acervo do setor de biblioteca da CESP, na capital do estado. Atualmente esta biblioteca pertence à CTEEP (Companhia de Transmissão de Energia Elétrica Paulista).

O PLANEJAMENTO DA CIBPU NO ESTADO DE SÃO PAULO

A preocupação com a organização territorial sempre foi uma prerrogativa dos governos, sobretudo quando as disparidades regionais se acentuaram de forma a criar verdadeiros entraves ao próprio desenvolvimento econômico.

A política de interferência na estruturação do território se deu devido à compreensão de que o desenvolvimento não se processava de forma homogênea no espaço e nem ocorria simultaneamente em todas as partes do território nacional.

A década de 1950 significou, nesse sentido, a implementação de medidas orientadas para a aplicação de investimentos com a finalidade de incrementar o desenvolvimento regional em áreas-problema, bem como o de manter a integridade territorial do país.

Essa foi uma conjuntura em que o poder público federal abriu-se fortemente ao capitalismo internacional, sobretudo a partir do governo Juscelino Kubitschek (1956-1961), permitindo a entrada maciça de capitais e tecnologias externas.

Todavia, essa dupla frente de ação caracterizada, de um lado, pela industrialização com base na dependência econômica e financeira e, de outro, pela política de incentivos fiscais e de produção de energia elétrica, não foi suficiente para equilibrar o processo de desenvolvimento nacional; do mesmo modo foi insuficiente para reduzir as disparidades existentes entre as grandes regiões brasileiras.

Como ilustração podemos citar o caso da SUDENE, criada como resposta à permanência da concentração de recursos no eixo São Paulo-Rio de Janeiro-Belo Horizonte, numa tentativa de descentralização industrial. Contudo, apesar de a SUDENE ter sido considerada como *a mais interessante das experiências regionais da América Latina* (Alva, 1965, p. 242), não conseguiu atender aos objetivos da descentralização industrial para impulsionar o desenvolvimento da região Nordeste.

Cabe lembrar que a década de cinquenta representou uma nova fase econômica não só para o país, mas para São Paulo, em particular;

caracterizou-se como a fase da industrialização acelerada na qual o poder público passava a ter um papel ativo na economia, atuando através de políticas de desenvolvimento.

No que diz respeito à região Sudeste, pode-se ressaltar que ela concentrava locais que melhor adequavam-se às necessidades da industrialização nacional, apresentando capitais disponíveis, melhor infraestrutura de transportes, bem como mercados consumidor e de mão-de-obra atraentes. Como as unidades produtivas nos grandes centros necessitavam do aproveitamento máximo da infraestrutura já existente, bem como da demanda concentrada do mercado consumidor, acabou provocando uma enorme concentração de instalações e equipamentos, além da própria concentração populacional. Portanto, à CIBPU coube também a tarefa de planejar o desenvolvimento desta parte mais desenvolvida do Brasil.

O aproveitamento integral da bacia do Paraná constou como o objetivo principal da CIBPU, conforme assinalado, desde o início de sua atuação. Em relação ao estado de São Paulo, a CIBPU realizou uma série de levantamentos e estudos, sobretudo nos rios Paraná e Paranapanema, devido à grande potencialidade hidráulica apresentada. Portanto, o período que se estendeu de 1951 a 1963 registrou inúmeros estudos e pesquisas voltados ao aproveitamento múltiplo desses rios e de seus vários afluentes na parte paulista desta bacia, conforme os contratos realizados (CIBPU, 1968, p. 249-256). Os contratos realizados no período de 1954 a 1961 por esta Comissão, foram: Deerns Planejamento e Engenharia, com a finalidade de elaborar estudos e projetos para obras de melhoramentos dos cursos inferiores dos rios Paranapanema e Tibagi; engenheiro Pedro Wollner, para levantamento batimétrico nos rios Paraná e Tietê, nos trechos de Urubupungá e Itapura, respectivamente; Cia. T. Janér Comércio e Indústria para viabilizar pesquisas geofísicas no local da barragem de Coroa do Frade, no rio Paranapanema; empresa Geotécnica Engenheiros Consultores, para a realização de estudos geológicos no local da barragem de Coroa do Frade, no rio Paranapanema; engenheiro Antônio Jorge Monteiro Filho, para levantamentos topográficos precisos de uma faixa ao longo do rio Paranapanema; engenheiro Pedro Wollner, para a elaboração de cartas topográficas de uma área contígua ao local previsto para a construção da barragem de Coroa do Frade, em ambas as margens do rio Paranapanema; e Conselho de Navegação e Portos do Estado de São Paulo, com a finalidade de estudar e apresentar sugestões ao governo, para um maior desenvolvimento e planificação da navegação costeira e fluvial do estado de São Paulo.

O trecho paulista da bacia do Paraná foi estudado em minúcias, como já destacado, permitindo o surgimento imediato de grandes empreendimentos hidrelétricos, como as usinas de Jupia e de Ilha Solteira

e da conseqüente abertura dos rios Paraná e Tietê à navegação regional. Somente na parte paulista do rio Paraná os estudos efetuados permitiram o surgimento de outros empreendimentos, como a construção posterior da Usina de Porto Primavera.

Na bacia do rio Paranapanema, por sua vez, a CIBPU empreendeu grandes e complexas atividades, conforme já destacado, contratando a firma holandesa Deerns Planejamento e Engenharia para estudos em seu curso principal, desde a sua foz no rio Paraná, até a altura do Salto Grande, perfazendo uma extensão de 392 km.

Segundo o relatório anual da CIBPU de 1956, esse empreendimento visou o desenvolvimento do potencial hidráulico deste rio e ainda a sua transformação em importante hidrovia para São Paulo, Paraná e o Sul de Mato Grosso.

Todavia, de acordo com os estudos efetuados neste rio, evidenciou-se que a sua abertura à navegação exigia enormes investimentos financeiros, tendo em vista que se tornava necessária a construção de diversas barragens para a regularização e a canalização do rio (construção de barragens sucessivas) em vários trechos.

Em relação ao rio Tibagi (afluente do rio Paranapanema), o referido estudo considerou que possuía condições inferiores de navegabilidade comparadas ao rio Paranapanema; a navegação em seu curso era possível apenas até Jataizinho, num trecho de 80 km, através da canalização do rio (barragens eclusadas sucessivas) (CIBPU, 1959, p. 20).

Em 1957 todos os estudos básicos estavam realizados e os projetos já orçados para serem encaminhados às autoridades competentes, no sentido de garantir-se a abertura de uma via de navegação fluvial no rio Paranapanema. Esse trabalho foi feito em conjunto com os estudos, no mesmo sentido, dos rios Ivinhema e Brilhante, tendo em vista que fazia parte do projeto maior de abertura de uma extensa linha fluvial interior, a ser inclusive ampliada pela sua integração posterior, ao rio Paraguai – uma das mais antigas rotas de navegação do país, através da ligação com o rio Miranda (o estudo completo desses rios, contendo relatórios técnicos, diversas sondagens físicas, mapas, gráficos, esquemas, foi condensado no estudo da Deerns Engenharia, já referido no segundo capítulo deste livro).

Na ocasião, esclareceu-se sobre esses trabalhos o seguinte:

Não seria, evidentemente, razoável esperar fosse possível em um primeiro estudo dessa natureza, partindo de rios inteiramente virgens de estudos, cujo desenvolvimento sequer era conhecido e dos quais não existiam informações hidrográficas, atingir a etapa final de um projeto definitivo, completo, detalhado na minúcia das suas estruturas e capaz de ser

imediatamente entregue à fase construtiva (...) Passíveis de modificação no detalhe, e, eventualmente, na localização de algumas das estruturas fundamentais, hão de constituir, entretanto, esses trabalhos, principalmente no tocante aos estudos básicos da topografia e da hidrografia da vasta “região” que desbravaram, uma documentação definitiva, cuidadosamente amarrados às referências cartográficas existentes, para que possam ser utilizados com segurança, em estudos mais avançados de qualquer natureza. (CIBPU, 1957, p. 42)

Nota-se por esta passagem que havia um grande zelo com os estudos que, muitas vezes, mesmo sendo realizados em caráter preliminar, procuraram servir sempre de ponto de partida para as futuras investigações que viessem a ser feitas; ou seja, tratava-se de levantamentos que eram realizados com o devido cuidado para serem definitivos.

Apesar dessas preocupações e de estarem finalizados os estudos básicos, o projeto de navegação do rio Paranapanema e Tibagi não tiveram continuidade; sequer as obras hidráulicas das usinas do Paranapanema (projetadas posteriormente) não se ativeram à concepção da CIBPU de aproveitamento múltiplo, não possuindo, portanto, as devidas eclusas de navegação.

Contudo, os demais levantamentos econômicos prosseguiram o seu curso neste estado. Na condição de território mais desenvolvido da federação, necessitava a economia paulista de implantar um processo de planejamento, tendo em vista os grandes entraves representados pelo congestionamento na área da capital. Além disso, a forte concentração industrial implicava também numa demanda sempre crescente de energia elétrica, situação que a CIBPU atacou preferencialmente.

Tornava-se então necessário, em nível intra-estadual, uma política de descentralização espacial das atividades produtivas. Internamente, a área metropolitana da capital, ao desenvolver o seu parque industrial, absorveu uma grande concentração de equipamentos produtivos e de infra-estrutura, provocando em contrapartida um imenso crescimento populacional.

Transformando-se em área metropolitana, a capital paulista apresentava, nas décadas de 1950 e 1960, níveis de renda muito superiores aos do estado, ficando o interior paulista totalmente desarticulado do processo de desenvolvimento e necessitando das ações planejadoras do governo.

Desta forma, a CIBPU apresentava-se como um instrumento de apoio ao poder público estadual, com a função específica de implementar ou auxiliar no planejamento territorial, não só de São Paulo, como também dos sete estados-membros. Nesse sentido, realizou a CIBPU no estado de

São Paulo uma série de levantamentos básicos, com vistas à estruturação sócio-econômica, proporcionando elementos preliminares para facilitar a preparação de um plano geral de ação para todo o território paulista, conforme objetivos e métodos elaborados pela SAGMACS (SAGMACS, 1954, v.1, p. 28).

O primeiro estudo de monta realizado sob o comando da CIBPU, sobre esse estado intitulou-se: *Problemas de Desenvolvimento - Necessidades e Possibilidades do Estado de São Paulo*, trabalho iniciado em 1952 e finalizado em 1953. Pelo grau de abrangência e de importância desse estudo para o planejamento do estado, deter-nos-emos nele mais especificamente.

Tratava-se de um momento em que havia carência premente de planejamento territorial, tendo em vista a necessidade de estruturação da economia paulista para adequar-se internamente e à política de industrialização do governo federal.

OS ESTUDOS DA SAGMACS NO TERRITÓRIO PAULISTA

O estudo sobre os problemas de desenvolvimento do estado de São Paulo resultou de um convênio realizado entre a CIBPU e a SAGMACS, grupo de estudos e pesquisas fundado em 1947, em São Paulo, pelo Padre Louis Joseph Lebreton (Braga, 1998, p. 87). O convênio entre a SAGMACS e a CIBPU ocorreu em 26/05/1953, cujo contrato foi assinado quatro dias após.

Sendo um departamento que atuava no Brasil na forma de um centro de pesquisas econômicas e sociais, a SAGMACS era componente do Grupo Economia e Humanismo, pertencente ao Centro Internacional de Estudos *Economie et Humanisme*, da França. De acordo com Lamparelli (1995, apud Braga, 1998), o movimento Economia e Humanismo surgiu entre 1941-1942, na França, reunindo personalidades de grande relevo no panorama da resistência francesa da época (intelectuais, políticos, líderes patronais e sindicais, tais como René Moreux, Gustave Thibon e François Perroux (com as teorias sobre o processo de desenvolvimento e suas dimensões espaciais)

Sobre essa organização, Braga (1998, p. 87) assim se refere:

O Padre Lebreton, um engenheiro especialista em portos, francês de vocação clerical tardia, fundou em 1941 o movimento 'Economia e Humanismo' que, buscando uma 'terceira via' entre o comunismo ateu e totalitário e o capitalismo excludente e desumano, notabilizou-se pelo desenvolvimento de metodologias e estudos sobre as necessidades das populações mais

pobres e na proposição de meios para a superação da pobreza. Baseado nesses princípios humanistas é proposta a 'Ordenação do Território' (Amenagement du Territoire) como estratégia adequada para se chegar a um desenvolvimento econômico respeitando os valores e princípios humanistas. A Ordenação do Território teria como finalidade básica 'criar, por meio da organização do espaço e da implantação de equipamentos apropriados, as condições 'ótimas' para a valorização da terra e os planos mais adaptáveis ao desenvolvimento humano dos habitantes. A Ordenação do Território é, ao mesmo tempo, uma disciplina científica e prática, na qual o homem está em primeiro lugar, como objetivo da necessidade e como agente da valorização' (Lebret).

Possuindo renome internacional em experiências de planejamento territorial, o Centro de Economia e Humanismo passou a fazer estudos em várias partes do País na década de 1950, vindo inclusive influenciar a formação de profissionais para o planejamento (Marangoni, 1987, p. 62).

Em relação à base teórica da SAGMACS, destacamos que apresentava um procedimento que colocava como etapas necessárias ao bom planejador, a construção, a avaliação e o reajustamento das ações iniciais, sempre com a finalidade de melhoria da qualidade de vida da sociedade. Portanto, uma orientação econômica não embasada apenas na busca necessária de crescimento econômico, apresentando-se sem subjugar os padrões de vida da população a uma condição inferior.

O governador de São Paulo, Lucas Nogueira Garcez (1951-1955), um dos adeptos do grupo Economia e Humanismo, contratou os serviços da SAGMACS para o estudo do estado, antes mesmo da criação da CIBPU. Desta forma, em 24 de abril de 1951 solicitou este governador a realização de uma pesquisa econômica e social para o estado de São Paulo, com a finalidade de contribuir para o processo de valorização, de desenvolvimento e de aproveitamento do potencial de São Paulo. O governador em questão justificava o seu pedido pela confiança que depositava nos métodos utilizados pelo referido centro de pesquisa na análise dos fatos econômicos e sociais (SAGMACS, 1954, p. 20).

Com o surgimento da CIBPU o planejamento não só do estado de São Paulo, como dos demais estados da bacia, ficou sob o gerenciamento desta Comissão. Com isso, os entendimentos finais para o estudo do estado paulista ocorreram em 4 de janeiro de 1952, já sob a direção e comando da CIBPU, em cuja presidência encontrava-se exatamente o governador Lucas Nogueira Garcez.

O estudo realizado pela SAGMACS, nos anos de 1952 e 1953, objetivou subsidiar o governo de São Paulo, oferecendo-lhe um conhecimento acerca desse território, com vistas a sua transformação

através de um *plano de ação para a valorização, o desenvolvimento, a organização e o aproveitamento do Estado de São Paulo* (SAGMACS, 1954, p. 101).

O referido trabalho foi realizado nas seguintes etapas:

- 1- Primeiro contato global geral com o conjunto a ser analisado;
- 2- Determinação das finalidades da pesquisa: o questionário; a escala de avaliação;
- 3- Elaboração do plano inicial dos trabalhos:
 - a) divisão do estado em regiões (unidades de organização e de aproveitamento territorial);
 - b) divisão do estado em zonas homogêneas (unidades de análise e de valorização).
- 4- Constituição da equipe de pesquisadores;
- 5- Coleta de dados em questionário preciso e segundo o plano sistemático de sondagem;
- 6- Primeira exploração dos dados;
- 7- Exploração dos dados e representação gráfica;
- 8- Interpretação dos dados levando em conta a conjuntura econômica e social dos grandes conjuntos superiores;
- 9- Diagnóstico
- 10- Conclusões – soluções e sugestões para a intervenção (SAGMACS, 1954, p. 103).

Na concepção humanista da SAGMACS, na análise sobre as necessidades e possibilidades do estado de São Paulo, a população ocupava uma posição central, uma vez que se considerava que *é com ela e para ela que se deve valorizar, desenvolver e organizar um conjunto territorial* (SAGMACS, 1954, p. 108). Por esta posição diferenciava frontalmente “crescimento econômico” de “desenvolvimento econômico”: ao contrário das posturas que imperavam na época, o grupo Economia e Humanismo, através da SAGMACS, trabalhou no sentido de organizar o território paulista de forma a trazer à população do estado os benefícios do progresso econômico. Todos os procedimentos adotados pelo grupo para o desenvolvimento do estado de São Paulo levavam em conta, portanto, a qualidade de vida da população estadual.

O estudo proposto, intitulado *Problemas de Desenvolvimento: Necessidades e Possibilidades do Estado de São Paulo*, levantou primeiramente os problemas existentes no estado, com a finalidade de propor sugestões e hipóteses para trabalhos posteriores, que seriam

efetivados pelos serviços de competência da administração estadual ou mesmo por um plano de valorização a ser implementado para o estado.

No entendimento de que se tratava de levantamentos que contribuiriam para o posterior planejamento de toda a Bacia Paraná-Uruguai, a SAGMACS preocupou-se com a dimensão do estudo, compartimentado apenas o território paulista. Assim sendo, preocupou-se em contextualizá-lo separadamente, sem perder, contudo, o sentido de conjunto com a bacia.

Com base nessa concepção de pesquisa territorial, partiu-se para o atendimento da primeira fase, que era a realização de um contato direto e global internamente ao Estado. A partir daí procedeu-se a uma análise conjunta do estado de São Paulo com toda a Bacia Paraná-Uruguai, com o objetivo de proporcionar conclusões iniciais e, desta forma, provisórias, no sentido de se formularem hipóteses de trabalho capazes de determinar os estudos posteriores necessários.

A originalidade do trabalho, ao nosso entender, era de que havia a *preocupação fundamental de não tratar separadamente problemas econômicos e problemas sociais, o que conduz a considerar, antes de tudo, as necessidades da população e a determinar os meios de satisfazê-las efetivamente* (SAGMACS, 1954, p. 21). Notamos nesta afirmação a base humanista do Grupo, antepondo-se às questões meramente técnicas da vida econômica, para adequá-las às reais necessidades da sociedade paulista da época.

Resultava-se, portanto, na elaboração do primeiro diagnóstico sobre o território paulista, para compor-se como subsídio à implantação de um plano de ação governamental para o referido estado.

A primeira etapa do trabalho implicou na *análise do território do estado de São Paulo como unidade em si, e em função de sua situação no território global da bacia*. A segunda etapa proposta foi a da realização de avaliações sócio-econômicas nos demais estados da bacia; uma iniciativa que ficou à mercê de entendimentos posteriores, dependendo das autoridades de cada um deles.

A SAGMACS possuía a compreensão de que no Brasil, dada a enorme dimensão territorial, o planejamento aplicado aos estados da federação, de forma isolada, provocaria resultados insuficientes para a resolução dos problemas levantados. Por isso defendia o planejamento integrado de bacias hidrográficas; ou seja, a questão da energia e dos transportes numa rica extensão fluvial estaria afeta ao conjunto dos estados daquela bacia e sua resolução afetaria a todos, não podendo, portanto, ser resolvida apenas no âmbito de um estado federativo.

Os especialistas da SAGMACS argumentavam nesse sentido que as dificuldades de comunicação entre as diversas regiões do país conferiam às

vias navegáveis naturais, naquele momento, um valor privilegiado, muito maior ainda em face da grande extensão territorial brasileira. Em relação à questão energética, ressaltavam que os recursos hídricos potenciais ganhavam importância maior em função do baixo teor calorífico do carvão mineral nacional, fonte alimentadora das usinas termelétricas.

Nesses termos, tomando-se a regionalização do Brasil por bacias hidrográficas, nota-se que a Bacia Paraná-Uruguaí ocupava uma posição de destaque, sobretudo por abrigar a maior parte da população do país (50,8%), numa área de 3.285.065 km², ou seja, abrangendo uma cifra de 38,6% do território brasileiro. Acrescia-se a esse fato a importância das atividades agrícolas e industriais exercidas na região, que atingiam, em 1950, 75,4% e 68,3%, respectivamente, do valor da produção total nacional.

Sendo de fato esta a bacia mais importante do país, em termos econômicos, participava naquele momento com 63% do total da renda nacional e o comércio exterior atingia cifra superior a 56% das importações nacionais. Em termos de exportação de bens, respondeu por mais de 67% do total nacional, demonstrando a superioridade da sua estrutura econômica no contexto nacional. Observa-se, por outro lado, o extremo dinamismo desta região verificado pelo alto índice de crescimento populacional registrado no início dos anos cinquenta.

Na composição interna da Bacia Paraná-Uruguaí, a posição de destaque no setor sócio-econômico era ocupada pelo estado de São Paulo, como referido anteriormente. O território paulista apresentava índices muito superiores aos dos demais estados componentes; ou seja, ocupando 247.222 km² (7,5% da área total da bacia), São Paulo possuía, em 1950, o percentual de 34,5% da população regional. Participava com 46,1% e 68,4% dos valores das produções agrícola e industrial total; absorvia 64,7% da capacidade de energia instalada no conjunto da bacia; e apresentava no comércio índices elevadíssimos: 82,5% do valor total das importações e 69,8% do valor total das exportações regionais.

Pela importância assumida pelo estado paulista, passamos então a breves considerações sobre os tópicos do estudo realizado pela SAGMACS nesse território por servirem, a partir de então, de referencial para estudos posteriores sobre o planejamento territorial desse estado.

Com base no trabalho *Problemas de Desenvolvimento: necessidades e possibilidades do Estado de São Paulo*, houve inicialmente procedimentos e levantamentos de dados preliminares de localização e importância do estado de São Paulo, bem como os seus componentes estruturais, como a população, a renda nacional, a produção agrícola, os recursos minerais, a energia, a produção industrial, o comércio e a função bancária.

Em relação à sociedade paulista, analisaram-se vários aspectos do nível de vida e das necessidades existentes, tais como as condições de vida e o êxodo dos trabalhadores rurais; os níveis de vida da população operária, qual seja, alimentação, habitação e o grau de urbanização das aglomerações humanas, etc.

Além disso, analisou-se a conjuntura econômica do estado paulista em relação à conjuntura geral do Brasil, as possibilidades e os pontos de estrangulamento da economia estadual e, a partir daí, apresentaram-se os objetivos econômicos, sociais e administrativos a serem alcançados para a superação dos problemas existentes.

As recomendações da SAGMACS para o estado de São Paulo, com a finalidade de integrarem um plano de desenvolvimento a ser implementado com urgência no estado, a partir da realidade estudada, foram as seguintes:

1) O primeiro ponto a ser atendido pelo poder público estadual era o do estabelecimento de um plano de recuperação e utilização das terras do estado, a ser viabilizado em concordância com a vocação dos solos, com as necessidades do consumo interno e do comércio exterior (SAGMACS, 1954, p. 435). Nesse sentido, foram fixados objetivos com vistas à melhoria do nível alimentar da população, com a conseqüente duplicação de gêneros alimentícios, para ser viabilizada num período de dez anos. Para isso devia ser efetivada uma rede de distribuição sem intermediários na comercialização e deviam ser desenvolvidos mecanismos de redução dos custos na produção e no transporte de bens, com a finalidade de aumentar o poder aquisitivo da população (SAGMACS, 1954, p. 350).

2) Outra correção importante dizia respeito às possibilidades industriais no estado, ao indicar uma evolução industrial planejada e descentralizada de forma a acompanhar espacialmente a expansão do setor elétrico e de equipamentos de infra-estrutura pelo território paulista. Assim sendo, o referido estudo propunha o desenvolvimento da produção industrial, de modo a satisfazer cada vez mais as necessidades da sua população e reduzir as importações de bens. Indicava também a interiorização gradativa das indústrias, promovendo a descentralização industrial e ao mesmo tempo colocando obstáculos ao congestionamento urbano da capital, que já havia naquele momento atingido o tamanho máximo para manter-se a sua dimensão humana, esclarecia o relatório; por isso a decisão de recomendar com urgência à CIBPU e ao governo paulista uma mudança de perspectiva pela descentralização industrial e o fortalecimento de outros centros urbanos interioranos (SAGMACS, 1954, p. 350). Para a realização dessas metas o governo estadual deveria elaborar um plano de desenvolvimento para a capital e um plano de implantação

industrial e de distribuição de energia elétrica para o interior do estado. Recomendava-se que a nova fase de expansão industrial deveria considerar as áreas de reservas de energia do estado.

3) Em termos da administração pública, estabeleceu-se o objetivo da descentralização administrativa a fim de que o governo pudesse ter o domínio de toda a conjuntura estadual. Tendo como finalidade a maior eficiência do poder público no gerenciamento e na resolução das enormes disparidades sociais existentes, propôs-se a implantação de uma divisão regional do estado. Descentralizando as decisões em favor das regiões, proporcionar-se-ia um atendimento mais eficaz das necessidades locais em todo o território paulista.

4) Quanto às diferenças sociais, propôs-se também a urbanização das cidades, dos distritos e dos povoados de modo a favorecer a higiene, a saúde e a vitalidade da população interiorana; e também melhorias a serem processadas nos setores da saúde, do turismo e dos lazeres.

5) Em relação ao nível cultural e pedagógico da população paulista, propôs-se uma adaptação de todo o sistema educacional à realidade econômica do estado. Muito embora possuísse um índice maior de alfabetização (64,56% contra 40,79% do País, em 1950), o estado de São Paulo necessitava ampliar esse índice adequando o ensino de modo a preparar a população para inseri-la no seu desenvolvimento econômico (SAGMACS, 1954, p. 264).

O planejamento do desenvolvimento implicava tanto na modernização da economia industrial quanto na da rural, e devia orientar-se no sentido de um desenvolvimento homogêneo, proporcional às necessidades constatadas e aos objetivos desejados, de forma a processar-se paralelamente em todos os setores de atividade. Os pontos de estrangulamento existentes, portanto, eram considerados como decorrentes exatamente desta falta de homogeneidade e de coerência no desenvolvimento do estado de São Paulo (SAGMACS, 1954, p. 339, 439 e 440).

O PLANEJAMENTO GOVERNAMENTAL EM SÃO PAULO: Influência dos Estudos da CIBPU nas Políticas de Governo

A primeira interferência da CIBPU no sentido de auxiliar o governo paulista na administração de seu território ocorreu por ocasião dos estudos efetivados pela SAGMACS, de acordo com referências anteriores. Nesse contexto foi então elaborada uma primeira divisão do estado de São Paulo em regiões e em zonas homogêneas, para fins de levantamento de dados sociais e administrativos.

O objetivo desse levantamento era a elaboração de um diagnóstico mais apurado sobre o estado e da conseqüente formulação de um plano diretor para interferência e organização do mesmo.

Nesse sentido, a unidade territorial de estudo escolhida para a análise do território paulista foi o município, por ser este a unidade de base da administração do País. Compreendiam os teóricos da SAGMACS que, entre o município e o estado, eram necessárias unidades intermediárias de organização, de aproveitamento e de planejamento – as “regiões de planejamento” -, tendo em vista a extensão territorial de São Paulo, o aumento de sua população e o seu desenvolvimento (SAGMACS, 1954, p. 180).

A proposta de divisão regional do estado de São Paulo era justificada por várias razões: no campo da administração, tendo em vista que a concentração administrativa na capital impossibilitava a resolução satisfatória dos problemas do interior do estado; no campo político, porque a responsabilidade deveria exercer-se primordialmente nas unidades regionais do estado, cujos problemas deveriam ser perfeitamente conhecidos pelos responsáveis; no campo da homogeneidade, porque os problemas a serem resolvidos eram bem diferentes de região para região. Uma divisão em “regiões de planejamento” deveria, portanto, assegurar um melhor aproveitamento e uma valorização mais rápida e segura de todo o estado (SAGMACS, 1954, p. 180-181).

As “regiões de planejamento” criadas foram vistas enquanto unidades de organização e aproveitamento do estado, com autonomia econômica e administrativa e com dimensões ótimas dependentes das condições físicas, econômicas, residenciais, sanitárias, culturais e de qualidade dos transportes.

Uma das preocupações da SAGMACS na delimitação das “regiões de planejamento” do estado considerava também o acesso relativamente fácil dos municípios mais afastados ao centro da “região”; ou seja, o critério não foi o da escolha da cidade mais importante para ser a sua sede, mas aquela que pudesse ser atingida mais facilmente por sua “região” (SAGMACS, 1954, p. 181).

A divisão regional do estado de São Paulo tornou-se possível a partir da análise e da síntese, pela SAGMACS, das divisões parciais existentes até aquele momento, tais como a carta de relevo e cursos d’água, a carta geológica, a carta dos solos, a carta de idade das zonas e das etapas de colonização, a carta das ferrovias e rodovias, a carta das zonas agrícolas, as duas cartas de divisão regional da AGB e a carta elaborada pelo professor José Francisco Camargo (SAGMACS, 1954, p. 182).

A SAGMACS escolheu, para servir de suporte inicial, a carta da divisão regional do professor Camargo para o estado de São Paulo e foi fazendo a partir dela aproximações com base em contatos locais, realizando entrevistas com autoridades, profissionais e moradores, reexaminando as cartas existentes das redes de transporte do estado e considerando a ligação e a atração entre certas cidades.

Assim sendo, a divisão regional do estado de São Paulo elaborada pela SAGMACS levou em consideração a evolução histórica do estado, a sua colonização, a comunicação interna por ferrovias e rodovias, a divisão natural dos espigões, o equipamento das cidades e a rede de relações entre as localidades (SAGMACS, 1954, p. 185).

A proposta da SAGMACS para estudar as necessidades e as possibilidades do estado paulista levou então à formulação de regiões internas, intermediárias entre o estado e o município, as quais foram sendo subdivididas em zonas menores. Nessas zonas, definidas pelo caráter de homogeneidade, o método de investigação sobre as necessidades e os níveis de vida da população rural do estado foi o da sondagem estrutural, a partir do qual se elegiam apenas alguns municípios para serem estudados mais detalhadamente.

Esclareceram os especialistas da SAGMACS, naquela ocasião, que as “regiões” já se esboçavam e que, embora existissem de forma rudimentar, *seria necessário levá-las em conta para qualquer trabalho de aproveitamento do estado*. Por outro lado, alertavam com ênfase que, para definir-se um estudo mais aprofundado da divisão territorial de São Paulo, em zonas homogêneas, tornava-se imprescindível a confecção de um mapa pedológico do estado (SAGMACS, 1954, p. 181 e 192).

Nota-se por esta observação que estudos específicos e importantes sobre o estado ainda estavam por ser feitos no início dos anos de 1950. Percebe-se, por outro lado, que o caráter preliminar dos estudos da SAGMACS tinha a ver com o próprio momento de levantamentos gerais sobre o estado de São Paulo.

O referido trabalho conteve, em anexo, uma série de textos, subsidiando os vários temas tratados, tais como o comércio exterior, o porto de Santos, a poupança, os investimentos, o mercado de capitais e de crédito no estado. Além de temas econômicos, exploraram-se também os *Princípios e condições de um planejamento sadio e eficiente*; *O problema de desenvolvimento*; a *Contribuição à teoria do desenvolvimento*; e inclusive uma reflexão sobre a própria CIBPU, intitulada *Sugestões para a organização e os trabalhos da CIBPU*.

Além dos procedimentos sob a coordenação da CIBPU, a SAGMACS elaborou igualmente diversos planos diretores para municípios paulistas, além de outros estudos, tanto no estado de São Paulo quanto em outros estados.

Por essas considerações percebe-se o pioneirismo do trabalho efetuado pela SAGMACS que, em convênio com a CIBPU, estabeleceu as bases gerais para o planejamento territorial do estado de São Paulo a partir daquele momento.

Com os levantamentos gerais realizados sobre a economia e a população do estado, e em resposta à política nacional de desenvolvimento econômico, tendo em vista a concentração industrial na parte metropolitana da capital, o estado de São Paulo preparava-se para absorver de forma satisfatória a expansão de seu parque produtivo. Assim, a primeira experiência sistematizada de planejamento governamental no estado de São Paulo ocorreu no final da década de 1950, por ocasião do governo Carvalho Pinto, que implementou um plano de ação para vigorar no período de 1959 a 1963.

De acordo com Costa (1971), este plano de ação do governo foi estabelecido num período em que os problemas nacionais eram examinados e considerados sob o ponto de vista global, no contexto do país. Desta forma, o referido Plano teve então esta influência na medida em que propôs encaminhamentos para o estado de São Paulo sem deixar de considerar a realidade nacional.

Contendo a orientação metodológica e filosófica do Movimento Economia e Humanismo e tendo por base o planejamento territorial proposto pela SAGMACS, esse plano de ação objetivava a melhoria, o aperfeiçoamento e a atualização das atividades do estado, com a finalidade de elevar os níveis de vida da população, bem como de implementar o desenvolvimento econômico do estado (São Paulo, 1959, p. 18).

A distribuição setorial dos investimentos propostos neste plano de ação assim se compôs: 42% em investimento de infra-estrutura (privilegiando-se o transporte rodoviário, acompanhado do setor energético); 30,8% em investimentos para a melhoria das condições do homem (privilegiando-se os setores de educação e cultura, da pesquisa, seguido pelo da saúde pública); e 27,2% em investimentos para a expansão agrícola e industrial. Demonstrando a sua base humanista, o plano de governo pretendia um desenvolvimento econômico e social do estado de forma integral e harmônica (São Paulo, 1959, p. 11 e 18).

Para a implementação do referido plano, foi instituído um grupo de planejamento vinculado diretamente ao governador e composto por um número reduzido de profissionais, sendo que um deles era o diretor da Divisão de Estudos e Planejamento da CIBPU, Paulo Mendes da Rocha - professor catedrático da Escola Politécnica da USP. Um pouco depois

(por volta de 1961), um outro diretor da CIBPU veio a ser também membro do referido grupo de planejamento do estado de São Paulo: trata-se do economista Antonio Delfim Netto, que atuou como diretor do recém-criado Departamento de Planejamento Econômico e Social da CIBPU.

Depreende-se, portanto, que a CIBPU teve uma ação direta e efetiva junto ao governo estadual nas questões do planejamento territorial de São Paulo, sobretudo nas administrações Lucas Nogueira Garcez (1951-1955) e Carvalho Pinto (1959-1963).

O “Plano de Ação” do governo Carvalho Pinto procurava desta maneira impulsionar o desenvolvimento do estado de São Paulo, atacando frontalmente as suas disparidades regionais, conforme o explicitado no próprio texto:

A década dos sessenta em São Paulo deverá ser caracterizada pela definitiva transposição da barreira do subdesenvolvimento, cabendo-nos a responsabilidade de criar condições que facilitem essa evolução (São Paulo, 1959, p. 15).

No final da década de 1950, o estado de São Paulo possuía a maior renda interna do país, correspondendo a 31% do total. Contando praticamente com 17% da população nacional, possuía também a maior renda per capita do Brasil (São Paulo, 1959, p. 29). Comparando-se essa realidade com o quadro nacional da época, verifica-se uma enorme disparidade, já que o estado paulista sobressai-se em relação aos demais estados da federação.

Contudo, apesar de apresentar-se como o estado mais desenvolvido do país, São Paulo possuía internamente enormes disparidades regionais que impunham, já nos primeiros anos de 1950, a necessidade de descentralização industrial interna para a manutenção do nível mínimo de qualidade de vida aos habitantes da capital e circunvizinhança (SAGMACS, 1954).

Com base nas diretrizes de estruturação do território paulista, o Plano de Ação de Carvalho Pinto prosseguiu com grandes investimentos em infraestrutura, sendo que os centros regionais do estado iam sendo reforçados através da locação de indústrias de bens não duráveis, numa política implementada através de programas estaduais de transportes (Abibe, 1989, p. 68).

O referido plano foi considerado como a *mais ousada experiência de estabelecimento de metas (setoriais, mas, relativamente integradas) em nível estadual, no Brasil* (Marangoni, 1982, p. 62), sendo inclusive muito familiar e respeitado entre dirigentes governamentais da época (opinião emitida pelo ex-governador de Mato Grosso, José Fontanilhas Fragelli, quando de nossa entrevista, em dezembro de 1998).

Objetivando dar continuidade ao planejamento territorial e econômico do estado de São Paulo, o governo Carvalho Pinto elaborou no

final de sua gestão (1959) um outro plano de governo. Propôs então o “II Plano de Ação do Governo” (1963-1966), a partir do qual se propunha a aplicar mais da metade dos recursos em investimentos de infra-estrutura (transportes, comunicações e energia elétrica), sendo seguidos pelos investimentos na melhoria das condições do homem (principalmente saúde pública, saneamento, habitação e educação).

Como o governador Carvalho Pinto não conseguiu eleger o seu sucessor, o governador Adhemar de Barros, que o sucedeu, abandonou o II Plano de Ação e elaborou o seu próprio plano de governo, intitulado PLADI (Plano de Desenvolvimento Integrado), para vigorar no período subsequente de 1964 a 1966.

Contudo, o PLADI teve a mesma natureza do II Plano de Ação, de tal forma que até mesmo os investimentos setoriais propostos obedeceram a uma certa proporcionalidade. A desvantagem do PLADI foi a de que a sua execução não contou com as facilidades administrativas do grupo de planejamento do plano de ação de Carvalho Pinto, tendo sido abandonado logo após a sua vigência (Barros, 1987, p. 117).

No quadro nacional, nesse período, era instituída a ditadura militar (1964), caracterizando-se como um momento de grandes mudanças políticas e institucionais, que culminou inclusive com a deposição do próprio Adhemar de Barros do governo de São Paulo.

Do ponto de vista da economia, o estado de São Paulo evoluíra de modo a caracterizar uma forte expansão e uma intensa concentração industrial na porção metropolitana da capital; o crescimento da população urbana, o êxodo rural e a intensa imigração rumo à capital levaram os especialistas da CIBPU a pensar numa estruturação.

A proposta de implantação de distritos industriais no interior do estado apresentou-se como a saída plausível encontrada pela CIBPU, a partir do início da década de 1960, para incrementar o desenvolvimento do estado. Baseada na teoria dos pólos de desenvolvimento, com estímulos econômicos aplicados num determinado local (cidade) visando o seu crescimento econômico, esta proposta aproveitava-se das condições de aglomeração de infra-estrutura, concentração populacional e um certo dinamismo econômico existente em alguns locais do Interior paulista.

O plano de pesquisas econômicas estipulado pelo DPES da CIBPU, para toda a região da Bacia Paraná-Uruguai e, especificamente para o estado de São Paulo, resultou a partir de 1963 numa série de estudos sócio-econômicos sobre o território paulista, conforme relacionado na primeira parte deste capítulo.

Esses estudos objetivaram proceder a um levantamento completo da realidade econômica e social do estado de São Paulo, sempre no sentido

de auxiliar o governo do estado na resolução dos problemas apresentados frente a seu grande dinamismo industrial.

O oeste paulista foi a região de planejamento escolhida para a destinação de investimentos no estado, na parte que abrangeu o município de Bauru até o rio Paraná, limitando-se, no sentido norte-sul, com os rios Tietê e Paranapanema, respectivamente.

De acordo com o Diagnóstico Geral da Bacia Paraná-Uruguai (tese apresentada ao I Congresso Brasileiro de Desenvolvimento Regional de Araxá-MG em 1965), os municípios dessa região que encontravam maior possibilidade para o desenvolvimento de um programa de industrialização regional, foram: Araçatuba, Bauru, Marília e Presidente Prudente.

Feita a análise econômica desses municípios, o mais dinâmico deles foi considerado o de Presidente Prudente, nos seguintes termos:

Tentou-se ainda um estudo de área de influência desses centros urbanos, e constatou-se que devido à proximidade de Presidente Prudente ao norte do Paraná e as facilidades rodoviárias existentes na “região” entre os dois estados, acrescido da parte de Mato Grosso que já se interliga ao oeste paulista, fazem com que esta cidade possua na sua área de influência, a maior população, embora esta se encontre distribuída principalmente na zona rural. Com a conclusão da ponte sobre o rio Paraná deve haver uma intensificação dos transportes, que demandam aquele estado, com repercussões sobre toda a “região”, uma vez que esta será a melhor via de acesso ao Sul do vizinho estado, que atualmente está atravessando, uma fase de colonização intensa.

Desta maneira coloca-se Presidente Prudente como o município mais progressista e com melhores perspectivas, não só de continuar o seu crescimento autônomo, mas também como centro de atração dos investidores de outras regiões que visem a atender o mercado que se desenvolve nesta área, contribuindo para a elevação da renda do centro urbano, com repercussões sobre toda a periferia [...] (CIBPU, 1965b, p. 13)

A cidade de Presidente Prudente foi, desta forma, o local inicialmente escolhido para sediar a implantação de um distrito industrial pelo fato de reunir as condições consideradas essenciais para impulsionar o desenvolvimento regional do oeste paulista.

Além das condições relacionadas, contava esta cidade com o abastecimento abundante de energia elétrica que adviria de Urubupungá; com a existência de um mercado regional, *de apreciável importância*; com a existência (...) *de matérias-primas de origem agropecuária suscetível de industrialização*; e com a *política de dinamização dos pólos de desenvolvimento regional* da CIBPU (DPES/CIBPU, 1966, p. 14).

Como fatores de caráter retardador, mas considerados não impeditivos do processo industrial pretendido para Presidente Prudente, destacaram-se na ocasião

(...) a grande especialização das atividades industriais em transformação de produtos de origem agropecuária; a distância da cidade em relação às grandes fontes de abastecimento de água da “região”; o número relativamente pequeno de mão-de-obra especializada e de empresários na “região”; o regime pluviométrico deficitário, afetando sobremaneira a renovação do manto freático (DPES/CIBPU, 1966, p. 14).

Apesar disso, outros fatores foram ainda considerados importantes para o sucesso do empreendimento pretendido para o Distrito Industrial de Presidente Prudente e diziam respeito às possibilidades futuras que se colocavam para essa porção, tais como a utilização da rede fluvial que se pretendia desenvolver nessa parte e no país na época (através da interligação de bacias hidrográficas); o aproveitamento integral dos recursos hidrelétricos; a existência de estrada de ferro rumo ao oeste do país (encontra-se implícita a idéia de prolongamento da Estrada de Ferro Sorocabana ao sul de Mato Grosso) e a melhoria dos transportes ferroviários; a ampliação prevista no âmbito regional de obras rodoviárias; a política de descentralização industrial do estado de São Paulo; e a possibilidade de complementação do sistema de abastecimento de água para as novas atividades industriais (DPES/CIBPU, 1966, p. 15).

Com esses argumentos definia-se a cidade-sede da implantação de um distrito industrial no Interior de São Paulo (Presidente Prudente), passando o DPES a trabalhar no sentido da especificação do distrito industrial em si, tendo sido escolhida duas formas de atuação conjunta: uma pela implantação de um distrito industrial especializado na industrialização da carne e dos subprodutos do abate, e um outro diversificado para vários ramos produtivos.

Para a dinamização dessas propostas, a CIBPU utilizou-se ainda da divulgação das principais possibilidades de investimento para a classe empresarial; e procurou criar mecanismos de financiamento para as pequenas e médias empresas, visando a formulação de uma política de incentivos ao desenvolvimento das mesmas. Com esse objetivo a CIBPU reuniu todas as agências de financiamento da área de sua jurisdição, a fim de melhorar as possibilidades de investimentos na área, e de o BNDE intermediar empréstimos junto a agências internacionais de financiamento (DPES/CIBPU, 1966, p. 4-5).

Do ponto de vista do planejamento econômico e social, consideraram os técnicos da CIBPU que uma divisão do estado de São Paulo em regiões econômicas polarizadas por um centro urbano possuidor das principais atividades, e por áreas menos desenvolvidas, propiciaria benefícios ao estado devido ao melhor aproveitamento dos recursos públicos. Nesse sentido, afirmaram que

Uma subdivisão estadual contendo áreas que sob certos critérios são homogêneas apresentaria vantagens principalmente em um país aonde os recursos são sempre limitados e as necessidades de desenvolvimento imensas.

Todos os equipamentos sociais que o estado dispersa pelos municípios seriam melhor aproveitados se utilizados em termos de áreas homogêneas.

Nestas condições o distrito industrial seria uma ferramenta útil do desenvolvimento regional, uma vez que a sua implantação nas áreas identificadas reuniria maiores possibilidades de sucesso, pois viria a atender a uma “região” específica e utilizaria os recursos nela contidos.

A dispersão industrial que esta prática traria seria outra das vantagens, pois minimizaria as distorções de rendas regionais contribuindo para um maior equilíbrio de toda a economia (DPES/CIBPU, 1966, p. 20).

Na segunda metade da década de 1960 surgiram, entretanto, outros estudos objetivando auxiliar o planejamento governamental do estado de São Paulo. Laudo Natel foi então o governador a completar o mandato de Adhemar de Barros no Governo de São Paulo, no período de 1966-1967. Dentro de uma política de planificação econômica, este governo também perseguiu as metas de interiorização do desenvolvimento e de descentralização administrativa do estado (Abibe, 1989). Nesta ocasião (1967) foi elaborado um estudo visando a divisão do estado em regiões, pelo CPEU (Centro de Estudos e Pesquisas Urbanísticas) - FAU/USP, um estudo intitulado *Plano de Regionalização do Estado de São Paulo*, realizado em 1967.

Dentro da orientação da política de descentralização industrial, a divisão regional do CPEU foi considerada inovadora na medida em que criava níveis administrativos entre o estado e o município, que foi a “região polarizada”, originada em função de um pólo regional e com funções administrativas de planejamento e controle; e a “sub-região” destinava-se a elaboração de programas comunitários, bem como a execução de serviços prestados diretamente aos habitantes (Abibe, 1989).

Depreende-se, contudo, que os postulados dos estudos regionais mantiveram as bases teóricas das áreas polarizadas, permanecendo os objetivos da descentralização administrativa e descentralização industrial

do estado. Muito embora o plano de estudos do CPEU não tenha sido implementado, pôde fornecer subsídios para a divisão oficial que se implantou no estado de São Paulo, no mesmo ano (Marzola, 1991, p. 124).

A CIBPU prosseguia com sua preocupação central de orientar o processo de planejamento nesse estado e, nesse sentido, desenvolveu também os seus estudos de regionalização para o território paulista, os quais mantinham por princípio a correção dos desequilíbrios provocados pelo crescimento econômico desordenado.

Portanto, numa compreensão de que a existência de disparidades entre as próprias regiões do estado poderia comprometer as possibilidades futuras de desenvolvimento, a CIBPU procurou então definir diretrizes para uma *política de regionalização dirigida no sentido de pólos estratégicos de desenvolvimento para o Estado de São Paulo* (Yokota, 1968). De acordo com sua nota de apresentação, este trabalho contou com a contribuição de especialistas, tais como: Luiz Carlos Costa, Elza Coelho de Souza e do próprio CPEU/FAU/USP.

Desta forma, o estudo realizado naquele contexto pela CIBPU, passada uma década e meia da primeira regionalização que propôs ao estado de São Paulo, apresentava-se como uma atualização da primeira (executada pela SAGMACS). Propunha, de igual maneira, auxiliar na administração e nos serviços prestados pelo governo estadual, através da criação de um sistema de regiões polarizadas de planejamento e de administração. Pressupunha-se com isso uma melhor distribuição de recursos públicos e de atendimento à população do estado.

A proposta da CIBPU nesse sentido era mais ampla devido ao fato de que, enquanto órgão de planejamento, precisava de mecanismos para assessorar o governo paulista na administração do conjunto do território. Desta forma, o estudo de regionalização da CIBPU propunha auxiliar no estabelecimento de diretrizes gerais de localização para a realização de programas de infra-estrutura (rede de transportes e comunicações, distribuição de energia, abastecimento de água e esgotos, serviços urbanos, etc); em programas de atendimento à sua população (ensino, saúde, serviço social, esporte e recreação, justiça e segurança pública, etc); e em programas de apoio à economia do estado (assistência técnica, armazenamento, crédito, instituições de pesquisas, etc) (Yokota, 1968, p. 2).

Com base também nas áreas polarizadas, o referido estudo levantava as condições gerais delas naquele momento, proporcionando a possibilidade de a administração estadual implementar medidas de correção dos desequilíbrios regionais internos. Utilizando-se de critérios de eficiência, propunha a criação de meios de acesso, de serviços públicos elementares,

de equipamentos de saúde, de educação e de lazer, evitando assim uma duplicidade de instalações e equipamentos.

O planejamento da localização industrial foi pensado em termos de descentralização industrial, necessária na Grande São Paulo devido à tendência de continuidade na aglomeração. Considerou-se nesse sentido a necessidade de ordenação da expansão industrial dessa área, bem como de planejamento de sua infra-estrutura, e de adoção de uma política de localização dos diversos estabelecimentos industriais. (Yokota, 1968, p. 41-42).

A orientação dada pela CIBPU para o planejamento da regionalização do estado de São Paulo considerava também a criação de um órgão central de planejamento com funções de elaboração minuciosa do projeto de regionalização. Além disso, deveria o mesmo órgão realizar estudos para o aperfeiçoamento contínuo do referido processo de planejamento de forma a organizar um sistema de informações de estatística sobre todas as regiões do estado.

Contudo, não existe nenhum estudo que relacione esse trabalho com a administração governamental do estado de São Paulo; existem apenas afirmações genéricas (que não incluem a regionalização procedida pela CIBPU, em 1968), como a de que o processo da referida regionalização para esse estado caracterizou-se como um *processo gradual e de ações setoriais* (Abibe, 1989).

O que dá para afirmar é que a CIBPU exerceu, durante a sua vigência, o papel efetivo de agente de estudos para o planejamento do estado, oferecendo seus estudos para auxiliar o governo paulista no sentido de implementar políticas para a correção dos desequilíbrios internos existentes.

Sabe-se, por outro lado, que ocorreu a institucionalização da divisão regional do estado no governo Abreu Sodré (1967-1971). De acordo com Marzola (1991), essa regionalização baseou-se no estudo *Estrutura do Desenvolvimento Regional do Estado de São Paulo*, de Luiz Carlos Costa. Esse estudo utilizou-se de métodos quantitativos na análise regional que procedeu sobre o estado de São Paulo.

A primeira divisão regional do estado de São Paulo (1967) buscou estabelecer os padrões de polarização do estado, através da interdependência espacial do sistema de cidades, procedimentos oficiais no sentido da descentralização administrativa e organizacional do território estadual, caracterizando-se como o primeiro referencial para o planejamento estadual (Abibe, 1989, p. 74).

A descentralização administrativa objetivava a diminuição das disparidades entre as regiões do estado de São Paulo e a reversão do processo de subutilização dos recursos aplicados.

Perseguindo sempre esta meta, o plano oficial foi novamente modificado em 1970, alterando um pouco o quadro regional do estado. Em 1984, redefine-se uma nova divisão, ocorrendo a implantação das regiões de governo em substituição às regiões administrativas.

Considerou-se que a proposta de descentralização administrativa presente nessas regionalizações não se realizou, transformando as “regiões administrativas” criadas em meros organismos burocráticos, de um modo geral com pouca importância para a administração estadual (Marzola, 1991).

A CIBPU NA ESTRUTURAÇÃO DO SETOR ELÉTRICO EM SÃO PAULO

A política energética do estado de São Paulo torna-se importante para este trabalho na medida em que a produção de energia elétrica foi um dos alvos principais do planejamento da CIBPU, e pelo fato de que o resultado desses estudos foi sendo gradativamente incorporado pelos governos desse estado. No entanto, para se adentrar nesta questão torna-se necessário uma breve retrospectiva da política de energia elétrica no quadro nacional.

A energia elétrica, de um modo abrangente, significou um fator fundamental na composição da sociedade urbana e industrial que se estabeleceu no mundo a partir do século XIX, e seu surgimento no Brasil ocorreu de forma simultânea ao dos Estados Unidos e da Europa (por volta de 1880) (Kuhl, 1994).

A estruturação do setor de energia elétrica no Brasil, até a década de 1920, derivava das orientações republicanas advindas da Carta Magna de 1891. De característica descentralizadora, esta Constituição outorgava amplos poderes aos estados e municípios da federação, e preconizava o direito sobre os recursos de subsolo e hídricos ao proprietário das terras que contivessem tais recursos naturais. As quedas d'água, por exemplo, quaisquer que fossem suas utilidades (irrigação, navegação, energia elétrica), apresentavam-se como acessórios da propriedade.

Dominada pela economia primário-exportadora, sobretudo do café, a expansão do setor elétrico no país ficou inicialmente circunscrita à ampliação dos serviços urbanos, que demandaram um melhoramento em infra-estrutura básica nos setores de transporte, portuário e ferroviário. Desta forma, o incremento da produção de energia elétrica ocorreu inicialmente em função das necessidades de iluminação urbana e de força de tração para os bondes, casos que a municipalidade encarregava-se de resolver.

Com o enfraquecimento das forças da oligarquia cafeeira e da conseqüente ascensão de Getúlio Vargas ao poder, passou-se a uma fase de

centralização institucional do Estado brasileiro, implicando em alterações substanciais a partir da própria Constituição federal que, em 1934, atribuiu ao Poder central, nesse caso, ampla competência para legislar sobre o setor elétrico. Em consequência dessa Carta Magna, foi estabelecido no mesmo ano (1934) o Código de Águas, que tornava as quedas d'água propriedades da União, transformando com isso o governo federal no único agente legítimo para realizar concessões de aproveitamentos hidráulicos no país.

A União operava esta questão através do Serviço de Águas, órgão destinado a estudar e avaliar o potencial hidráulico nacional. Além disso, era responsável pelo exame e pela instrução dos pedidos de concessão para exploração dos recursos hídricos, feitos mediante contrato. Era um órgão regulamentador e fiscalizador da política de produção, transmissão e distribuição de eletricidade no país.

O Código de Águas foi, portanto, um instrumento da União para definir tarifas, assegurar um serviço adequado ao setor elétrico e a estabilidade financeira das empresas participantes.

As décadas de 1930 e 1940 significaram, no plano econômico, um primeiro impulso industrial favorecido pela crise internacional eclodida com a quebra da bolsa de valores de Nova Iorque, em 1929, e pela deflagração da Segunda Guerra Mundial, em 1939. As repercussões internas desse momento implicaram, portanto, na necessidade de incrementar a produção de energia elétrica no país.

No final da década de trinta o governo federal criou o CNAEE (Conselho Nacional de Águas e Energia Elétrica) em 1939, com a função inicial de regular e coordenar uma política de racionamento no setor, tendo em vista as dificuldades encontradas na ampliação da capacidade das usinas.

A primeira intervenção direta do governo federal na produção de energia elétrica ocorreu através da CHESF (Companhia Hidrelétrica do São Francisco) em 1945, visando a conclusão da Usina de Paulo Afonso, criada no primeiro governo Vargas. Porém, esses empreendimentos registravam que não havia uma política energética nacional, induzindo os estados da federação a resolverem por si sós o problema da carência de energia. Isso não significou a inexistência de investimentos federais no setor; tanto é que, por ocasião da implementação do Plano SALTE (1950), a CHESF, juntamente com o DNOCS, receberam mais da metade dos investimentos destinados a todo o setor energético nacional (Lopes, 1990, p. 102-103).

Como o final dos anos de 1940 registrava a organização da industrialização nacional, sobretudo no estado de São Paulo, aconteceu também como consequência a concentração das atividades urbanas industriais, trazendo consigo um movimento de ampliação do comércio, dos serviços em geral, bem como de expansão das áreas residenciais. A partir

daí, houve uma necessidade crescente e mesmo urgente de investimentos em infra-estrutura urbana e regional, de transportes, de energia, de saneamento básico, dentre outras.

Tendo ocorrido, portanto, uma maior demanda por energia elétrica no país, sobretudo nas áreas de maior concentração industrial, passou-se à fase de realização de grandes investimentos no setor energético brasileiro, tendo como base a formação de empresas públicas nacionais para atuar na produção, distribuição e comercialização de energia, mas cujo financiamento ficou a cargo de organismos e de políticas internacionais (ponto IV, BIRD, Aliança para o Progresso, etc).

Dado o caráter histórico de território de maior concentração produtiva do país, o estado de São Paulo necessitou também estruturar o seu setor elétrico, de forma que já no início da década de 1950 apareceram as primeiras medidas institucionais, como a criação do DAEE, para a *elaboração de um plano de aproveitamento hidrelétrico dos cursos médio e inferior do rio Tietê* (Zancopé, 1998, p. 11).

Na administração do governador Lucas Nogueira Garcez (1951-1955), além da criação do DAEE em 1951, no estado de São Paulo foi instituído no mesmo ano a própria CIBPU, num convênio entre os sete estados da Bacia Paraná-Uruguaí, com o objetivo de implementar também o planejamento territorial paulista.

Apesar das polêmicas em torno da presença de capitais privados (nacionais e estrangeiros) e do Estado brasileiro na estruturação do setor energético nacional, o Plano Nacional de Eletrificação (indicado pela CMBEU) foi elaborado em 1954, por ocasião do segundo governo Vargas (1950-1954), para estruturar o setor elétrico brasileiro, orientando nesse contexto alguns planos estaduais, como os de Minas Gerais, São Paulo e Rio Grande do Sul. Esse plano contou com a contribuição da CIBPU, que auxiliou na sua elaboração e na composição do fundo nacional de eletrificação.

Internamente, o estado de São Paulo iniciou um processo de estruturação do setor elétrico, criando empresas estatais para administrar a produção de energia elétrica nas principais bacias e sub-bacias hidrográficas. Desse modo, em 1953 foi criada a primeira empresa estadual de eletricidade, a USELPA (Usinas Elétricas do Paranapanema), para gerenciar e produzir energia hidrelétrica no rio Paranapanema, no trecho a montante de Salto Grande. Nesse momento eram realizados pela CIBPU estudos topográficos, hidrográficos, hidrológicos e geológicos no rio Paranapanema, na parte a jusante de Salto Grande, até a foz, no rio Paraná, bem como foram viabilizados os devidos projetos para obras de melhoramento com a finalidade de abertura desse rio à navegação (1954).

No rio Paraná a CIBPU realizava estudos no salto de Urubupungá, definindo inicialmente a construção da usina de Jupiá para abastecer toda a região da Bacia Paraná-Uruguai; num raio de 600 km, abrangia a maior parte do território paulista. Esse estudo serviu como ponto de partida para os levantamentos de campo, no sentido do aproveitamento múltiplo dessa bacia.

Em 1950 o estado de São Paulo possuía o potencial de 847.415 kw, basicamente fornecido por fontes hídricas, equivalendo a 45% do total produzido no país. O Plano de Eletrificação de São Paulo foi elaborado no governo Lucas Garcez e implantado no governo Jânio Quadros em 1956, tendo sido um eficaz instrumento impulsionador do setor elétrico; fez evoluir a capacidade do estado e quase triplicar a sua produção hidrelétrica no período de 1950 a 1965, a qual cresceu na ordem de 180%.

O referido plano de eletrificação foi então elaborado no contexto da formulação do Plano Nacional de Eletrificação, tendo priorizado as fontes hídricas, em vista do grande potencial hidrelétrico de São Paulo.

Prevendo para esse estado uma crise energética de proporções incalculáveis para o período de 1958-1961, o plano de eletrificação paulista propôs uma ação supletiva do estado, de forma a incrementar o aproveitamento dos grandes potenciais hidrelétricos existentes.

Tabela 17
São Paulo e Brasil
Potência instalada nas usinas (em kw)

Ano	São Paulo/ Total	Hidrelétrica	Termelétrica	Brasil / Total
1930	331.164	317.635	13.529	778.802
1940	564.654	548.081	16.573	1.243.877
1950	847.415	825.973	21.442	1.883.007
1954	1.127.128	861.129	265.999	2.807.578
1955	1.254.314	983.121	271.193	3.148.489
1965	2.371.205	1.716.865	654.340	7.411.000
1968	2.484.251	1.830.947	653.304	8.555.300
1971	3.811.889	3.054.141	757.748	12.670.400

Fonte: Anuários Estatísticos do Brasil de 1951, 1956, 1965, 1966, 1969, 1971, 1973, 1974.
Org.: Cleonice Gardin

De acordo com o referido plano, ao governo do estado caberia a função de produtor e transmissor de energia elétrica, *em regiões de grandes reservas de energia* [que deveriam] *ser projetadas e construídas*

para operar como elemento básico de ligação, ou de articulação com os sistemas de geração e de distribuição vizinhos.

Até o momento da realização do Plano Estadual de Eletrificação apenas uma parte das sub-bacias do estado de São Paulo havia sido estudada. O rio Paranapanema, por exemplo, era objeto de estudo da USELPA apenas na parte a montante de Salto Grande; de forma que o programa estadual deu prioridade então à construção das usinas de Salto Grande e de Jurumirim, além de outras possibilidades de aproveitamento nessa área. Na parte a jusante de Salto Grande, somente em 1957 é que foram concluídos, pela CIBPU, os estudos de definição dos projetos de usinas para esse trecho. No curso médio do rio Tietê, foram consideradas as usinas de Barra Bonita, Bariri, Ibitinga e Lajes; no rio Pardo, afluente do rio Grande, previu o referido plano a construção das usinas de Limoeiro, Euclides da Cunha e Graminha, sob a administração da CHERP (Centrais Elétricas do Rio Pardo), empresa criada em 1955; e, no rio Paraná foram priorizados os estudos para a construção de usinas no salto de Urubupungá, a cargo da CIBPU.

Para administrar as usinas de Urubupungá foi criada a CELUSA em 1961, conforme já destacado; e foram formadas novas empresas para gerenciar algumas sub-bacias do estado, tais como: a BELSA (Companhia Bandeirantes de Eletricidade) em 1962; e a COMEPA (Companhia de Melhoramentos do Paraibuna) em 1963. Desta forma, as sub-bacias hidrográficas do estado passaram cada vez mais a ter o gerenciamento de empresas estaduais para o devido planejamento do setor hidrelétrico.

Este plano previu também a constituição da CESP (Centrais Elétricas de São Paulo), com a finalidade inicial de tratar da criação das empresas subsidiárias regionais. Ao DAEE/SP ficou estipulada a função de órgão de estudo, de pesquisa e de fiscalização das empresas, além da assistência técnica a estas e aos municípios.

Tabela 18
Estado de São Paulo – Número de Usinas
1930-1955

Ano	Termelétricas	Hidrelétricas	Mistas	Total
1930	24	141	1	166
1940	45	149	2	196
1950	51	158	1	210
1954	69	168	-	237
1955	72	171	-	243

Fonte: Anuários Estatísticos do Brasil

No início dos anos sessenta o setor elétrico de um modo em geral enfrentava graves problemas de financiamento, uma vez que o BNDE (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico) deixava de privilegiá-lo para financiar as indústrias de base. Nesse momento foi então criado o Ministério das Minas e Energia, no final do governo Kubitschek em 1960, incorporando o CNAEE e o DNPM, bem como a estatal CHESF.

Como desdobramento dessas medidas, houve a criação da Eletrobrás (Centrais Elétricas Brasileiras) em 1961 (instalada em 1962). Esta empresa estatal, criada para atuar como holding, ficou responsável pelo planejamento do setor, pela coordenação e pelo financiamento das empresas públicas de eletricidade, respondendo também pela realização de estudos e projetos e pela operação das usinas hidrelétricas, pelas linhas de transmissão e de distribuição do produto, e pela administração do fundo federal de eletrificação.

As empresas federais de eletricidade Furnas e CHESF, bem como a Eletronorte e a Eletrosul foram incorporadas pela Eletrobrás e transformadas em suas empresas subsidiárias. Mais tarde, passaram também para a esfera da Eletrobrás companhias estaduais associadas, tais como a CESP, a CEMIG, a COPEL, dentre outras.

Objetivando o planejamento desse setor em nível nacional, em 1962 foi criada a Comissão de Nacionalização das Empresas Concessionárias de Energia Elétrica, com a finalidade de viabilizar o processo de transformação das empresas privadas do setor elétrico em empresas públicas.

O Plano Nacional de Eletrificação previa um processo de nacionalização das empresas do setor elétrico, por todos os estados da federação, o que passou a acontecer a partir da década de 1950, tendo se completado em 1965. A partir daí ocorreu também um movimento de reagrupamento de empresas estaduais, refletindo uma centralização também em nível dos estados. Em São Paulo houve a reunião das companhias estaduais USELPA, CHERP, CELUSA, BELSA, COMEPA e mais seis empresas menores, formando-se a CESP em 1966 (Vargas, 1994, p. 278-279). A CESP foi mais tarde transformada na Companhia Energética de São Paulo, sendo encarregada do planejamento e do aproveitamento das diversas fontes energéticas do Estado.

Em 1963, foi criado o Comitê Coordenador de Estudos Energéticos da Região Centro-Sul, região de planejamento energético composta pelos estados de Minas Gerais, Espírito Santo, Rio de Janeiro, São Paulo, e o norte de Mato Grosso e do Paraná (assunto explanado no segundo capítulo deste livro).

O referido Comitê foi responsável pela realização do primeiro plano de eletrificação integrado do chamado Centro-Sul, concluído em 1965 (Vargas, 1994, p. 176). Nesse sentido, foram realizados levantamentos na região especificada, por intermédio do CANAMBRA. Do estudo realizado foram destacados os seguintes projetos para a construção de usinas hidrelétricas: Água Vermelha e Canoas, no rio Grande; Ilha Grande, no rio Paraná; Capivara, Taquarussu e Piraju, no rio Paranapanema; e uma usina em Caraguatatuba (Zancopé, 1998, p. 13).

Apesar de o planejamento dessa região ter sido retirado da alçada da CIBPU, esta prosseguiu realizando seus estudos e definindo projetos como os das usinas de Paranayara e de Umuarama, no rio Paraná, conforme especificado.

A partir desses estudos, a Eletrobrás empreendeu uma planificação do setor em nível nacional, acrescentando na década de 1970 basicamente as usinas de Itaipu, no rio Paraná, e de Tucuruí, no rio Tocantins, no estado do Pará.

Nem os projetos de construção de usinas no rio Paraná da CIBPU (usinas de Paranayara e Umuarama), nem o projeto de CANAMBRA da usina de Ilha Grande foram realizados naquele momento, tendo em vista a preferência dada à construção da usina de Itaipu.

A referida usina resultou de levantamentos realizados pela CIBPU no rio Paraná, entre Sete Quedas e Foz do Iguaçu, e da análise posterior do grupo de estudos de Sete Quedas, que procedeu a análises topográficas, hidrológicas e geológicas nessa parte. Resultou-se que em 1967 foi constituída a Comissão Mista Brasil-Paraguai, definindo-se pela construção da barragem a quatorze quilômetros a jusante de Foz do Iguaçu. Característica da política dos grandes projetos, formou-se a Itaipu Binacional em 1974, para a construção e o aproveitamento da energia a ser produzida no local (15.000 MW), considerada a maior do mundo. A usina de Tucuruí, distante 320 km de Belém, no Pará, foi um outro grande empreendimento do setor no país, destinado a produzir cerca de 8.000 MW de energia.

AMPLIAÇÃO DO SETOR ELÉTRICO NO ESTADO: O Complexo de Urubupungá e outras propostas

Dentre todos os projetos executados no estado de São Paulo, está a concretização do Complexo de Urubupungá (denominação dada às usinas localizadas no trecho das corredeiras do salto de Urubupungá, no rio Paraná, quais sejam: usinas de Jupia e de Ilha Solteira). Este feito caracterizou-se como o grande empreendimento da época no setor hidrelétrico da bacia do

Paraná. Essa realização assinalou de igual forma o maior feito da CIBPU ao longo de sua existência como organismo de planejamento regional.

Esse projeto foi elaborado e executado sob a coordenação da CIBPU, vindo a representar a sua proposta, enquanto empresa planejadora, para o desenvolvimento da região de sua jurisdição. Com esse objetivo, como destacado, ela contratou em 1955, a firma Edisonbrás, concessionária de empresa italiana (em janeiro de 1955), para executar os estudos e elaborar o projeto final das obras de aproveitamento hidrelétrico do salto de Urubupungá e também das obras necessárias à interligação do trecho do rio Paraná, abaixo do rebojo de Jupia, no curso superior do rio Paraná, acima de Urubupungá. E ao aproveitamento do rio Tietê, a montante do salto de Itapura, no intuito de assegurar a continuidade da navegação através desses obstáculos (CIBPU, 1955, p. 18 a 20).

Como primeira etapa dos trabalhos, a Edisonbrás ficou encarregada de proceder a um estudo técnico-econômico das bacias hidrográficas dos saltos de Urubupungá e de Itapura, com o objetivo de fixar as características dos cursos d'água, as disponibilidades de energia e as previsões de consumo.

Numa segunda etapa a mesma empresa encarregou-se de fazer o estudo comparativo das diferentes soluções possíveis visando a escolha definitiva do esquema mais aconselhável de aproveitamento hidrelétrico e de interligação dos cursos d'água para fins de navegação.

Por fim, na terceira etapa, foi feito o desenvolvimento do projeto definitivo, incluindo o das obras hidráulicas de armazenamento e derivação, das obras de transposição de níveis para a navegação e o das instalações e do aparelhamento das centrais elétricas e obras acessórias.

O projeto construtivo das centrais elétricas compreendeu, dentre outros detalhes, o plano geral das linhas primárias de transmissão e interligação com os sistemas elétricos da região, um procedimento de vanguarda para a realidade energética brasileira.

Na reunião anual da CIBPU de 1955, definiu-se que seria constituída uma sociedade de economia mista com a finalidade de realizar o aproveitamento hidrelétrico de Urubupungá e Itapura. Dois anos depois, o governo federal assinou um decreto outorgando ao governo de São Paulo, por ser este o representante legal da CIBPU, a concessão para o aproveitamento da energia hidrelétrica existente no trecho Itapura-Urubupungá. Ficou assim o governo paulista de Jânio Quadros encarregado de compor uma empresa para viabilizar o referido aproveitamento energético, sendo concretizado no governo seguinte, de Carvalho Pinto, em 1959, quando este começava a dar especial atenção ao projeto de Urubupungá, tendo inclusive feito sua inserção no plano de ação (1959-1963) de sua gestão (Dias Filho, 1964).

Ficava então estipulada a criação de uma empresa de economia mista, para a qual se estabeleceu o encargo da construção e da exploração dos projetos referentes à construção das usinas de Urubupungá. Devido às dificuldades para a sua organização, somente em 1961 esta foi constituída, sob a denominação de CELUSA.

Desta forma, esta empresa ficou encarregada de estudar, projetar, constituir e operar sistemas de produção, transformação, transmissão e distribuição de energia elétrica, e de promover o aproveitamento de outras ocorrências no rio Paraná e seus afluentes. À CELUSA competia a exploração do comércio de energia elétrica nos termos da concessão, ou seja, comprometendo-se, quando necessário, com os empreendimentos particulares ou de empresas do mesmo setor.

Em relação aos procedimentos técnicos, ficava a referida empresa encarregada de construir barragens de acumulação, objetivando a regularização da vazão dos rios, bem como a construção de eclusas de navegação, de obras de irrigação, de drenagem e de proteção de terrenos marginais. No tocante aos estudos, ficava a mesma autorizada a elaborar planos e programas de desenvolvimento econômico e a orientar a iniciativa privada na implantação de atividades econômicas na área servida pela empresa.

A participação financeira do governo federal na composição da CELUSA era pequena, sendo que o estado de São Paulo compôs a cota majoritária quase total, de 99% do empreendimento, tendo havido alguma participação de alguns dos estados da Bacia Paraná-Uruguai. Dias Filho considera que um *passo decisivo para o êxito de Urubupungá foi sua inclusão em 1962 entre os projetos suscetíveis de serem financiados pela Aliança para o Progresso*. Além de ser recomendado para o financiamento externo, este projeto também foi considerado obra prioritária pela União, ficando o Ministério das Relações Exteriores com a tarefa de dar cobertura aos entendimentos entre a CELUSA e as empresas e governos estrangeiros para o fornecimento de equipamento a ser financiado para a construção da usina de Jupia (Dias Filho, 1964, p. 5).

As usinas de Jupia e de Ilha Solteira compuseram-se assim nas duas partes do chamado Complexo de Urubupungá, com capacidade de 1.200 e 1.800 quilowatts respectivamente, constituindo-se inclusive no maior aproveitamento hidrelétrico do país à época.

De um setor que crescia vagarosamente e à base de fontes térmicas, Jupia e Ilha Solteira vieram a proporcionar uma grande oferta de energia elétrica, não somente para São Paulo, mas para a própria Bacia Paraná-Uruguai, num raio de abrangência de 600 km de extensão. Destinava-se a atender os setores urbanos industrial e doméstico, tornando possíveis

também investimentos maiores na área rural, na medida da implantação da eletrificação no campo.

Pelo fato de ter elaborado extensos levantamentos e realizado amplos estudos ao longo do rio Paraná e seus principais afluentes, a CIBPU abriu perspectivas para uma posterior produção de energia elétrica em toda a bacia do Paraná (além da bacia do Uruguai).

No mesmo sentido de construção de grandes usinas hidrelétricas, outros projetos foram posteriormente realizados pela CIBPU no rio Paraná, os quais, embora não estivessem localizados no trecho paulista do rio, serviriam da mesma forma para o abastecimento de grande parte do estado de São Paulo. Esse foi o caso do projeto de criação das usinas hidrelétricas de Paranayara e de Umuarama, ambas localizadas no rio Paraná, em 1963 e 1966, respectivamente.

Além dos referidos projetos pretendidos no rio Paraná, a CIBPU efetuou outros estudos para a produção de energia elétrica, no rio Paraná e afluentes, que resultaram na construção efetiva de diversas usinas hidrelétricas tais como: usina de São Simão, no rio Paranaíba; da usina de Água Vermelha, no rio Grande; e da usina de Três Irmãos, no rio Tietê; todas com repercussão para o território paulista, tendo em vista sobretudo a interligação de sistemas elétricos entre usinas.

Concluída a exposição sobre as atividades planejadoras executadas pela CIBPU no território paulista, discutiremos a seguir os desdobramentos e as correlações de suas propostas nos estados de Mato Grosso e de São Paulo.

CAPÍTULO 5

A ATUALIDADE DOS TRABALHOS DESENVOLVIDOS PELA CIBPU:

DESDOBRAMENTOS E CORRELAÇÕES

INFLUÊNCIAS E REPERCUSSÕES DOS TRABALHOS DA CIBPU NO ESTADO DE SÃO PAULO

A Conferência de Governadores de 1951, reunida para constituir a Comissão Interestadual da Bacia Paraná-Uruguai/CIBPU, conforme já destacado, o fez com base em grandes pontos de atuação, com vistas ao desenvolvimento integrado dos estados pertencentes à Bacia Paraná-Uruguai.

Os pontos destacados como necessários ao desenvolvimento regional eram: incremento do transporte fluvial nos rios Paraná e Uruguai, e afluentes; de forma complementar, impulso aos setores rodo-ferroviário e aéreo; implementação do potencial hidrelétrico em toda a bacia, bem como otimização do uso de suas outras fontes energéticas (carvão, lenha, etc); estabelecimento do zoneamento geo-econômico (zonas agrícolas, de pecuária e industrial), de política de povoamento na região; além disso tudo, havia a proposta de promover intercâmbios tecno-científicos, convênios de cooperação e meios de financiamento dos projetos a serem viabilizados.

Esta proposta inicial formalizou as bases do planejamento regional estabelecido pela CIBPU na região da Bacia Paraná-Uruguai e norteou os rumos de seus trabalhos, ao longo de sua existência (1951-1972).

Tratou-se de uma proposta muito ousada, se considerarmos sobretudo o momento vivido pelo país na época. O Brasil buscava sair da condição de subdesenvolvimento, e o período que adveio com o fim da Segunda Grande Guerra Mundial, a partir de 1945, tornava mais propícia essa condição; colocava-se para os países com problemas de desenvolvimento a necessidade de ajuda externa, que os Estados Unidos podiam proporcionar, e que o Brasil muito se empenhou para conseguir; uma ajuda tanto técnica quanto financeira.

Como o desenvolvimento no Brasil era entendido, naquele momento, como sinônimo de industrialização, era preciso atacar frontalmente a causa do subdesenvolvimento. A proposta da CIBPU situava-se nesse contexto de tal forma que, para dinamizar o processo industrial na grande região da Bacia Paraná-Uruguai, fazia-se necessário primeiramente constituir alicerces básicos da economia: a criação da infra-estrutura regional de transporte e de energia.

A Primeira Conferência dos Governadores (1951) levantou assim os pontos centrais e essenciais de atuação da CIBPU; encaminhou também

uma maneira pela qual esses pontos poderiam ser implementados. A situação era muito séria e de difícil solução, tendo em vista que a iniciativa partia apenas dos estados-membros da Bacia Paraná-Uruguai, sem grandes condições de investimentos, à exceção do estado de São Paulo, não havendo, portanto, garantias formais ou reais de recursos para mover tão grande empreendimento. Diante disso, estabeleceu-se uma cota de participação de cada Estado, de meio por cento das receitas anuais, como fonte de recursos para a realização das pesquisas, estudos e levantamentos gerais na região.

Confirmando nossa opinião sobre a grandiosidade das proposições designadas pela CIBPU, e sobre o de serem estas muito modernas para a época, obtivemos informações de um profissional que viveu aquele momento. Referimo-nos a Wilson Quintella, membro da Comissão na sua origem como representante do estado de Mato Grosso³⁷, tendo participado já da abertura dos trabalhos. Relatando a experiência vivida por ocasião da Primeira Conferência de Governadores, relata: *parecia que tínhamos ido tomar um chá na Lua*; e traduz essa expressão no sentido de que era tamanha a percepção da ousadia das propostas levantadas, naquele momento, e tão distante a hipótese de virem a se realizar concretamente, que havia um certo ar de irrealidade no ambiente do evento.

A idéia de constituição da CIBPU continha um importante elemento de base: era avançada, sobretudo, pelo fato de ser preciso que os estados-membros vislumbassem uma saída para seus próprios problemas por intermédio da implantação de um programa regional de desenvolvimento; colocavam-se desta forma a necessidade e a possibilidade premente do aproveitamento integrado entre os respectivos estados da região da Bacia Paraná-Uruguai.

A vanguarda dos procedimentos da CIBPU foi também destacada num discurso proferido pelo governador de São Paulo, Lucas Nogueira Garcez, na inauguração da usina de Jupiá em 1968. Garcez destacou que tinha a satisfação de assistir, com o então governador de Mato Grosso, Fernando Corrêa da Costa, que *aquela idéia inicial* [das propostas da CIBPU] *não apenas se desenvolveu como hoje tem uma escala que talvez nem o Governador de Mato Grosso nem o de São Paulo pudessem sonhar nos idos de 1951*, conforme discurso proferido por Lucas Nogueira Garcez na sessão de abertura da X Conferência de Governadores da CIBPU (CIBPU, 1968, p. 154).

37 Wilson Quintella, advogado de formação, residia em Campo Grande-MS naquele momento, trabalhando para a empresa Camargo Corrêa na construção do Aeroporto dessa Cidade, quando foi convidado pelo Governador Fernando Corrêa da Costa para representar o estado de Mato Grosso na CIBPU. Participou desta forma da CIBPU nas gestões de 1951 a 1955 e de 1956 a 1966. Quintella, 2001a

Para a consecução dos objetivos propostos, a CIBPU procedeu tecnicamente, durante toda a década de 1950, aos levantamentos de detalhes (hidrológicos, topográficos, geológicos, aerofotogramétricos) e aos gerais (condição sócio-econômica) na região da Bacia Paraná-Uruguai.

Ao fim dessa década, estava relativamente encaminhada a questão energética para a região, sobretudo a de base hidráulica, com os procedimentos para a construção das usinas de Jupιά e de Ilha Solteira, no rio Paraná. Aos levantamentos realizados seguiram-se sempre as complementações pormenorizadas de detalhes técnicos; o projeto básico de Jupιά envolveu o reservatório formado no rio Tietê, dando origem ainda à usina de Três Irmãos, no final do mesmo reservatório, neste rio.

O início dos anos 1960 registrou o prosseguimento dos estudos hidrológicos e hidráulicos com o objetivo de ampliar-se a produção de energia elétrica na bacia do Paraná. Como consequência foram projetadas, pela CIBPU, novas usinas hidrelétricas para atender a uma parte importante da região.

Conforme esclarecimentos do engenheiro Almeida, a CIBPU desenvolveu também o projeto básico de Ilha Solteira, que envolveu o final do reservatório, abrangendo parte dos rios Grande e Paranaíba, ambos formadores do rio Paraná. No final desses reservatórios deveriam ser feitas, nas extremidades, duas usinas, as de São Simão, no rio Paranaíba, e de Água Vermelha, no rio Grande, cujos estudos preliminares, de localização, e anteprojetos também foram executados pela CIBPU (Almeida, 2001).

A jusante de Jupιά, dando continuidade à proposta de aproveitamento múltiplo do rio Paraná, a CIBPU precedeu aos trabalhos de levantamento e sistematização de dados hidrológicos para a caracterização do regime hidráulico e hidrológico deste rio, vindo a constituir-se na mais completa fonte de referências (Yassuda, 1966) promovida sobre o trecho - considerado como o mais importante em território brasileiro - Jupιά-Sete Quedas; desse estudo, resultou o anteprojeto da usina hidrelétrica de Paranayara, desenvolvido pela referida Comissão.

Este relatório hidrológico foi considerado como um *magnífico trabalho*, com que a CIBPU enriquecia a bibliografia nacional; compreendia uma análise cuidadosa de todos os dados disponíveis sobre a bacia do alto Paraná e possibilitava o estudo do regime do grande rio em Guaíra (CIBPU, 1966b, p. 12).

A partir desses estudos, prosseguiu a CIBPU com os levantamentos iniciais de detalhes técnicos no trecho do rio Paraná, de Sete Quedas a Foz do Iguaçu; esse estudo resultou novamente num outro anteprojeto hidrelétrico, o da usina de Umuarama, um projeto binacional indicado para ser empreendido entre Brasil e Paraguai. Como enfocado, essas usinas não

obtiveram o aval dos órgãos competentes, sendo aprovadas outras usinas naquele trecho, tais como as de Porto Primavera e de Itaipu.

Atendendo inclusive aos preceitos legais vigentes³⁸, os levantamentos de detalhe criavam também, e ao mesmo tempo, as condições básicas para a abertura dos rios da bacia do Paraná à navegação. Com os trabalhos propostos visava-se o desenvolvimento do conjunto da Bacia Paraná-Uruguai e propunha-se como consequência uma dinamização da economia de forma a considerar a unidade territorial dos estados federados em sua inter-relação com os demais.

O resultado desses empreendimentos pode ser observado quase imediatamente com a construção das usinas de Jupiá (com a primeira enscadeira para o início dos trabalhos de engenharia), e das usinas de Ilha Solteira, Três Irmãos, São Simão e Água Vermelha.

Sendo responsável pelos procedimentos técnicos do rio Paraná, no trecho nacional da bacia, a CIBPU respondeu pelo fornecimento de dados aos empreendimentos ocorridos posteriormente, tanto das companhias estaduais do setor elétrico, quanto dos órgãos federais responsáveis pelo mesmo setor.

Nas palavras de Delfim Netto,

(...) a CIBPU contribuiu para o planejamento regional e implantação de importantes projetos de infra-estrutura, notadamente no setor energético. As metodologias que já estavam sendo desenvolvidas no exterior, foram adaptadas para as particularidades nacionais.

Os mais importantes profissionais de engenharia e economia projetaram as grandes hidroelétricas, que foram reconhecidas no mundo como entre as mais eficientes. A engenharia brasileira, desde as consultoras até as empreiteiras, ficou reconhecida como uma das mais consagradas na construção de grandes estruturas.

Se o Brasil é, hoje, capaz de participar de um projeto como o de Três Gargantas, na China, parte é decorrente dos trabalhos que foram executados, inclusive com a colaboração da CIBPU. (Delfim Netto, 2001)

A bacia do rio Paranapanema foi uma outra bacia hidrográfica cujo projeto de aproveitamento múltiplo estabelecido pela CIBPU ofereceu subsídios a todos os empreendimentos hidrelétricos desenvolvidos no trecho desse rio entre Salto Grande e a foz, implicando numa grande oferta de energia sobretudo para o estado de São Paulo. Neste rio foram também realizados os devidos estudos de detalhes técnicos no trecho referido.

38 O Código de Águas, de 1934, instituiu a obrigatoriedade de manutenção das condições de navegabilidade em qualquer melhoramento realizado nos cursos fluviais do País, situação que prevalece até a atualidade. Farrenberg, 1998.

A produção de energia elétrica ocorreu, desta forma, através das usinas hidrelétricas de Salto Grande, Canoas II, Canoas I, Capivara, Taquarussu e Rosana, que foram implantadas a partir da década de 1950; e resultaram ainda num projeto de navegação para esse mesmo rio, projeto que não obteve prosseguimento.

Tendo em vista que o Brasil necessitava estruturar o seu setor energético para além dos procedimentos de produção de energia elétrica, a CIBPU também participou ativamente da elaboração do Plano Nacional de Eletrificação, elaborado por ocasião do segundo governo Vargas (1951-1954). No âmbito estadual, a CIBPU orientou a formação das empresas de eletricidade dos estados da bacia; em relação ao estado de São Paulo, auxiliou na formação da USELPA, para a organização do setor no rio Paranapanema, da CHERP para o rio Pardo, e das demais empresas estaduais do setor; e organizou diretamente a CELUSA, empresa criada para responder pelo planejamento do setor elétrico no rio Paraná. Em 1966, participou ativamente na organização da CESP, produto da reunião das diversas empresas elétricas do estado de São Paulo.

Do mesmo modo, a CIBPU, logo após sugerir uma política de produção de energia elétrica para a bacia do Paraná, iniciou um processo de planejamento visando o desenvolvimento industrial com base na teoria dos pólos de desenvolvimento e nas experiências internacionais realizadas nesse sentido; com base nesses estudos propôs planos de desenvolvimento industrial para cada um dos estados da Bacia Paraná-Uruguaí.

Em relação ao estado de São Paulo e considerando-se a sua particularidade de já possuir, no início da década de 1960, um parque industrial organizado, a iniciativa da CIBPU foi de estimular, por procedimentos mais incisivos, a descentralização de sua economia industrial rumo ao interior do estado.

Desta forma, e objetivando proporcionar o desenvolvimento interiorano, utilizou-se do procedimento de implantação de distritos industriais como um mecanismo de política econômica, medida desde muito utilizada em outros países para o incremento de economias de escala e aglomeração.

A primeira experiência realizada nesse sentido pela CIBPU foi o projeto de implantação do Distrito Industrial de Presidente Prudente, cidade escolhida como pólo para o desenvolvimento do oeste paulista. Esse procedimento foi escolhido ainda para servir de base e modelo ao desenvolvimento industrial regional, que se propunha extensivo para toda a Bacia Paraná-Uruguaí.

Nos pólos escolhidos em todos os estados pertencentes à bacia (registrados no segundo capítulo deste livro) e também em outras regiões do estado de São Paulo, deveriam ser implantados distritos industriais

nos moldes da proposta para Presidente Prudente. O Distrito Industrial de Presidente Prudente foi criado a partir dos estudos realizados em convênio entre a prefeitura municipal desta cidade, do CPEU (FAU/USP) e da CIBPU e, anos depois, foi feito o projeto de implantação por uma empresa privada. Muito embora tenha havido, segundo o professor Breno Cyrino Nogueira, um grande empenho da administração municipal para a sua implantação, houve impasses na questão da transferência da área escolhida, que era de propriedade da Fepasa e precisaria ser transferida para o município prudentino. De acordo com o mesmo professor, o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado de Presidente Prudente (sobre esse assunto, ver Marisco, 1997), feito pelo CPEU em 1969, incorporou o referido distrito industrial, mas o plano não foi implementado.

À CIBPU coube, portanto, a função de direcionar a prática dos distritos industriais no contexto regional, servindo de base também para medidas similares em outras regiões do Brasil. Em outras palavras,

O Distrito Industrial de Presidente Prudente visa a apressar o processo de descongestionamento industrial de São Paulo e criar um 'pólo de desenvolvimento' pioneiro no Brasil. Esse pólo, além de se destinar à absorção da mão-de-obra local e regional, deverá levar desenvolvimento a uma área que engloba territórios de Mato Grosso, Minas Gerais, Goiás e Paraná (Groth, 1968).

Contudo, uma avaliação mais detalhada das experiências com distritos industriais nesta bacia, e mesmo no país, foge da alçada deste trabalho. Mas, de acordo com a posição de Breno Nogueira, não há até hoje estudos de avaliação da política de implantação de distritos industriais na referida bacia e no resto do Brasil que revele objetivamente relações com a proposta da CIBPU.

De qualquer forma, torna-se possível afirmar que houve herança dessa prática, uma vez que esta foi uma iniciativa adotada posteriormente por outros órgãos regionais que se instalaram, como foi o caso da SUDECO no planejamento do Centro-Oeste brasileiro.

Inspirada e imbuída dessas atividades, a CIBPU proporcionou também a formação de inúmeros profissionais para o planejamento regional, muitos dos quais passaram a atuar em diversos órgãos, tanto dos estados componentes da Bacia Paraná-Uruguai, quanto em órgãos da administração pública federal (Delfim Netto, 2001). Quintella considerou que quem participou dessa Comissão teve a *sua experiência profissional por ela marcada* (Quintella, 2001b).

OUTROS DESDOBRAMENTOS DAS PROPOSTAS DA CIBPU

Um outro desdobramento das propostas da CIBPU advém da própria estrutura interna desta Comissão, cuja composição lhe conferia gerenciamento estatal – em molde interestadual - sobre a área de sua jurisdição. A CIBPU serviu nesse sentido de referência para outras iniciativas que se estabeleceram no Brasil; podemos citar a CIVAT, criada em 1962, com estrutura e finalidade idêntica à da CIBPU; envolvendo o estado de São Paulo, podemos mencionar também a Comissão Interestadual do Vale do Paraíba.³⁹

Em face das entrevistas realizadas, torna-se possível afirmar que esta estrutura ameaçava os órgãos de planejamento setorial do governo federal, tendo em vista a sua duplicação em todo território nacional; uma estrutura que acabou firmando-se como uma saída para os dilemas de desenvolvimento interno aos estados, carentes nesse tocante sobretudo de infra-estrutura em transporte e energia.

De uma forma mais ampla, envolvendo ainda o aspecto da estrutura interna, podemos relacionar diretamente uma outra herança da CIBPU. Trata-se da composição de uma empresa, com sede também na Capital paulista, que possui uma filosofia de trabalho espelhada na CIBPU. Essa herança encontra-se manifesta em empreendimentos como os da Agência de Desenvolvimento Tietê-Paraná/ADTP, no estado de São Paulo.

Tendo em vista que o planejamento realizado pela CIBPU, na Bacia Paraná-Uruguai, foi viabilizado mediante as necessidades que iam sendo levantadas pela esfera da iniciativa privada, os representantes dos estados-membros nesta Comissão foram pessoas vinculadas aos interesses das mais diferentes empresas particulares. Como visto, à instituição pública (CIBPU) cabia, além do planejamento propriamente dito, o financiamento direto dos estudos e dos projetos, bem como a orientação em relação às fontes financiadoras, internas e do exterior.

A ADTP herdou os postulados e propósitos da CIBPU, ainda que com uma estruturação interna inversa à daquela: a ADTP organizou-se a partir da reunião de empresários de diversos setores da iniciativa privada, sendo estes os responsáveis pelo financiamento dos estudos e das pesquisas necessárias aos projetos. O governo estadual, por outro lado, entra neste empreendimento apenas como uma espécie de consultor, oferecendo apoio institucional, na forma de amparo legal, técnico, etc.

39 A criação da Comissão Interestadual do Vale do Paraíba foi recomendada na Reunião de Estudos sobre os problemas do Vale do Paraíba, realizada em São Paulo em novembro de 1957. Cf. *Brasil-Oeste*, jul. 1957, p. 29. Ocupando uma área de 62.500 km², a bacia do Paraíba do Sul possuía 131 municípios assim distribuídos: 57 no Estado de Minas Gerais, 38 no Estado do Rio de Janeiro e 36 no Estado de São Paulo. *Anuário Estatístico do Brasil de 1966*.

Sobre a ADTP e a herança estrutural e filosófica legada da CIBPU assim refere-se, de modo eloquente, o seu presidente:

O modelo da CIBPU [foi] devidamente modernizado para os anos de 1990, com a inversão das posições na participação da iniciativa privada e dos órgãos públicos. Eles têm voz e voto, porém em uma maioria de vozes e votos da iniciativa privada, faz com que a ADTP seja neste importante aspecto, uma modernização da CIBPU. A Agência espera cumprir em sua especialização e no mundo moderno de hoje, uma participação útil no planejamento e nos investimentos da infra-estrutura, seja este público ou privado, ou do fruto de uma associação entre eles, como hoje pode ser cumprido, sem perder a fundamental importância do investimento útil e quase sempre cuidando de seu retorno (Quintella, 2001b).

Sobre a linha de pesquisa e os trabalhos realizados pela ADTP, discorreremos mais adiante, na parte que trata da constituição da hidrovía Tietê-Paraná para o estado de São Paulo.

Um outro desdobramento dos trabalhos da CIBPU refere-se à proposta de interligação de bacias hidrográficas, dentro do projeto de constituição de grandes vias fluviais de navegação. Essa foi uma proposição tão moderna para a época que até a atualidade ainda se apresenta como avançada.

A CIBPU foi extinta em 1972, ano em que as proposições sobre a interligação de bacias vinculavam-se fortemente à perspectiva da integração nacional no contexto do regime militar.

Neste pensamento, o sistema hidroviário tornava-se o ramo de transporte prioritário para o recebimento de novos investimentos. Para tanto, destacavam-se as variáveis de economia de custos e regularidade na manutenção do sistema como sendo as principais características desta modalidade de transporte. Considerou-se naquele momento que

Muitas vezes o alto custo dos fretes rodoviários e ferroviários tornam inviáveis diversas atividades econômicas. No Brasil, o minério de ferro do rio Tocantins é uma dessas atividades que está na dependência de uma boa hidrovía para abrir a possibilidade de deslocamento de carga, a baixo preço, para o Porto de Belém. Outro é o minério de manganês de Corumbá, cuja exploração estaria abandonada não fossem as condições de navegabilidade do rio Paraguai (Petrobrás, 1972).

Contudo, contrariando essa visão, a evolução do sistema de transportes no Brasil registrou uma política que privilegiou o sistema rodoviário, em detrimento dos demais. Esse procedimento deu origem a

uma *matriz setorial desequilibrada, quanto à distribuição da carga, por modalidade* (Farrenberg, 1998).

Segundo Braga & Agune (1979), tal distorção

deve ser buscada na natureza da política de transportes conduzida pelo Estado brasileiro em meio a um processo de industrialização realizada a partir do 'subdesenvolvimento' e com fortes determinações advindas de sua posição subordinada na estrutura mundial de crescimento capitalista (Apud Farrenberg, 1998, p. 12, nota 1).

Historicamente, nos países que passaram por um intenso processo de industrialização, o transporte de mercadorias a longas distâncias desenvolveu-se de modo geral a partir do sistema hidroviário, complementado pelo ferroviário. No Brasil, país de grandes dimensões territoriais, a industrialização em moldes de dependência externa implicou na adoção de políticas de transporte que desencadearam o desenvolvimento já no século XX, com predominância da modalidade rodoviária sobre as demais.

Em relação a essa questão, Delfim Netto atenta para o fato histórico de que

O Brasil adotou diversas políticas de transporte seguindo, em parte, as recomendações do Banco Mundial, que também cometeu os seus erros. Houve um período em que se recomendava a erradicação das ferrovias, consideradas deficitárias, em favor do transporte rodoviário, o que se revelou desastroso depois das crises petrolíferas (Delfim Netto, 2001).

O sistema ferroviário, por sua vez, teve presença marcante no país desde as últimas décadas do século XIX e início das do século XX. Isso se deve ao fato de que, em parte, a locomotiva a vapor e as arrojadas construções das estações ferroviárias significavam, em grande medida, o símbolo do mundo moderno que se instaurava com o desenvolvimento industrial (Gardin, 1999). As ferrovias foram implantadas de forma a integrar a economia brasileira apenas regionalmente, num momento em que não havia sido ainda criado um mercado nacional. Por outro lado, a implantação de ferrovias nem sempre obedeceu ao critério econômico, como foi o caso da NOB (Queiróz, 1992).

As hidrovias, por outro lado, em que pesem as considerações sobre meios de transporte mais barato e econômico e os estudos de viabilidade realizados desde o período imperial no Brasil, não foram implementadas de forma significativa. Desenvolveu-se, nesse sentido, apenas a navegação de cabotagem nos rios, que apresentavam condições naturais

favoráveis, proporcionadoras de longos caminhos fluviais naturais, sem necessitar, portanto, de grandes investimentos. No Brasil, as vias fluviais economicamente mais importantes nesse sentido são: o rio Amazonas e vários de seus afluentes, e o rio Paraguai.

O sistema existente, implantado durante o período basicamente agro-exportador, apresentou-se insuficiente para, a partir de meados da década de 50 [1950], atender ao crescente processo de industrialização, à expansão das fronteiras agrícolas e ao processo de urbanização em curso (Farrenberg, 1998, p. 13).

Uma justificativa para a escolha das vias rodoviárias como meio de transporte a ser desenvolvido nacionalmente foi a de que estudos realizados comprovavam que as ferrovias davam prejuízo. Com isso o setor ferroviário foi negligenciado, enquanto investimentos maciços foram sendo realizados basicamente no sistema rodoviário.

Em relação a essa polêmica e contrariamente a esses argumentos, ressaltamos que

na prática não se fazia o mesmo raciocínio em relação às rodovias, se davam lucro (ou prejuízo); tais considerações eram feitas tão somente para as estradas de ferro. Esse fato indica que não se pensava as rodovias em termos empresariais, como se fazia para as ferrovias: havia as Companhias Ferroviárias, e não havia Companhias Rodoviárias (Marangoni, notas de discussão, set. 2001).

A pressão oriunda da organização da indústria automobilística no Brasil repercutiu na grande expansão das rodovias por todo o país, tendo este registrado o maior crescimento em nível mundial no período entre 1950 e 1975, passando de 3.000 para o total de 65.000 quilômetros de estradas (Barat, 1991. *Apud* Farrenberg, 1998).

A franca predominância dessa modalidade de transporte implicou, por outro lado, em tentativas por parte do poder público de redirecionamento das políticas de transporte, quando adveio a crise internacional do petróleo, eclodida nos primeiros anos da década de 1970.

O Segundo Plano Nacional de Desenvolvimento (1975-1979), na administração do governo Ernesto Geisel, com a meta de integração nacional e de ampliação do mercado interno, implementou também algumas medidas para recuperar os sistemas de transporte, especialmente aqueles com menor utilização de derivados de petróleo. Tentou-se também a política de constituição de eixos multimodais de carga no país; tais medidas revelaram-se insuficientes para provocar alterações na concentração em

torno do transporte rodoviário, tendo sido por essa razão abandonada posteriormente (Farrenberg, 1998, p. 13).

Observa-se, portanto, que não ocorreram mudanças substanciais nos rumos tomados historicamente no país pelas políticas de transportes; na década de 1990 o sistema rodoviário apresenta-se com o percentual de 58,7% do total do setor dos transportes, o ferroviário com 20,6%, e o hidroviário (marítimo e interior) com apenas 17,2%. (Schroeder e Castro, 1996, apud Farrenberg, 1998, p. 14)

Essa proporção tem como efeito o encarecimento do custo dos produtos nacionais, significando um entrave à sua comercialização no plano internacional, o que faz com que na atualidade se retome novamente a tentativa de desenvolver também os sistemas fluvial e ferroviário.

A política recente do governo federal brasileiro para o desenvolvimento do país conta com a capacidade para investimentos financeiros enfraquecida; o poder público central redefiniu suas funções em relação ao planejamento territorial e econômico nacional, passando da qualidade de produtor e investidor para a de regulamentador e fiscalizador dos diversos setores da economia.

O retorno à questão da interligação de bacias hidrográficas no Brasil ocorreu outra vez recentemente, por ocasião da instalação do primeiro governo Fernando Henrique Cardoso (1994-1998), com prosseguimento no seu segundo governo (1998-2002), com a discussão da proposta de transposição das águas do rio São Francisco.

Essa proposta, em uma de suas formas, propõe a canalização de águas deste rio para irrigar regiões áridas do polígono das secas nordestino, envolvendo áreas interioranas dos estados de Pernambuco, Paraíba, Rio Grande do Norte e Ceará. O relatório de impacto ambiental relativo à obra ressalta que tal medida implicaria em alterações substanciais no ambiente dessa bacia e em queda na produção de energia elétrica pela CHESF.

Considerando também outras questões de ordem política, o presidente da república concluiu pela sua não execução, sobretudo face às questões emergenciais da crise energética por que passa atualmente o país. O Ministro da Integração, Ramez Tebet, assumiu que a prioridade hoje é a revitalização do rio São Francisco e não a sua transposição, alegando que a sociedade não havia formado ainda uma posição sobre as reais condições que envolvem uma obra de interligação de tal envergadura (Folha de São Paulo, A-8, 29 jul. 2001).

Muito embora o governo federal assuma a iniciativa em projetos como o do São Francisco, basicamente se mantém como coordenador e fiscalizador das ações da iniciativa privada; desta forma, atividades

concernentes a infra-estrutura até então executadas pelo poder público, passam para a esfera privada.

Nesse sentido, pretende-se o desenvolvimento do rio São Francisco como hidrovia, de forma a interligá-lo com as ferrovias e as rodovias das zonas do semi-árido e da mata nordestinas, como também dos principais portos do Nordeste. Trata-se, no caso, de uma integração das várias modalidades de transporte e não da transposição propriamente dita do rio São Francisco para outras sub-bacias menores.

Como estratégia de desenvolvimento desse “eixo”, encontra-se a formação de um órgão privado para o planejamento dessa bacia, que é a Agência de Desenvolvimento do São Francisco que, *a exemplo da ADTP, irá dirigir suas ações para provocar e aglutinar investimentos na área de influência desse eixo* (ADTP, 1996, p. 31).

Uma das estratégias adotadas para a promoção do crescimento econômico do país é a política dos eixos de desenvolvimento, cujo suporte básico dá-se através de eixos de circulação e de negócios em geral.

Os denominados eixos de desenvolvimento são efetivamente macro-eixos de atuação nos setores de energia, transportes, telecomunicações e saneamento ambiental, sendo orientados como os elementos básicos na política de privatização do desenvolvimento no país.

A participação dos transportes nessa medida ocorre, por exemplo, através da implantação de sistemas multimodais de transportes, considerado *um conjunto coordenado de meios e facilidades que, ao longo de determinados eixos de circulação, viabilizam a movimentação de cargas, em escala econômica* (ADTP, 1996, p. 30).

Considerados nessa perspectiva, os transportes fluviais voltam à cena nacional uma vez que, comprovado por estudos técnicos desde o início dos anos de 1950,⁴⁰ esse meio de transporte oferece melhores condições para a comercialização de produtos a longas distâncias.

Entretanto, esta é uma modalidade que necessita de fluxos contínuos de cargas, nos dois sentidos, conforme destacou Delfim Netto (2001), o que não havia ainda naquele momento.

Os macro eixos designados pelo Governo Federal, por meio do Ministério dos Transportes, para a implantação de um sistema multimodal de transporte no país (ADTP, 1996, p. 31), foram os seguintes:

40 Principalmente nos relatórios anuais da CIBPU de 1954 e 1956 encontram-se argumentos no sentido de que as vias fluviais, amplamente utilizadas nos países europeus e Estados Unidos (desde a fase de estruturação da economia desses países), eram mais baratas, proporcionalmente ao tempo de vida útil, do que as demais vias de transporte.

Tabela 19
Eixos de desenvolvimento no Brasil e sistema de transporte multimodal

Eixos de Desenvolvimento	Sistema de Transporte Multimodal
Tietê-Paraná-Paraguai	Hidrovia Tietê-Paraná-Paraguai Sistema rodoviário Malha ferroviária RFFSA (Sul, Noroeste), Fepasa, Ferronorte Portos de Paranaguá, Santos, Sepetiba e Rio de Janeiro.
Centro-leste	Malha Ferroviária RFFSA (Centro-leste, Sudeste), Fepasa, EF Vitória-Minas Portos do Rio de Janeiro, Sepetiba, Tubarão, Vitória
Nordeste	Hidrovia do São Francisco Ferrovias e Rodovias do Semi-árido e da Zona da Mata Portos de Fortaleza, Natal, Cabedelo, Recife, Suape, Maceió, Aratu
Cuiabá-Santarém	Hidrovia do Rio Tapajós Rodovia Br-163 Porto de Santarém
Centro-Norte	Hidrovia Tocantins-Araguaia Ferrovias Carajás e Norte-Sul Portos de São Luiz e de Belém
Norte	Hidrovia Rio Branco-Negro-Amazonas Rodovias BR-174 e BR-401
Noroeste	Hidrovia Madeira-Amazonas Rodovias BR-364 (Cuiabá-Porto Velho), BR-174 (AM), MT-235 (Mato Grosso)
Sul	Rodovias BR-116, BR-153, BR-135, BR-101 Portos de Rio Grande, Itajaí e São Francisco

Fonte: ADTP, 1996.

Org.: Cleonice Gardin

No que diz respeito à relação dos trabalhos e das propostas da CIBPU para a política federal dos eixos de desenvolvimento, esclarecemos que existe uma ligação direta nos procedimentos relativos ao eixo Tietê-Paraná-Paraguai, tendo em vista que o governo pretende incrementar

o desenvolvimento desta hidrovia. Contudo, essa política difere dos procedimentos da CIBPU ao não implicar na ligação destas bacias através de canal de transposição; a integração, nesse caso, far-se-á apenas através da complementação das diversas modalidades de transportes: hidrovia, ferrovia e rodovia, principalmente.

De qualquer forma, como essas bacias compuseram uma extensão essencial do planejamento desenvolvido pela CIBPU, e dado que existe um grande número de estudos básicos executados sobre ela, tanto técnicos quanto sócio-econômicos, toda atividade que seja pretendida nessa região deve necessariamente partir dos estudos viabilizados pela CIBPU (muito embora não seja isso o que vem acontecendo, conforme já assinalado).

Em relação ao eixo de desenvolvimento da hidrovia Araguaia-Tocantins, esclarecemos que este se relaciona com a CIBPU, uma vez que ela organizou e financiou os estudos hidrológicos do baixo curso do rio Tocantins, conforme já referenciado. Trata-se de um outro eixo que novamente relaciona-se à proposta de desenvolvimento desta hidrovia em si, pela possibilidade de aproveitamento dos estudos feitos pela CIBPU, mas não no sentido de transposição, como pretendia a mesma.

Em relação aos demais eixos, a proposta do governo distancia-se das proposições da CIBPU, visto que ela pretendia o desenvolvimento regional com base no incremento do sistema de transporte a partir do hidroviário; e as demais propostas do governo levam apenas ao transporte multimodal.

A RETOMADA DO TRANSPORTE FLUVIAL: O DESENVOLVIMENTO DA HIDROVIA TIETÊ-PARANÁ

Os rios Paraná e Tietê (dentre outros) representaram historicamente um primeiro procedimento de adentramento nos “sertões” do estado de São Paulo e do oeste brasileiro, cumprindo também as funções de penetração e comercialização de mercadorias nessas partes.

Conforme o exposto anteriormente, a década de 1950 colocou na pauta do planejamento territorial a questão do desenvolvimento dos transportes para o país, com ênfase dada pela CIBPU ao incremento do transporte fluvial em integração com as ferrovias e as rodovias.

Além disso, iniciou-se ainda a exploração energética desses rios, amparando e mesmo permitindo o impulso do processo de industrialização em curso na área metropolitana da capital paulista. Nos rios Paraná e Tietê, mais do que em qualquer outro no país, foram viabilizados procedimentos de aproveitamentos múltiplos que permitiram a produção de energia elétrica, ao mesmo tempo em que se garantiam mecanismos para a abertura de trechos dos rios à navegação.

Em 1963, em colaboração com o governo do estado de São Paulo, a CIBPU programou a execução de um projeto para formação de uma hidrovia entre a capital do estado e a cidade de Mogi das Cruzes, de forma a aproveitar o trecho canalizado do rio Tietê (CIBPU, 1964a, p. 5).

De acordo com Farrenberg (1998, p. 6), os trabalhos que foram desenvolvidos no rio Tietê encontravam sua matriz na experiência norte-americana com o vale do Tennessee:

Prevía-se a implantação de sistemas de irrigação, visando o incremento da produção agrícola, a implantação da agroindústria, o abastecimento público de água para futuros núcleos urbanos, a instalação de áreas de lazer e a navegação, disponibilizando para a “região” de entorno do rio um sistema de circulação de mercadorias com reduzidos custos de transporte.

O rio Tietê foi também objeto de estudos da CIBPU como parte integrante e importante da bacia do Paraná. No sentido de viabilizar-se uma hidrovia no rio Tietê para proceder à sua ligação com o rio Paraná, criando-se a hidrovia Tietê-Paraná, a CIBPU realizou, conforme já enfocado, estudos hidrológicos ao longo de uma década e meia, no rio Paraná e em alguns trechos do rio Tietê, trabalhos que resultaram num amplo relatório geral, que completava os levantamentos procedidos em toda a bacia até então.⁴¹

Muito embora tivesse havido na década de 1950 um intenso planejamento por parte da CIBPU para a implantação de um sistema integrado de transporte em torno das vias fluviais, acabou firmando-se a política atrelada ao Banco Mundial que privilegiou os transportes rodoviários. Com isso, as duas décadas seguintes registraram um crescimento acentuado de estradas rodoviárias, apresentando em contrapartida o abandono quase total dos meios ferroviários e hidroviários do país.

Wilson Quintella observa que

A retomada da navegação era um programa prioritário para o desenvolvimento da região da CIBPU, como de grande importância para o estado de São Paulo, que definiu como encargo e responsabilidade própria o investimento enorme da construção das eclusas, nos locais de impedimento de navegação no rio, permitindo assim transformá-lo em uma hidrovia, e não mais somente um rio navegável. (Quintella, 2001b)

41 Este relatório foi publicado em 1966 e, dada a sua importância naquele momento, foi feita uma tiragem de 1.000 exemplares do mesmo. Cf. CIBPU, 1966b, p. 12.

Esclarece também Quintella que os dirigentes da CIBPU, desde o início, pretenderam o desenvolvimento dessa hidrovía como modelo para as demais da região (Quintella, 2001b).

Em 1967 efetivou-se um convênio entre o governo federal e o governo do estado de São Paulo para dar prosseguimento e conclusão das obras de canalização e navegação do sistema Tietê-Paraná (São Paulo, 1967b).

Numa primeira etapa o plano geral das obras deste convênio previu: a construção da barragem eclusada de Laras (a jusante da confluência dos rios Tietê e Sorocaba); a conclusão da ponte-barragem de Anhembi; a aquisição e a montagem dos equipamentos necessários para o funcionamento da barragem de Barra Bonita; a execução das obras da eclusa da barragem de Ibitinga, bem como a aquisição e a montagem dos equipamentos necessários ao seu funcionamento; a construção de eclusas e as obras complementares para a navegação no complexo Promissão-Lageado; a execução das obras, a aquisição e a montagem dos equipamentos necessários às eclusas da barragem de Três Irmãos; e a conclusão das obras, a aquisição e a montagem dos equipamentos necessários à eclusa da barragem de Jupia.

A Segunda etapa desse plano previu a construção das eclusas e demais obras necessárias à transposição da barragem de Ilha Solteira; e previu a construção das barragens eclusadas de Tietê e Porto Feliz.

O referido convênio previa também a realização de estudos e de obras necessárias para, numa terceira etapa, possibilitar a navegação do rio Tietê até a cidade de São Paulo e a interligação da bacia do rio Tietê com a bacia do rio Paraíba do Sul.

Para a execução desses objetivos foi criada a CENAT (Comissão Executiva da Navegação do Sistema Tietê-Paraná), composta dentre outros por um representante da CIBPU. Ressalte-se que a CIBPU participava ativamente do planejamento do sistema de transporte hidroviário do estado de São Paulo, sendo membro também do Conselho Setorial de Assuntos Hidroviários, um órgão consultivo de orientação e coordenação técnica do setor (São Paulo, 1967a).

Somente na década de 1980 foi retomada a questão do incremento da navegação fluvial nacional, registrando-se os primeiros procedimentos do governo paulista em alocar recursos para a mecanização das eclusas:

A navegação comercial à longa distância somente se viabilizou a partir de 1991, após a instalação dos equipamentos eletromecânicos das eclusas das Usinas Hidrelétricas Nova Avanhandava e Três Irmãos e da conclusão do Canal de Pereira Barreto.

No início de 1998 concluiu-se a última etapa de integração do sistema hidroviário Tietê ao sistema Paraná, através da mecanização da

eclusa da UHE Souza Dias – Jupiá, para a qual foram alocados, majoritariamente, recursos federais. (Farrenberg, 1998, p. 7)

Em termos de planejamento regional e da constituição da hidrovia Tietê-Paraná, Quintella considerou que esta

(...) abrange o polígono composto pelas capitais São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Brasília, Campo Grande, Curitiba e fechando novamente em São Paulo (...) possui hoje 18 terminais ativos, a maioria com equipamentos modernos, desde Conchas, até São Simão, ao norte e Foz do Iguaçu, ao sul(...) [com] referência ao Terminal de Pederneira São Paulo, pelo seu desenvolvimento e pelo cruzamento nesta cidade da Ferroban com a Hidrovia. As empresas operadoras da navegação e dos terminais são grandes grupos internacionais e tradicionais empresas brasileiras de navegação, o que confere o grau de relevância do sistema.

Esse processo de desenvolvimento experimentado na Tietê-Paraná levou o Governo federal a incluir também, entre os projetos prioritários do Programa Brasil em Ação em 1997, as Hidrovias do São Francisco, do Araguaia-Tocantins e do Madeira-Amazonas, numa manifestação inédita na história do setor hidroviário nacional, sempre relegado a uma participação modesta. (Quintella, 2001b)

Os procedimentos do governo Fernando Henrique Cardoso, visando a reestruturação dos sistemas de transporte, voltaram-se aos estímulos aos setores fluviais e ferroviários. Abriu-se então a produção de infra-estrutura no país à iniciativa privada, uma vez que o Estado brasileiro perdeu a capacidade de investimentos nessa área.

Entrou-se numa fase de parcerias e concessões junto ao empreendedores particulares na administração das estradas rodoviárias, das malhas ferroviárias, dos portos fluviais. Em relação ao sistema hidroviário, pretende-se a retomada de sua estruturação da forma como foi pensado pela CIBPU, diferindo apenas na forma de viabilidade econômica, também pretendido para a alçada da iniciativa privada.

A política dos eixos de desenvolvimento lançada pelo Ministério dos Transportes têm como base as principais vias fluviais do Brasil, dentre elas o sistema Tietê-Paraná-Paraguai. A hidrovia do rio Paraguai passou por estudos hidrológicos desde meados da década de 1960 e para ela estão sendo pensados melhoramentos, com vistas à melhor produtividade dos transportes na área. Na hidrovia Tietê-Paraná, como já referido, estão sendo implementados terminais multimodais de transporte, com o objetivo de integrarem-se os diversos sistemas de transportes.

Com uma extensão de 2.400 km, a hidrovía Tietê-Paraná liga a usina hidrelétrica de Barra Bonita, nos municípios de Santa Maria da Serra e Conchas, estendendo-se, ao norte, até a usina de São Simão, no rio Paranaíba (GO), e, ao sul, à usina de Itaipu. Pelo fato de Itaipu se apresentar como o único grande empecilho à navegação na bacia do Prata, estão sendo estudadas alternativas de transposição entre as bacias do Paraguai e Paraná, a montante de Itaipu (ADTP, 1996).

Visando tal integração tem-se também a implantação da ferrovia Ferronorte como um prolongamento da antiga Estrada de Ferro Araraquarense, conforme um dos pontos de pauta pretendidos pela CIBPU. Está prevista ainda a instalação de um terminal intermodal⁴² no porto próximo a Aparecida do Taboado e também um terminal com captação de grãos; prevê-se também a instalação de um distrito industrial em Chapadão do Sul, ambas as cidades sul-mato-grossenses pertencentes ao primeiro trecho da ferrovia Ferronorte (ADTP, 1996).

De acordo com a ADTP (1996, p. 33), *a hidrovía Tietê-Paraná e suas futuras extensões formarão um importante sistema de logística de transporte entre as nações do Mercosul e permitirão que o transporte multimodal possibilite avanço no sentido de reduzir os custos de movimentação de pessoas e mercadorias.*

DESDOBRAMENTOS DAS AÇÕES DA CIBPU NO MATO GROSSO

A CIBPU constituiu-se no primeiro organismo de planejamento governamental a considerar especificamente o território mato-grossense. Nesse sentido, orientou a criação da CEMAT, ao mesmo tempo em que incentivou e auxiliou na confecção de um plano de eletrificação para esse estado.

Era comum a indicação, no final da década de 1950 e início da de 1960, por parte dos governantes, de locais para a exploração de energia elétrica dos rios localizados no estado. A postura da CIBPU nessa perspectiva era a de orientá-los de modo a obedecer a um plano integrado de eletrificação previamente concebido para o conjunto do estado evitando ações isoladas nesse campo (Cf. CIBPU, 1957, p. 97).⁴³

Desta forma, a CIBPU colocava as bases para o planejamento energético não só de Mato Grosso, mas de toda a Bacia Paraná-Uruguaí, contando com a energia de origem hidráulica de forma a orientar a produção

42 Aquele para o qual convergem os diversos ramais de transporte (fluvial, ferroviário e rodoviário, principalmente).

43 Vide posição dos técnicos da CIBPU, respondendo aos encaminhamentos dos estudos realizados sobre a construção de uma usina hidrelétrica no salto do Pirapó, no rio Amambai, a pedido do governador de Mato Grosso, João Ponce de Arruda em 1956.

de energia elétrica a partir de um plano geral a ser organizado e dirigido pela companhia estadual responsável pela administração do setor.

Lançado esse alicerce básico, Mato Grosso teve condições de iniciar a obtenção de sua infra-estrutura em energia, o que adveio com a construção das usinas de Jupia, Ilha Solteira, Mimoso, das Cascas e outras; bem como da ligação da usina de Jupia a Mimoso.

No setor de infra-estrutura econômica a CIBPU ofertou a Mato Grosso estudos na área dos transportes, com o uso dos rios para criação de hidrovias e também a criação de um sistema fluvial amplo com a interligação das principais bacias do país. Com exceção da ligação Jacuí-Ibicuí, situada no Rio Grande do Sul, as demais ligações propostas pela Comissão situavam-se em território mato-grossense.

Pretendia-se com isso o melhoramento da navegação nos rios Paraguai, Pardo, Coxim-Taquari, Ivinhema-Brilhante, tendo em vista a ligação entre as bacias Paraguai-Amazonas-Paraná-Araguaia/Tocantins. O desenvolvimento do transporte hidroviário seria feito de forma a integrá-lo, em pontos nodais, com os transportes ferroviário e rodoviário, um procedimento único até então no país que veio mais tarde a ser denominado de transporte intermodal⁴⁴; atualmente é mais conhecido como multimodal.

A idéia de integração das diversas modalidades de transporte sobreviveu também à extinção da CIBPU; o que pode ser apreciado através de explicações, como:

Para realizar uma efetiva integração com os sistemas rodoviário e ferroviário, entidades governamentais estão voltadas para um programa de regularização do sistema fluvial. Esta iniciativa no caso dos rios Paraguai e Cuiabá transcendem os interesses nacionais, abrindo perspectivas econômicas com países estrangeiros, incrementando o comércio e possibilitando a exploração de recursos naturais, principalmente os de ordem geológica (Petrobrás, 1972).

Além do planejamento no setor dos transportes, no início dos anos de 1960 a CIBPU criou os pólos de desenvolvimento regional, tendo sido eleita em território mato-grossense a cidade de Campo Grande para, através dela, impulsionar-se o crescimento do sul de Mato Grosso. Ficava implícito com isso que o desenvolvimento desta porção seria dinamizado por intermédio de procedimentos de implantação de um distrito industrial nesta cidade, o que de fato veio a ocorrer posteriormente, já sob a coordenação da SUDECO.

44 Por definição, o transporte intermodal é aquele em que uma mesma carga é movimentada, sucessivamente, por diferentes meios: ferrovia, aquavia, rodovia e/ou aerovia. *Novo Dicionário Aurélio da Língua Portuguesa*. 2ª ed., Ed. Nova Fronteira.

Por desdobramento dessa questão foram criados no estado de Mato Grosso outros pólos de desenvolvimento, tais como Cuiabá, Rondonópolis, Barra do Garças e Cáceres, ao norte do estado; e Dourados, Corumbá e Três Lagoas, ao sul do mesmo.

Essas escolhas basearam-se no postulado defendido pela CIBPU posteriormente, ou seja, o de proporcionar o desenvolvimento de uma área impulsionada por um processo de industrialização, principalmente em cidades pólos. Assim sendo, o procedimento de escolha foi dirigido sempre aos centros mais dinâmicos existentes nos estados.

Com o mesmo objetivo de impulsionar o processo de industrialização de Mato Grosso, foram realizados estudos a cargo da CIBPU para o desenvolvimento de um pólo siderúrgico no estado, numa iniciativa do governo mato-grossense, considerando-se as reservas de minério de ferro e de manganês existentes em Corumbá.

Como resultado desses estudos sugeriu-se a instalação da siderúrgica em local próximo a Campo Grande e aos trilhos da NOB; contudo, tendo em vista a reação em Corumbá e as condições oferecidas pelo município, os estudos foram refeitos, colocando a cidade como sede do futuro parque siderúrgico do Mato Grosso. Em 1962, criou-se legalmente a COSIMA (Companhia Siderúrgica Mato-Grossense), um projeto que não foi implantado devido à falta de interesse, na época, dos investidores do ramo.

Na atualidade, o projeto de instalação da COSIMA foi retomado, dando lugar a novos estudos de viabilidade para a constituição de um pólo siderúrgico para o atual estado de Mato Grosso do Sul, no mesmo município de Corumbá.⁴⁵

Os referidos estudos realizados indicaram a necessidade de investimentos em infra-estrutura econômica de transporte e energia. Portanto, praticamente meio século depois, continuavam esses setores sendo os pontos de estrangulamento da economia nacional.

Lançou-se, em dezembro de 2000, o Pólo Mineiro-Siderúrgico de Corumbá; segundo Lamoso (2001), sua retomada foi marcada pelo reinício das atividades da Companhia Paulista de Ferro-Ligas, no mesmo ano. Esta empresa é produtora do ferro-sílico-manganês (liga de manganês utilizada na fabricação do aço) que se destina aos mercados argentinos (70%), transportado pela hidrovia Paraguai-Paraná, e ao mercado interno nacional (30%) (Folha do Povo, 11 dez. 2001, p. 5).

45 Estudos de viabilidade realizados pela Tecnometal, em 1982, pelo KYS, em 1988, e retomado pelo governo do estado de Mato Grosso do Sul em 2000. Lamoso, 2001.

Além da retomada do funcionamento da Ferro-Ligas, os estudos de viabilidade da implantação do Pólo Mineiro-Siderúrgico estão sendo realizados pela empresas interessadas: CVRD, RTZ e Companhia Siderúrgica Belgo-Mineira. A CVRD já verticaliza suas atividades com a produção de ferro-ligas através da Companhia Paulista de Ferro-Ligas. A RTZ é a proprietária da Mineração Corumbaense, a maior produtora de minério de ferro do Estado. A presença da Companhia Siderúrgica Belgo-Mineira – CSBM – é motivada pelo seu interesse no mercado de aços longos no Mercosul (Lamoso, 2001).

Tendo em vista que a siderurgia constitui-se num setor industrial que emprega grande quantidade de energia, tornava-se necessário o incremento da produção de energia elétrica nessa parte. Em parte por isso, procedeu-se à instalação do gasoduto Bolívia-Brasil e da termelétrica usina Termocorumbá, ambos já implantados, possibilitando o desenvolvimento pretendido para a cidade de Corumbá.

À disponibilidade atual de energia soma-se a pretensão do seu custo diferenciado, menor, para consumo na área de Corumbá, o que tornará desta forma viável a constituição do pretendido pólo siderúrgico de Mato Grosso do Sul.

Em relação ao setor de transporte para Mato Grosso do Sul, realizou-se o “2º Seminário sobre logística e transporte de Mato Grosso do Sul”, em Campo Grande-MS. Esse seminário trouxe, por sua vez, novas discussões sobre um velho temário: o de que os transportes ferroviários são economicamente mais viáveis do que os rodoviários. (Folha do Povo, 11 dez. 2001, A-5)

Mato Grosso do Sul, nesse seminário, lançou o seu Plano Diretor de Transportes do Estado, onde indica as suas potencialidades de transporte e as medidas para reduzir os seus custos e tornar os produtos locais mais competitivos no mercado. Nesse plano diretor contempla-se a modernização dos transportes ferroviários no estado.

Mais uma vez tem-se a retomada de propostas da CIBPU, como a da ampliação e a recuperação das estradas de ferro, como o prolongamento da Estrada de Ferro Sorocabana e da Araraquarense (atual Ferronorte).

O PLANEJAMENTO REGIONAL FEDERAL PROPOSTO AO ESTADO DE MATO GROSSO

Em relação à instituição do planejamento governamental em Mato Grosso, tem-se que a CIBPU promoveu por toda a década de 1950 os primeiros estudos e levantamentos acerca dos pontos nevralgicos de sua economia:

transporte e energia; e, na década de 1960, efetivou procedimentos para o desenvolvimento industrial do Estado.

A CIBPU não conseguiu a sua transformação em órgão federal, tendo o governo federal criado outros organismos de planejamento regional na área de sua jurisdição, que foram a SUDECO e a SUDESUL, ambas em 1967.

Portanto, essas superintendências regionais, surgidas ainda no período de vigência da CIBPU, são produto de um modelo desenvolvimentista em que o estado nacional mantém a função de financiador do processo de planejamento territorial e econômico.⁴⁶

A SUDECO foi criada com funções de planejar não somente o estado de Mato Grosso, mas a todo o Centro-Oeste brasileiro. Desta forma, e a partir daí, a SUDECO foi o órgão oficial responsável pela criação de infraestrutura de interesse econômico para Mato Grosso (unidade territorial de preocupação desta pesquisa), tendo a CIBPU ficado, com isso, à margem desse processo.

Pelo menos no que se refere ao planejamento do estado de Mato Grosso, essa marginalização da CIBPU foi tão forte, que, quando a SUDECO estabeleceu o PLADESCO, muito embora mantivesse a política dos pólos de desenvolvimento, nenhuma menção faz a esta herança da CIBPU. Este é um exemplo no mínimo curioso de como o planejamento territorial no Brasil foi tratado e implementado, permeado por rivalidades políticas e algumas vezes sem heranças históricas.

A SUDECO foi implantada na política das superintendências, conforme já relatado, mas não conseguiu, de acordo com Abreu (2001), se constituir num órgão de planejamento executivo, visto que não possuía sequer autonomia financeira ou administrativa, ficando subordinada diretamente à secretaria de planejamento do governo federal. Todavia, autorizado que estava para elaborar planos de desenvolvimento para a região, este órgão implementou no período de sua vigência (1967-1990) o primeiro, o segundo e o terceiro PLADESCO, além do PDRCO (Plano de Desenvolvimento da Região Centro-Oeste), já no final de sua gestão (1986-1989).

Esses planos de desenvolvimento ajustavam-se às diretrizes nacionais de integração nacional e de ampliação do mercado interno. O avanço da fronteira agrícola e econômica em direção à Amazônia, a indução do povoamento nessa direção e a implantação de corredores de exportação foram caminhos que formalizaram o desenvolvimento regional nesses moldes.

A indução da economia e do povoamento no Centro-Oeste destinava-se a preencher os “vazios” desta região, mantendo a segurança das fronteiras nacionais, uma parte já sob os cuidados da SUDAM. O impulso à exportação

46 Sobre o assunto, ver: Abreu, 2001.

dava-se com o intuito de favorecer o equilíbrio da balança comercial, ao mesmo tempo em que a dinamização do setor industrial regional, pelo vetor da substituição de importações, atuaria no mesmo sentido.

Ainda de acordo com Abreu (2001), os pólos de desenvolvimento regional selecionados inicialmente, denominados “áreas-programas”, consolidaram-se em áreas de investimentos dos programas especiais do governo federal (Polamazônia: Programa de Pólos Agropecuários e Agrominerais da Amazônia; Polocentro: Programa de Desenvolvimento dos Cerrados; Prodegran: Programa Especial de Desenvolvimento da Região da Grande Dourados; e Prodepan: Programa Especial de Desenvolvimento da Região do Pantanal Mato-Grossense). Esse modelo de desenvolvimento, mantendo como base a racionalidade das ações, buscava ampliar o mercado interno nacional através do incremento da infra-estrutura de interesse econômico.

Numa política de incentivos fiscais e créditos especiais à iniciativa privada para os empreendimentos agropecuários, extrativos e minerais, a SUDECO preparou uma rede de circulação terrestre baseada apenas na expansão, no melhoramento e na interligação de estradas rodoviárias, totalizando 1.800 km (vide Abreu, 2001, p. 92, quadro 2).

Os Programas Especiais no Mato Grosso repercutiram também em algum investimento em energia e no incremento do setor industrial, com a implantação de complexos agro-industriais no campo e a criação de distritos industriais nas cidades. As cidades mais importantes do estado, como Cuiabá e Campo Grande, foram escolhidas para sede desses distritos e também as cidades de Rondonópolis, Dourados, Três Lagoas e Corumbá (sendo que neste não se concretizou, segundo Abreu, 2001).

Durante a década de 1980, em plena recessão econômica do país, com a conseqüente escassez de recursos públicos, a implementação de novos programas de desenvolvimento⁴⁷ passou para a alçada dos governos estaduais, que se responsabilizaram pelos riscos e pelo estabelecimento das prioridades.

Como a política de desenvolvimento do país continuou a preconizar a descentralização industrial, o modelo de desenvolvimento baseado na implantação de distritos industriais continuou em voga. Esse modelo foi pensado para o planejamento regional pela CIBPU após 1960, como um mecanismo de impulsão do desenvolvimento regional, de forma a adequar e expandir, de maneira integrada, os ramos industriais ligados

47 Foram lançados na década de 1980 os programas Polonoroeste: Programa de Desenvolvimento Integrado do Noroeste do Brasil; Prodoeste: Programa de Desenvolvimento do Centro-Oeste; e Prodiat: Programa de Desenvolvimento Integrado da Bacia do Araguaia-Tocantins. Abreu, 2001.

às matérias-primas regionais, ou de produção diversificada, mediante carências existentes.

O modelo de distrito industrial preconizado pela CIBPU foi concebido para desenvolver a Bacia Paraná-Uruguaí, de forma a proporcionar a integração do mercado regional. Em consequência, dinamizaria o setor industrial pela criação de empregos na região, utilizando-se da mão-de-obra excedente do campo. E mais, a expansão do setor industrial era pretendida somente depois da fase de implantação das fontes energéticas necessárias e do planejamento dos transportes, suficientes para mover esse processo.

De uma forma geral, o planejamento implementado pela CIBPU caracterizou-se pela visão e pela aplicação de um planejamento regional integrado e pela particularidade de implantar-se em área de bacia hidrográfica. O planejamento implementado pela SUDECO, por sua vez, (como a das demais superintendências regionais) caracterizou-se apenas por um planejamento setorializado.

O RETORNO À QUESTÃO DO TRANSPORTE FLUVIAL: A HIDROVIA PARAGUAI-PARANÁ

A expansão da agricultura resultante do alargamento da fronteira agrícola do Brasil, sobretudo da cultura do soja, repercutiu na necessidade de escoamento mais eficiente, trazendo à tona novamente a questão do transporte fluvial para a comercialização a longas distâncias.

Como indicado, a expansão da fronteira econômica do país rumo à Amazônia provocou mudanças substanciais, principalmente na parte norte do atual estado de Mato Grosso, de forma que as áreas virgens do cerrado e de mata foram sendo gradativamente incorporadas pela formação de novas fazendas. Assim sendo, nessa porção foi sendo impressa uma outra paisagem durante as décadas de 1980 e 1990, os campos “sem fim” de culturas de soja, leguminosa escolhida majoritariamente pelos empresários e proprietários rurais por ser um produto com amplas possibilidades no mercado internacional.

Esses empreendimentos agrícolas criaram, por sua vez, a necessidade de transporte de grandes volumes de grãos para a exportação. Nesse contexto e dadas as dimensões do país, traduzidas por grandes distâncias entre as áreas produtoras e os centros consumidores – internos e externo, ressurgiu a motivação pelo transporte fluvial, dado o seu caráter de meio de circulação mais barato do que os terrestres.

Sobretudo em função da crise econômica nacional da atualidade, os governos de Mato Grosso e Mato Grosso do Sul entraram em acordo em

2000, visando melhorar o leito do rio Paraguai para a navegação, e tendo em vista as relações abertas com o acordo do Mercosul (Mercado Comum do Sul).

Pretendem esses governos um grande aumento no volume dos transportes, de modo a passar de 150.000 para um milhão de toneladas ao ano. Entretanto, este é um rio de planície, um rio que desenha em seu curso muitos meandros e que, por essa condição, leva a um ritmo especial muito lento ao transporte de mercadorias.

De acordo com a reportagem *Hidrovia – veredas do paraíso* (Época, 7 maio 2001, p. 52-56), pelo fato de haver muitas curvas e também bancos de areia no canal principal do rio Paraguai, sobretudo na parte superior da hidrovia (nas proximidades da cidade de Cáceres), a viagem é bastante lenta e perigosa. Em 1992 foi feito um estudo objetivando o melhoramento desse rio, com o apoio financeiro do BID em que se concluiu pelo aprofundamento do leito do rio e pela abertura de canais. Contudo, mediante a investida de cientistas e ecologistas, o empreendimento não obteve o devido prosseguimento.

Na mesma reportagem tem-se o argumento do movimento ecológico para essa questão, o de que as obras no curso do rio Paraguai fragilizariam o ecossistema complexo e delicado do Pantanal; por outro lado, argumentavam ainda que *a retificação do rio aumentaria a velocidade de escoamento da água, reduziria as cheias e secaria 40% do Pantanal*.

Nota-se com isso que em áreas de preservação ambiental⁴⁸ fica muito difícil planejar-se utilizando a lógica econômica do menor preço de transporte ligada à redução do tempo de viagem das mercadorias. Entretanto, o ministério dos transportes encomendou um estudo de impacto ambiental para toda a hidrovia do Paraguai, visando verificar os limites do Pantanal em relação à utilização do rio, relatório que somente ficará pronto em meados de 2002. Sobre a questão do limite de ambientes complexos, Moretti (2000) observa:

O limite ambiental é definido pelo crescimento acelerado da transformação de bens da natureza para satisfazer as necessidades humanas, nem sempre básicas para a sobrevivência pessoal. A poluição da água leva à falta da água potável; a poluição do ar leva à falta de ar puro; o uso de agrotóxicos na agricultura e o desmatamento leva à destruição dos solos férteis e às doenças decorrentes da poluição da água, dos alimentos e do ar; o uso de recursos minerais leva ao seu esgotamento (Apud Abreu, 2001, p. 281. nota 285)

48 O Pantanal foi transformado em Patrimônio Natural da Humanidade no final de 2000.

Nota-se então que o planejamento acerca do pretendido desenvolvimento sustentável colocou, a partir dos anos de 1990, a idéia de integração nacional ligada ao equilíbrio ambiental; todas as ações do governo federal refletem no novo momento essa característica. Com a crise institucional de recursos públicos, busca-se parceria com os empreendimentos privados; é o governo assessorando as ações para a iniciativa privada adentrar:

O Programa Brasil em Ação foi lançado pelo governo do presidente Fernando Henrique Cardoso em agosto de 1996, visando promover o desenvolvimento sustentável do País nas próximas décadas. São 42 empreendimentos nas áreas de infra-estrutura e desenvolvimento social, estrategicamente escolhidos pela capacidade de alavancar investimentos produtivos e reduzir desigualdades regionais e sociais. (...) O objetivo é reduzir os custos na economia e propiciar o aumento da competitividade do setor produtivo, criando um ambiente favorável ao investimento privado. (Ministério do Planejamento e Orçamento/SERPRE. Apud Abreu, 2001, p. 288-289)

Desta forma, para o caso do ressurgimento de melhorias na hidrovía Paraguai-Paraná, neste momento os governos estaduais fazem apenas a mediação do processo; registra-se então a entrada dos empreendimentos particulares nas questões do planejamento. E a lógica do processo é a de que quem vai planejar a comercialização dos novos produtos agrícolas da área vai considerar como base o transporte hidroviário como parte integrante do mecanismo, tendo em vista que é mais barato. O interesse atual por esse eixo de desenvolvimento advém hoje, portanto, do produto regional que se tem para transportar: grandes quantidades de soja proveniente sobretudo no norte do atual Mato Grosso.

O transporte da soja em si é feito hoje com o uso de embarcações de empurra, movidas através de seis balsas com 1.000 toneladas de soja cada, amarradas umas às outras por cordas e cabos de aço, e ligadas a barcos monitorados por satélite, a uma velocidade média de 10 km por hora. Seu pior trecho foi considerado o curso superior da hidrovía Paraguai-Paraná, principalmente entre Cáceres e Corumbá, uma distância de 672 km.

Numa tentativa de não agravar a questão ecológica com o melhoramento dessa hidrovía, a própria empresa de navegação que opera nesse rio, a “Cinco Bacia”, pretende construir um terminal de soja em Morrinhos, a 150 km de Cáceres, exatamente para evitar os primeiros quilômetros a partir dessa cidade, ao invés de aprofundar o canal do rio nesse trecho, conforme haviam designados os estudos anteriores sob a coordenação e financiamento do BIRD.

Nesse embate, tem-se de um lado os ambientalistas, que alertam:

a “região” abriga 650 espécies de aves e 230 de peixes. Guarda amostras do que há de mais deslumbrante na flora e na fauna brasileiras. Mas tal exuberância é frágil, por se apoiar no equilíbrio entre o período da seca e o das cheias. (Época, 7 maio 2001, p. 54)

De outro, tem-se os empresários e a empresa que opera no setor, que ressaltam:

Até 1998, as barcas de soja faziam estragos nos cursos d’água. Desciam empurradas por um barco só e, incapazes de manobras nas curvas apertadas do rio, batiam nos barrancos. As colisões arrancavam nacos de terra, com árvores e ninhos de aves. Agora, o comboio das balsas tem à frente um navio auxiliar, movido por controle remoto. Permite que todo o conjunto gire e manobre com segurança, sem tocar as margens. Com a inovação, o tempo da viagem também caiu de 15 para 6 dias. (Época, 7 maio 2001, p. 55)

Há quem refira que as empresas, diante da pressão sofrida, já tomam iniciativa de optar pelas obras de menor impacto ambiental; e o próprio governo está assumindo posições relativizadas, como admitir que *os barcos devem adaptar-se ao rio, e não o contrário*.⁴⁹ (Época, 7 maio 2001, p. 55)

Para discutir a problemática recente dos transportes no atual Mato Grosso do Sul, organizou-se em Campo Grande-MS o 3º Seminário Brasil-Argentina: na hora da verdade (*Folha do Povo*, 10 nov. 2001,B-2).⁵⁰ Esse evento, organizado pela ADESG (Associação dos Diplomados da Escola Superior de Guerra), teve como objetivo geral a integração dos países sul-americanos com o intuito de assegurar maior competitividade comercial em relação aos Estados Unidos da América.

Com o argumento de meio de transporte mais econômico, a discussão sobre as hidrovias regionais levou à questão da quase insignificante utilização atual desse meio de transporte. Foi registrado nesse Seminário que, muito embora os estados de Mato Grosso e Mato Grosso do Sul possuam 90% do potencial hidroviário do país, aproveitam somente 10% da capacidade de transporte por via fluvial, numa ordem de 12 milhões de toneladas por ano.

Defendendo a questão de planos de transportes baseados nas potencialidades e demandas da área, o diretor-presidente da empresa “Cinco Bacia”, que opera na hidrovia Paraguai-Paraná, defendeu a idéia

49 Fala do Secretário de Meio Ambiente de Mato Grosso, Frederico Muller.

50 Evento realizado nos dias 7, 8 e 9 de novembro de 2001.

da integração maior entre os países do Mercosul; uma integração que deveria dar-se através do *aproveitamento do potencial das bacias comuns entre Brasil, Paraguai, Uruguai, Argentina e Bolívia*. Considera o referido diretor que, mesmo sendo mais barato, o transporte hidroviário é ainda desprezado (*Folha do Povo*, 10 dez. 2001).⁵¹

Com a retomada dessas questões ligadas ao incremento dos transportes hidroviários nos atuais Mato Grosso e Mato Grosso do Sul, tem-se, portanto, um ressuscitamento da proposta da CIBPU que, no caso, era de estudar o regime hidrológico do rio Paraguai, visando a melhoria de suas condições de navegação para auxiliar no desenvolvimento regional. Segundo o engenheiro Almeida, já naquele período dos trabalhos da CIBPU, não foi possível chegar-se aos mesmos estudos hidrológicos e hidráulicos desenvolvidos no rio Paraná, tendo em vista que o movimento ecológico impediu o prosseguimento dos trabalhos; por isso o fato de os estudos terem ficado apenas no caráter exploratório.

Contudo, as questões que se colocam hoje para o desenvolvimento dessa porção são muito diferentes: a CIBPU propunha o planejamento regional com base no aproveitamento múltiplo e integral das bacias hidrográficas, preparando inicialmente as condições básicas da economia, que se resumiam no estabelecimento de infra-estrutura em transportes e energia. Não havia ainda uma economia organizada; mas abria-se campo para que isso acontecesse. Como o governo federal acatou a proposta da CIBPU apenas parcialmente, as questões indicadas no presente para a área indicam que as mesmas continuam bem atuais.

ESTUDOS COMPLEMENTARES AOS DA CIBPU, NAS BACIAS PARANÁ-URUGUAI E DO PRATA

A Organização das Nações Unidas encarregou-se de fazer, em termos de planejamento de bacias hidrográficas, aquilo que a CIBPU não pôde incluir nos seus trabalhos pelo fato de esbarrar nas questões diplomáticas de fronteiras. Apesar de as bacias pertencentes à sua jurisdição – bacias do Paraguai, Paraná e Uruguai, formarem internacionalmente a grande bacia do Prata, sequer teve o DEP da CIBPU autorização do governo federal para proceder a levantamentos do lado internacional da bacia do Paraná, quando solicitado.⁵²

51 Ponto de vista de Michel Chaim, diretor-presidente da “Cinco Bacia”, empresa de navegação com sede em Corumbá, por ocasião da realização do 3º Seminário Brasil-Argentina.

52 Foram feitas solicitações ao governo federal por ocasião dos levantamentos procedidos em Sete Quedas (Guaira) e na região localizada aproximadamente a 70 km ao sul desse local, onde pretendia-se construir a usina de Umuarama.

Entretanto, a ONU, através da UNESCO, convocou em 1964 as instituições internacionais e as autoridades especializadas para uma Reunião Intergovernamental de Peritos em Hidrologia, em Paris, a fim de instituir um grande programa de cooperação em nível mundial. Estabelecido esse programa, o mesmo foi iniciado em janeiro de 1966, com a denominação Decênio Hidrológico Internacional, contando com a participação de todos os países-membros desse organismo.

Essa iniciativa inseria-se num contexto de altos índices de crescimento populacional no mundo e também de aumento da urbanização e da industrialização em várias partes, com a conseqüente organização da agricultura com base em insumos químicos; essas alterações tornavam imprescindível um cuidado especial quanto aos recursos hídricos de cada país. Por outro lado, as mudanças ocorridas provocavam um grande aumento da demanda por suprimento de água, para o abastecimento dessas atividades e das populações em geral.

Com isso, as Nações Unidas tiveram a iniciativa de montar um programa que objetivou conhecer os recursos hídricos internacionais de que dispunha a humanidade naquele momento. Considerou ainda que esse procedimento era uma base indispensável a um criterioso planejamento da economia dos países-membros dessa instituição (CIBPU, 1966a).

Em termos operacionais, esse programa deliberou o estabelecimento de redes básicas de estações meteorológicas, chamadas Estações do Decênio e também a implantação de “bacias representativas” e “bacias experimentais” em todos os países. Este procedimento destinava-se a equipar essas “bacias” de modo a operar dentro de critérios uniformes,

visando ao aproveitamento de dados coerentes através de uma análise adequada em grandes centros especializados de pesquisas, para formulação das leis gerais que regem os ciclos hidrológicos, a previsão das disponibilidades hídricas de cada “região” e a disciplina da sua utilização. (CIBPU, 1966a, p. 5)

Desta forma, cada país ficou incumbido de constituir um órgão executivo para coordenar as atividades internas e integrá-las ao organismo internacional, que foram as Comissões Nacionais para o Decênio Internacional. No Brasil, criou-se a Comissão Brasileira para o Decênio Hidrológico Internacional, sendo seu primeiro vice-presidente o diretor do DEP CIBPU, Paulo Mendes da Rocha.

De acordo com o *Relatório de 1965* da CIBPU (p.6), com o objetivo de organizar esses estudos, o seu DEP promoveu uma reunião em sua sede com todos os órgãos estaduais responsáveis pelos estudos hidrológicos,

ocasião em que contou com a participação também dos membros da Comissão Nacional do Decênio. Procedeu-se então a uma discussão mais ampla das finalidades do “Decênio” e realizaram-se os acertos das providências indispensáveis à colaboração efetiva desses organismos no desenvolvimento dos trabalhos.

O programa internacional do “Decênio” estabeleceu, por outro lado,

dois anos preliminares de estruturação e organização dos serviços (1965-1966), dentro dos quais deveriam ser, definitivamente, equipadas as Estações do Decênio, organizados os serviços de coleta, os métodos de processamento e o sistema de remessa dos dados, para início efetivo dos trabalhos de análise, a partir de janeiro de 1967 (CIBPU, 1966a, p. 6).

Dentre os órgãos regionais executivos do “Decênio”, a CIBPU ficou como responsável por grande parte da região Centro-Sul; com base nesta tarefa contratou serviços em 1964, que resultaram no *Relatório geral sobre a hidrologia da Bacia do Rio Paraná a montante de Guaíra*, publicado em 1966.

Como já referenciado, este relatório da CIBPU sobre a hidrologia do alto Paraná sistematizou e analisou todos os dados hidrológicos levantados pela própria Comissão, contendo resultados e recomendações, de forma a constituir-se num referencial básico e definitivo de importante parte da bacia do Paraná. Sobre esse trabalho, assim se referiu o *Relatório da CIBPU* de 1966:

Publicação da mais alta oportunidade, constitui, esse documento fonte de informações de interesse internacional não apenas pela sua vinculação aos programas do Decênio Hidrológico Internacional como, particularmente, porque representa uma contribuição indispensável do Brasil para o conhecimento do regime hidrológico do ramo principal da bacia do Prata, indispensável ao criterioso planejamento de sua utilização pelos países confinantes do sul do continente (p. 12).

Nesse contexto, a OEA (Organização dos Estados Americanos) durante os anos de 1967 e 1968, também realizou um grande estudo sobre a bacia do Prata (OEA, s. d), um estudo apresentando 17 mapas como parte integrante do Inventário Crítico da Informação Hidro-meteorológica da Bacia do Prata, realizado pela Unidade de Recursos Naturais do Departamento de Assuntos Econômicos desse organismo interamericano, em colaboração com as entidades hidrológicas e meteorológicas da Argentina, Bolívia, Brasil, Paraguai e Uruguai.

Esse estudo implicou na confecção de diferentes tipos de mapas envolvendo todos os aspectos relacionados com hidrologia e clima da bacia do Prata. Nesse estudo a CIBPU, enquanto órgão acumulador de estudos, sobretudo da bacia do Paraná, forneceu todos os dados relativos às questões estudadas, colocando o seu Arquivo e suas publicações à disposição dessa entidade.

A vinda de uma missão técnica da ONU composta de diversos especialistas, no final de 1964, para visitar toda a bacia do Prata e estudar as possibilidades de melhoramentos nas condições de navegabilidade do rio da Prata, repercutiu no Brasil por ocasião de sugestões feitas pela referida missão, nos seguintes termos:

O regime do rio depende do que acontece na imensa, baixa e pantanosa “região” conhecida como ‘Pantanal’, situada quase inteiramente em território brasileiro (Estado de Mato Grosso), conquanto a Bolívia possua uma pequena parte dela. Praticamente nada é conhecido do seu comportamento físico. Parece, portanto, que os países ribeirinhos que são mais afetados por este problema de transporte fluvial estariam agindo no seu interesse se concordassem numa política comum e pleiteassem em conjunto assistência do Fundo Especial para um estudo do comportamento hidráulico do Pantanal, a ser empreendido com cooperação técnica internacional (Brasil, 1974).

A partir dessa recomendação e do interesse do governo brasileiro, acertou-se um programa de estudos hidrológicos na bacia do alto Paraguai, junto ao fundo especial da ONU (transformado posteriormente em PNUD - Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento), trabalho executado entre 1966 e 1974. A UNESCO ficou como agência executora desse trabalho, sendo a responsável pela direção técnica e pela vinda de especialistas e consultores, bem como pela importação de equipamentos técnicos não disponíveis no país.

Esses estudos coincidiram com os levantamentos aerofotogramétricos realizados pela CIBPU na mesma bacia, de forma que as atividades dessa Comissão serviram para auxiliar nos serviços que o DNOS (Departamento Nacional de Obras de Saneamento), órgão responsável, organizou. Trabalhos concomitantes também ocorreram no rio Paraguai, a jusante de Assunção, através de um contrato similar junto ao governo paraguaio (*Estudo de navegabilidade do rio Paraguai, ao sul de Assunção*. Apud Brasil, 1974).

Na parte nacional desta bacia, esperava o governo brasileiro que esses estudos produzissem efeitos reais na economia nacional:

Enquanto se esperava que através de melhores conhecimentos hidrológicos fosse possível a previsão de cheias e inundações (que têm uma direta relação com a proteção dos rebanhos) e de períodos de estiagem (que constituem o principal obstáculo à navegação), a longo prazo o Projeto deveria possibilitar a elaboração de uma completa estratégia para a exploração e o desenvolvimento dos recursos hídricos daquela “região” [o Pantanal mato-grossense]. (Brasil, 1974, p. 7)

E, de acordo com as diretrizes do DNPVN, pretendia-se a criação de uma grande linha de navegação interior: a hidrovia de Contorno.

A finalidade do projeto de estudos no alto Paraguai foi a de viabilizar a instalação de uma rede hidro-metereológica nesta bacia, acompanhados de levantamentos sobre o sistema hidráulico do Pantanal; de realizar estudos ambientais visando estabelecer um sistema de previsão de enchentes.

Obtiveram-se, como resultado dos trabalhos, levantamentos topográficos numa extensão aproximada de 3.900 km, numa área de 160.000 km², o equivalente a 80 % da rede hidrográfica do Pantanal. O serviço de foto-interpretação, por outro lado, completava os levantamentos existentes, resultando numa carta de 1:50.000, abrangendo 20.000 km² de área inundada pelos rios principais, a montante de Corumbá (a carta na mesma escala da parte a jusante de Corumbá já havia sido feita pelo Serviço Geográfico do Exército).

Além desses estudos, realizaram-se investigações sobre as espécies vegetais, visando uma estimativa preliminar sobre a ecologia da área pantaneira; e foram instalados postos fluviométricos, pluviométricos e estações metereológicas na bacia do alto Paraguai.

Em relação às investigações preliminares da hidrologia do Pantanal, considerou-se, por ocasião do término dos trabalhos de levantamentos, que somente foi executado um programa mínimo. Este projeto concluiu pela necessidade futura de novos estudos de importância local, nacional ou internacional para toda a bacia do Prata, uma preocupação que, como visto, já se colocara para a própria ONU.

Finalizada a exposição sobre os desdobramentos e os estudos complementares aos da CIBPU, esclarecemos que essas correlações não esgotam as contribuições desta Comissão e suas utilizações posteriores. Da mesma forma, muitas das suas sugestões foram parcialmente modificadas, tendo em vista outras necessidades decorrentes do crescimento econômico ou da integração regional com outros países.

Ressalte-se, contudo, que do seu planejamento, apropriado em boa medida pelos órgãos do governo central que a sucederam, deve-se a infraestrutura necessária ao desenvolvimento do país.

CONCLUSÃO

CIBPU - UM NOME QUASE QUE DESCONHECIDO NA HISTÓRIA DO PLANEJAMENTO GOVERNAMENTAL BRASILEIRO

Surgida num contexto em que as experiências planejadoras internacionais ganhavam expressão, a CIBPU se propôs a realizar um conjunto de medidas com vistas a promover o desenvolvimento da grande região da Bacia Paraná-Uruguaí. Nesse sentido, seguiu o modelo da TVA, partindo de ações que se basearam no aproveitamento múltiplo das águas (navegação, energia elétrica, irrigação, abastecimento urbano) e no aproveitamento integral de seus rios (uso múltiplo das águas extensivo a toda a região da bacia), considerando para isso o conjunto regional.

Embasados ainda pela concepção de desenvolvimento da CEPAL, durante toda a década de 1950 os procedimentos de planejamento adotados pela CIBPU alicerçaram-se também da concepção humanista do movimento Economia e Humanismo, para atuação no campo social, organizado no Brasil pelo Padre Lebreton. Somaram-se a essas concepções aquelas do aproveitamento múltiplo e integral dos rios das bacias, cujo intuito foi a de promover um desenvolvimento econômico regional com o desenvolvimento social.

A CIBPU foi criada num contexto favorável às experiências de planejamento territorial no Brasil, tendo em vista a necessidade de criar instrumentos e meios para o desenvolvimento econômico; destaque-se nesse período a presença de missões estrangeiras, sobretudo norte-americanas, que faziam levantamentos sobre a realidade brasileira com o objetivo de indicar os pontos frágeis da economia para poder corrigi-los por meio de medidas governamentais.

O Brasil necessitava de investimentos urgentes em infra-estrutura de base econômica, mas não possuía condições para o financiamento de seu próprio desenvolvimento. Foi assim buscar ajuda internacional.

As medidas de política territorial adotadas após a era Vargas (1945) resultaram na implantação de superintendências regionais para o desenvolvimento das “regiões-problema” do país (a Amazônia e o Nordeste).

A CIBPU, entretanto, entrou em cena justamente nesse contexto em que o centro-sul ficava sem medidas federais oficiais de suporte ao seu desenvolvimento, com destaque para o Centro-Oeste brasileiro. Foi por isso que a iniciativa de criação dessa Comissão partiu justamente de um chefe do Executivo mato-grossense e ganhou peso devido ao acolhimento que teve por parte do dirigente do estado paulista.

O planejamento regional foi defendido pela CIBPU no sentido de que todas as virtualidades econômicas dos vales dos rios Paraná e Uruguai geravam um complexo de problemas que somente encontrariam solução satisfatória através desse tipo de planejamento, de acordo com o Plano Econômico Regional da Bacia Paraná-Uruguai.

A postura teórica que embasava a proposta de desenvolvimento regional da CIBPU envolvia uma visão global dos problemas. Entendendo a complexidade e a interdependência dos fenômenos econômico-sociais nacionais, defendia-se na Comissão a necessidade de elaboração de um plano geral para a Bacia Paraná-Uruguai, entendendo-se que ou se cuidava de tudo ou era melhor não se cuidar de nada. Havia por trás disso a percepção de que dar soluções parciais a problemas de natureza geral provocava apenas perda de tempo e de dinheiro.

Portanto, com base numa visão conjunta da região, a CIBPU procedeu aos seus estudos partindo, por um lado, dos levantamentos físicos (hidrológicos, hidráulicos, topográficos, de recobrimentos aerofotogramétricos, geológicos) com vistas ao mapeamento inicial da região para o aproveitamento múltiplo; por outro lado, iniciou a Comissão os levantamentos físicos e sócio-econômicos gerais de toda a Bacia Paraná-Uruguai, visando conhecê-la para nela estabelecer procedimentos planejadores que levassem ao desenvolvimento integrado pretendido.

A CIBPU propôs desde a sua origem o desenvolvimento de grandes vias de navegação interior no país, e, para isso, realizou estudos originais nos principais rios das bacias do Paraná, Paraguai e Uruguai. A pretendida transposição das bacias Paraná-Paraguai-Araguaia/Tocantins e Paraguai-Amazonas foi uma proposta derivada daquela de constituição de grandes vias de navegação fluvial.

Com esse objetivo, a CIBPU efetuou estudos precursores nas bacias dos rios Paranapanema e Ivinhema. No rio Paranapanema, em que pese o fato de esses estudos terem constituído os alicerces básicos para o desenvolvimento da sua produção energética, a CIBPU não conseguiu implantar a sua visão de aproveitamento múltiplo no referido rio, no sentido de abri-lo também à navegação; mesmo assim, das diversas barragens projetadas por ela, concretizaram-se as de Capivara e Taquarussu. As demais barragens construídas no trecho estudado do rio Paranapanema

(de Salto Grande à sua foz, no rio Paraná) derivaram diretamente desses estudos, alterando-se apenas a escolha dos locais de sua construção e dando origem às usinas de Salto Grande, Canoas II, Canoas I, Taquarussu, Capivara e Rosana.

A partir dos estudos no rio Paranapanema deu-se a etapa seguinte do aproveitamento múltiplo da bacia do Paraná, quando se definiram estudos no salto de Urubupungá, tendo em vista a necessidade de ligar-se o rio Paraná ao rio Tietê, no sentido de aproximar-se a parte dinâmica de São Paulo ao interior da bacia.

Apoiando-se, portanto, na concepção do aproveitamento integral, a CIBPU efetuou os levantamentos físicos necessários no trecho do rio Paraná à jusante de Jupia até Guaíra, estudos que resultaram no pré-projeto de construção da usina hidrelétrica de Paranayara em 1963; estendendo os mesmos levantamentos ao trecho entre Guaíra e Foz do Iguaçu, esses estudos resultaram na recomendação de construção da usina hidrelétrica de Umuarama, no estado do Paraná, num convênio entre o Brasil e o Paraguai formalizado em 1966.

Nessa década (1960), a renovação da concessão para exploração da potencialidade hidrelétrica do rio Paraná, à jusante de Jupia, não mais se viabilizou, uma vez que o planejamento desse setor passava para a esfera federal, sob a responsabilidade do Ministério das Minas e Energia e da Eletrobrás.

Apesar disso, a parte nacional da bacia do Paraná já havia sido amplamente estudada pela CIBPU, vindo a permitir um considerável acúmulo de conhecimentos básicos sobre o comportamento hidrológico e hidráulico da mesma. Por isso podemos reputar como devida à Comissão a construção das usinas de Porto Primavera e de Itaipu, no rio Paraná, visto que ambas foram projetadas e construídas a partir dos estudos básicos realizados pela CIBPU.

O plano de aproveitamento integral do alto curso do rio Paraná empreendido pela CIBPU envolveu a construção de muitas barragens que deram origem às usinas de Jupia e de Ilha Solteira (rio Paraná), de Água Vermelha (rio Grande), de São Simão (rio Paranaíba) e de Três Irmãos (rio Tietê).

Procedeu ainda, esta Comissão, a várias indicações de usinas hidrelétricas para vários estados componentes da Bacia Paraná-Uruguaí. No caso da usina de Mimoso, no sul de Mato Grosso, a CIBPU procedeu estudos físicos na bacia do rio Pardo que resultaram na construção dessa usina e, posteriormente, também na sua ligação com a usina de Jupia.

Em relação à estruturação do setor energético nacional, de uma forma geral a CIBPU contribuiu diretamente com ele na medida em que auxiliou

na redação final do texto que resultou no Plano Nacional de Eletrificação (1954), da mesma forma auxiliando na montagem do Fundo Nacional de Eletrificação, no mesmo período.

No tocante à estruturação do setor elétrico especificamente na Bacia Paraná-Uruguai, uma vez que havia a orientação de estatização das empresas do setor, a CIBPU auxiliou os estados-membros na constituição de suas companhias elétricas; isso se deu sobretudo no estado de São Paulo, no qual várias empresas estatais foram sendo formadas sob sua orientação nas décadas de 1950 e início da de 1960.

As empresas elétricas passaram a administrar o setor com base em planos de eletrificação previamente estabelecidos para todo o estado. Além disso, a orientação da CIBPU processou-se também no sentido de que as empresas operassem por meio do sistema de interligação de usinas hidrelétricas.

Desse modo, a CIBPU introduziu o processo de interligação de usinas numa escala mais significativa, resultando hoje numa integração de praticamente todo o setor no Brasil. Porém, com a centralização do governo federal em relação ao setor elétrico, o que levou à criação de uma política energética nacional, muito do que a Comissão havia proposto foi incorporado para o plano federal. O problema atual da crise energética no Brasil parece derivar significativamente dessa centralização do Executivo no setor elétrico; e os *black outs* que têm ocorrido indicam que não houve, no decorrer do tempo, o devido planejamento integrado do setor.

Em termos de navegação nacional, a CIBPU contribuiu com a melhoria das condições de transporte fluvial no rio Paraguai, proporcionando a ampliação da via até a cidade de Cáceres. No rio Tocantins, a Comissão proporcionou também a melhoria das suas condições de navegabilidade, uma vez que orientou e financiou estudos no seu baixo curso.

No extremo sul do Brasil a CIBPU financiou e orientou também os estudos de transposição da bacias do Jacuí e Ibicuí, no Rio Grande do Sul. Além disso, auxiliou nos estudos para uma ligação direta entre Porto Alegre e o mar.

No rio Paranapanema, as barragens construídas acabaram por não se orientar no sentido de contemplar obras de navegação, não vindo a se constituir esse rio numa via fluvial. No rio Paraná, por outro lado, apenas a usina de Itaipu não foi contemplada com eclusas de navegação, configurando-se hoje como um grande obstáculo à navegação entre o médio e o baixo Paraná. Ressalte-se que na construção da usina de Ilha Solteira optou-se por sua não transposição, em favor da construção do

canal de Pereira Barreto, que hoje faz a ligação permitindo a continuidade da navegação naquele trecho dos rios Paraná e Tietê.

Por fim, a abertura da hidrovia Tietê-Paraná, contando com a participação direta da CIBPU como representante no conselho que a planejou e na Comissão que a criou, consta hoje como um dos maiores legados da CIBPU no sistema de navegação nacional, consumando com esse fato a diretriz maior da Comissão, que foi a do aproveitamento múltiplo e integral dos rios da bacia.

Em relação ao desenvolvimento proposto para o Brasil, tem-se que o governo federal caminhava sempre com base em planejamentos setoriais, coroados esses procedimentos com a Constituição federal de 1967, que instituiu como de competência da União o estabelecimento e a execução dos planos regionais de desenvolvimento no Brasil (aliás, uma medida de política territorial mantida até o presente). Com este modelo de desenvolvimento permaneceu para os organismos regionais de planejamento uma atuação meramente setorial, não proporcionando ações mais generalizadas e integradas no território nacional.

Contudo e, apesar disso, a CIBPU auxiliou o governo federal sugerindo medidas que levassem a uma favorável composição da infraestrutura de interesse econômico, tal como o desenvolvimento de um amplo sistema fluvial de navegação pelo interior do Brasil, de forma a integrar a Amazônia e o Nordeste ao Centro-Sul do Brasil.

O primeiro Plano Nacional de Desenvolvimento (1972-1974), por exemplo, apresentou uma política de integração nacional nesse sentido, provocando a retomada do procedimento da interligação de bacias como um mecanismo para a constituição de grandes vias fluviais interiores.

Nesse mesmo sentido, os próprios governos estaduais retomam na atualidade a proposta de melhoramento das hidrovias, tal como o que vem ocorrendo entre os governos de Mato Grosso e de Mato Grosso do Sul em relação ao rio Paraguai, uma vez que principalmente a cultura da soja vem justificar o escoamento de sua produção pela hidrovia Paraguai-Paraná.

De uma maneira mais abrangente, a CIBPU preocupou-se também com os aspectos sócio-econômicos da Bacia Paraná-Uruguaí, tendo desenvolvido desde o início da década de 1950 estudos inicialmente no estado de São Paulo e, depois, nos estados do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul. Esses estudos foram até então os mais completos sobre esses estados, visando ao planejamento regional; para São Paulo, por exemplo, eles já indicavam a necessidade da descentralização industrial da capital paulista na busca humanista de melhoria de vida para seus habitantes. A importância desses trabalhos reside sobretudo no fato de que significaram importantes pontos de partida para estudos posteriores.

Pode-se, sem exagero, dizer que as políticas de desenvolvimento industrial de São Paulo tiveram como matriz esses estudos. A proposta da CIBPU de criação de pólos dinâmicos para o incremento da economia regional, no início da década de 1960, bem como da política de implantação de distritos industriais nesses mesmos pólos, também foram estudos decorrentes da necessidade de descentralização industrial da metrópole paulista, se bem que numa proposta orientada por economistas, divergente da proposta inicial dirigida pelos engenheiros que, ao propor o planejamento regional por intermédio de bacia hidrográfica, pensavam o desenvolvimento econômico a partir do uso múltiplo e integral dos rios.

Como a experiência em planejamento regional era muito recente no Brasil, a CIBPU se preocupou em preparar profissionais para atuar nesse campo, promovendo cursos com professores especialistas em planejamento regional. Além desses, promoveu o seu DPES cursos nas áreas de técnicas de elaboração de projetos e de planejamento regional, além do apoio dado a alunos estagiários de engenharia e outros cursos. Desses investimentos em recursos humanos resultaram profissionais que, a partir da experiência na CIBPU, passaram a ocupar postos importantes de trabalho tanto nos órgãos estaduais quanto nos do quadro federal.

Nos demais estados da Bacia Paraná-Uruguaí a CIBPU elaborou planos de desenvolvimento regional, selecionando locais específicos para a implantação de pólos industriais. Em relação especificamente ao Mato Grosso, foram definidos um pólo econômico na cidade de Campo Grande e um pólo siderúrgico no município de Corumbá, sendo este retomado apenas na atualidade.

Em que pese a ausência, até o momento, de avaliações específicas sobre a política dos distritos industriais no Brasil como um todo, esse procedimento teve desdobramentos posteriores de forma a ser utilizado por outros órgãos de planejamento regional como medida de desenvolvimento regional, como foi o caso do procedimento adotado pela SUDECO, superintendência que se sobrepôs à CIBPU no planejamento do Mato Grosso.

Apesar de a proposta ser muito avançada para a época, a CIBPU acabou realizando um importante planejamento parcial e setorial, direcionado à integração, na região da Bacia Paraná-Uruguaí. De acordo com o posicionamento do engenheiro Almeida, sobrepuseram-se nesse aspecto os interesses estaduais aos interesses gerais da bacia, o que possivelmente veio a romper com a visão integralizadora inicialmente proposta. Mesmo assim, os seus trabalhos pioneiros foram fundamentais para o planejamento posterior da região, uma vez que implantou as condições básicas de infraestrutura em energia e transporte fluvial na bacia.

Ressaltamos, por outro lado, que a visão de planejamento regional, em que as soluções devem ser buscadas no conjunto das necessidades da região, ocorreu de forma significativa, e pela primeira vez no Brasil, por intermédio da CIBPU. Julgamos que essa contribuição é uma experiência que deveria ser recuperada no Brasil, num quadro em que há muito a criticar em relação às superintendências de desenvolvimento, suas propostas e realizações.

Um outro aspecto a ser destacado em relação à especificidade da CIBPU é o de que ela se compôs como um órgão *sui generis* de planejamento regional no Brasil, pelo fato de constituir-se numa estrutura interestadual. Se, por um lado, essa estrutura apresentava a dificuldade da sobreposição dos interesses gerais da região ao particular de cada estado, por outro lado, apresentava a qualidade de possuir verbas suficientes para o desenvolvimento dos trabalhos.

Essa questão foi tão importante que, quando de sua extinção em 1972, a Comissão possuía verbas em caixa suficientes para dar continuidade ao trabalho proposto de desenvolvimento da Bacia Paraná-Uruguai, em que havia ainda muito que fazer.

Para se ter uma idéia do significado da disponibilidade de verbas para os órgãos de planejamento no Brasil, basta verificar a atuação da SUDECO no Centro-Oeste: concluiu-se que a SUDECO não se constituiu de fato como um órgão de planejamento, devido à falta de autonomia financeira para gerir uma política de desenvolvimento para a região (particularmente, para o Mato Grosso), e por estar atrelada diretamente à presidência da república, sem qualquer mobilidade para planejar.

Foi exatamente essa capacidade que reunia condição financeira com autonomia planejadora que permitiu à CIBPU desenvolver a enorme tarefa a que se propôs, apesar das dificuldades geradas pela própria estrutura interestadual e das interferências advindas do planejamento setorial do governo federal.

De qualquer forma, essas dificuldades acabaram atropelando o desenvolvimento dos trabalhos, sobretudo em fins da década de 1960, fazendo com que projetos planejados como os das usinas hidrelétricas de Paranayara e de Umuarama não tivessem prosseguimento; e os projetos que foram aprovados na região, muito embora partindo dos levantamentos e dos estudos realizados pela CIBPU, não tiveram integralmente a sua orientação: a usina de Itaipu, por exemplo, não contemplou a noção básica da Comissão de aproveitamento múltiplo das águas. Dessa forma, os trabalhos foram gradativamente esvaziando-se até a extinção da Comissão, o que ocorreu antes de findo o prazo previsto, ou seja, em 1972.

A nosso ver, o resgate das ações do planejamento desenvolvido pela CIBPU na região da Bacia Paraná-Uruguai foi necessário e importante,

sobretudo por recuperar uma memória perdida - o trabalho executado por esta Comissão é praticamente desconhecido na atualidade fora do estado de São Paulo. E isso pudemos constatar nos estados de Mato Grosso e Mato Grosso do Sul, no meio acadêmico. Uma consequência pior, ou decorrente disso é o fato de haver um grande desconhecimento dos trabalhos realizados pela Comissão nos referidos estados, o que pode prejudicar o planejamento futuro dos mesmos, visto que o desconhecimento proporciona nesse campo maiores dispêndios econômicos.

Finalmente, cabe esclarecer que esta pesquisa não esgota o tema de uma avaliação sobre o planejamento regional da CIBPU, tendo em vista que não conseguimos percorrer toda a obra por ela elaborada, uma vez que a mesma parece ter sido em parte extraviada. Entretanto, com o material localizado, ficou-nos a impressão da grandiosidade da obra e de que apenas um pouco de sua história foi descortinada, e que há ainda muito a se fazer nesse sentido.

BIBLIOGRAFIA CONSULTADA

ABIBE, Antonio Carlos R. *Reflexões sobre as experiências de planejamento regional da Grã-Bretanha e do Estado de São Paulo: o caso da região de Sorocaba*. São Paulo, 1989. Dissertação de Mestrado em Estruturas Ambientais Urbanas, FAU/USP.

ABREU, Silvana de. *Gerenciamento espacial: o projeto de integração da região Centro-Oeste* Revista de Geografia/UFMS, Campo Grande, ano IV, n.7, jan-jun. 1998.

ABREU, Silvana de. *Planejamento governamental: a SUDECO no espaço mato-grossense – contexto, propósitos e contradições*. São Paulo, 2001. Tese de doutorado em Geografia, FFLCH/USP.

AGÊNCIA DE DESENVOLVIMENTO TIETÊ-PARANÁ/ADTP. *Tietê-Paraná master plan – infra-estrutura, mercado & negócios*. 1.ed., São Paulo: ADTP, 1996.

ALMEIDA, Rômulo. *Experiência brasileira de planejamento, orientação e controle da economia*. Apud SAGMACS. *Problemas de desenvolvimento: necessidades e possibilidades do Estado de São Paulo*. São Paulo: CIBPU, 1954.

ALVA, Eduardo Neiva. *Las Políticas de Desarrollo Regional en America Latina*. In: INSTITUTO LATINOAMERICANO DE PLANIFICACIÓN ECONOMICA Y SOCIAL. *Planificación Regional y Urbana en America Latina*. Chile, 1965.

ALVES, Denysard O., SAYAD, João. *O plano estratégico de desenvolvimento – 1968-1970*. In: LAFER, Betty Mindlin. *Planejamento no Brasil*. São Paulo: Perspectiva, 1987, p. 91-109.

ANDRADE, Manoel C. de. *Espaço, polarização e desenvolvimento – uma introdução a economia regional*, 5.ed., São Paulo: Atlas, 1987.

AZEVEDO, Aroldo de. *Brasil – a terra e o homem*. Vol.1, 2 ed. São Paulo : Cia. Ed. Nacional, 1972.

BAER, Werner. *A industrialização e o desenvolvimento econômico no Brasil*. Apud IANNI, Octavio. *Estado e planejamento econômico no Brasil*. 4.ed., Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1986.

BAER, Werner. GEIGER, Pedro P. et al. *Industrialização, urbanização e a persistência das desigualdades regionais no Brasil*. *Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro, ano 38, n.2, abr.-jun. 1976.

BARROS, Roberto M. de. *A experiência regional de planejamento*. In: LAFER, Betty M. *Planejamento no Brasil*. São Paulo: Perspectiva, 1987, p. 111-137.

BECKER, Bertha K. *A crise do Estado e a região – a estratégia da descentralização em questão*. *Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro, ano 48, n.1, jan.-mar. 1986.

BERENHAUSER JÚNIOR, Carlos. *Evolução da indústria de energia elétrica no Brasil – trinta anos de vivência do problema*. Boletim Geográfico, Rio de Janeiro, ano 29, n.217, jul.-ago. 1970.

BETIOL, Laércio. *Itaipu: Modelo avançado de cooperação internacional na Bacia do Prata*. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1983.

BIELSCHOWSKY, Ricardo. *Pensamento econômico brasileiro – o ciclo ideológico do desenvolvimentismo*. Rio de Janeiro: Contraponto, 1988.

BITTAR, Marisa. *Mato Grosso do Sul: do estado sonhado ao estado construído (1892-1997)*. São Paulo, 1997. Tese de doutorado em História Social, FFLCH/USP.

BNDE. *Relatório anual de 1957*. Apud COSTA, Jorge Gustavo da. *Planejamento governamental – a experiência brasileira*. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1971.

BNDE/CEPAL. *Análise e projeções do desenvolvimento da economia*. Apud COSTA, Jorge Gustavo da. *Planejamento governamental – a experiência brasileira*. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1971.

BRAGA, Roberto. *Planejamento regional no Estado de São Paulo: a experiência do Vale do Ribeira nas décadas de 1970 e 1980*. São Paulo: 1998. Tese de Doutorado em Geografia, FFLCH/USP.

BRASIL. CONSELHO NACIONAL DE ECONOMIA. *Exposição geral da situação econômica do Brasil, 1952*. Apud COSTA, Jorge Gustavo da. *Planejamento governamental – a experiência brasileira*. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1971, p. 31.

BRASIL. *CONSTITUIÇÃO FEDERAL DE 1937*. 3v. Programa Nacional de Desburocratização, s/d.

BRASIL. Lei n. 2976, 28 nov. 1956. Dispõe sobre o Plano de Valorização Econômica da Região da fronteira Sudoeste do País.

BRASIL. MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES. *Hidrovias e interligação de bacias hidrográficas*. Brasília: Ministério das Relações Exteriores, 1968.

BRASIL MINISTÉRIO DO INTERIOR/SUDECO. *Plano de desenvolvimento econômico-social do Centro-Oeste/PLADESCO*. Brasília: 1973.

BRASIL. MINISTÉRIO DO INTERIOR/DNOS. *Estudos hidrológicos da Bacia do Alto Paraguai*. v.1., Relatório Técnico. Rio de Janeiro: DNOS, 1974.

BRASIL-OESTE. *Através do ponto quatro os Estados Unidos cooperar para um mais rápido desenvolvimento do Brasil*. São Paulo, ano 2, n.11, mar. 1957, p. 23-26.

BRODIZIAK FILHO, Casimiro. *Paralelismo entre a TVA e a Comissão Interestadual da Bacia Paraná-Uruguaí. Brasil-Oeste*. São Paulo, ano 5, n.50, jul. 1960, p. 18-20.

CALABI, Andréa S. (Coord.) et al. *A energia e a economia brasileira: interações econômicas e institucionais no desenvolvimento do setor energético no Brasil*. São Paulo: Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas Pioneira, 1983.

CAMPOS, Fausto Vieira de. *Retrato de Mato Grosso*. São Paulo, 1955.

CAMPOS, Roberto. *A lanterna na popa – memórias*. Rio de Janeiro: Topbooks, 1994.

CANO, Wilson. Et al. *O processo de interiorização do desenvolvimento e da urbanização no Estado de São Paulo: 1920 a 1980*. São Paulo: SEP/SEADE/UNICAMP, 1998.

CANO, Wilson. *Desequilíbrios regionais e concentração industrial no Brasil: 1930 a 1970*. São Paulo: Unicamp/Global, 1985.

CAPELATO, Maria Helena. *O 'gigante brasileiro' na América Latina: ser ou não ser latino-americano*. In: MOTA, C. G. (org.). *Viagem incompleta: a experiência brasileira (1500-2000) a grande transação*. São Paulo: SENAC, 2000, p. 285-316.

CAPES. *O Estado de Mato Grosso: estudos de desenvolvimento regional*. Rio de Janeiro: CAPES, 1958.

CARVALHO, Delgado de. *Relações internacionais*. Biblioteca do Exército/Record, 1971.

CEMAT. *História da Energia Elétrica de Mato Grosso*. Cuiabá, 1983.

CENTRO DE ESTUDOS DE PROBLEMAS BRASILEIROS. *A Missão Cooke no Brasil*. Fundação Getúlio Vargas, s. d.

CINTRA, Antônio O. e HADDAD, Paulo R. *Dilemas do planejamento urbano e regional no Brasil*. Rio de Janeiro: Zahar, 1978.

CLEMENTE. Ademir. *Economia regional e urbana*. São Paulo: Atlas, 1994.

CNG/IBGE. *Divisão regional do Brasil. Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro, ano 4, n.1, jan.-mar. 1942.

ESTADOS UNIDOS. COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES DA CÂMARA DOS REPRESENTANTES. *O ponto quatro*. Repartição de Línguas Estrangeiras da Secretaria de Estado dos Estados Unidos, Washington, D.C, s/d.

COMISSÃO DE REPRESENTANTES DO GOVERNO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL, PORTOBRÁS, GEIPOT e SUDESUL. *Relatório final referente à implantação da Hidrovia Jacuí-Ibicuí*. Porto Alegre, 1978.

COMISSÃO MISTA BRASIL - ESTADOS UNIDOS PARA DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO/CMBEU. *Projetos – Transportes*, v.1-9. Rio de Janeiro: Edição oficial, 1953.

COMISSÃO MISTA BRASIL - ESTADOS UNIDOS PARA DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO/CMBEU. *Projetos – Energia*, v.10-13. Rio de Janeiro: Edição oficial, 1954a.

COMISSÃO MISTA BRASIL - ESTADOS UNIDOS PARA DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO/CMBEU. *Estudos Diversos*. Rio de Janeiro: Edição oficial, 1954b.

COMISSÃO MISTA BRASIL - ESTADOS UNIDOS PARA DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO/CMBEU. *Relatório Geral*. 2.Tomo. Rio de Janeiro: Edição oficial, 1954c.

CORREIO DO ESTADO. Campo Grande, edição de 4 out. 1956, p. 1.

CORREIO DO ESTADO. Campo Grande, edição de 6 dez. 1956, p. 1.

COSTA, Jorge Gustavo da. *Planejamento governamental: a experiência brasileira*. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1971.

DIAS FILHO, Francisco Lima de S. *Urubupungá: três milhões de quilowatts para o desenvolvimento*. *Revista Brasileira de Energia Elétrica*, Eletrobrás, n.5, mar.-abr., 1964, p. 3-11.

DREIFUSS, René A. *1964: a conquista do Estado: ação política, poder e golpe de classe*. Petrópolis: Vozes, 1986.

EPEA/CNG. *Estudos básicos para definição de pólos de desenvolvimento no Brasil*. Revista Brasileira de Geografia, Rio de Janeiro, ano 29, n.1, jan.-mar. 1967.

ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA. REPARTIÇÃO DE LÍNGUAS ESTRANGEIRAS DA SECRETARIA DE ESTADO. *O ponto quatro*. Washington, D. C., s. d.

FARRENERG, Maria Lúcia Alonso. *A Hidrovia Tietê-Paraná e a dinâmica dos municípios*: um estudo de caso. São Paulo, 1998. Dissertação de mestrado, FAU/USP._____

FICO, Carlos. *O Brasil no contexto da guerra fria*: democracia, subdesenvolvimento e ideologia do planejamento. In: MOTA, C. G. (org.). *Viagem incompleta*: a experiência brasileira (1500-2000) a grande transação. São Paulo: SENAC, 2000, p. 163-182.

FREIRE, Leopoldo. *Os Vales Araguaia-Tocantins e a CIVAT*. Goiânia: CIVAT, 1964.

FROELICH, Gilval Mosca. *Ilha Solteira*: uma história de riqueza e poder (1952-1992). São Paulo, 1999. Tese de doutorado em História Social, FFLCH/USP.

FUNDAÇÃO GETÚLIO VARGAS (Centro de Estudos de Problemas Brasileiros). *A Missão Cooke no Brasil*: relatório. Rio de Janeiro: FGV, s. d.

FUNDAÇÃO DODESENVOLVIMENTO ADMINISTRATIVO/FUNDAP. *Coleção CIBPU na Biblioteca da FUNDAP*. São Paulo: FUNDAP, 1993.

FURTADO, Celso. *O mito do desenvolvimento econômico*. 3.ed., Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1974.

GALVÃO, Marília V., FAISSOL, Speridião. *Divisão regional do Brasil*. Revista Brasileira de Geografia, Rio de Janeiro, ano 31, n.4, out.-dez. 1969.

GARDIN, Cleonice. *Campo Grande*: entre o sagrado e o profano. Campo Grande: UFMS, 1999.

GEIGER, Pedro P. *Esboço preliminar da divisão do Brasil nas chamadas regiões homogêneas*. *Revista Brasileira de Geografia*, Rio de Janeiro, ano 29, n.2, abr.-jun. 1967.

GEIGER, Pedro P. *Regionalização*. *Revista Brasileira de Geografia*, Rio de Janeiro, ano 31, n.1, jan.-mar. 1969.

GEIGER, Pedro P. *Divisão regional e problema regional*. *Revista Brasileira de Geografia*, Rio de Janeiro, ano 32, n.2, abr.-jun. 1970.

GRANDE, J. C. Pedro. *Proposição de uma nova divisão política do Brasil*. *Revista Brasileira de Geografia*, ano 27, n.4, out.-dez. 1965.

GUERRA, Antônio Teixeira. *Importância da Geografia no poder nacional*. *Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro, ano 25, n.4, out.-dez. 1963.

GUERRA, Antônio Teixeira. *Dicionário geológico-geomorfológico*. 6.ed. Rio de Janeiro: Secretaria de Planejamento da Presidência da República/Fundação IBGE, 1980

GUERRA, Antônio Teixeira. e GUERRA, Ignez A. L. Teixeira. *Subsídios para uma nova divisão política do Brasil*. *Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro, ano 22, n.2, abr.-jun. 1960.

GUIMARÃES, Fábio M. S. *Divisão regional do Brasil*. *Revista Brasileira de Geografia*, Rio de Janeiro, ano 3, n.2, abr.-jun. 1941.

GUIMARÃES, Fábio M. S. *Atividades geográficas do Conselho Nacional de Geografia*. *Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro, jul.-set. 1950, p. 149-155.

GUIMARÃES, Fábio M. *Observações sobre o problema da divisão regional*. *Revista Brasileira de Geografia*, Rio de Janeiro, ano 25, n.3, jul.-set. 1963.

HANSEN, Niles M. *Teorias dos pólos de desenvolvimento em um contexto regional*. In: FAISSOL, Speridião (org). *Urbanização e regionalização: relações com o desenvolvimento econômico*. 1.ed., IBGE, 1978

IANNI, Octavio. *Estado e planejamento econômico no Brasil*. 4.ed., Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1986.

- INSTITUTO LATINOAMERICANO DE PLANIFICACIÓN ECONOMICA Y SOCIAL. *Discusiones sobre planificación*. Chile, 1965.
- KUHL, Júlio César. A. *Energia elétrica*. In: MOTOYAMA, Shozo. (Org.). *Tecnologia e industrialização no Brasil: uma perspectiva histórica*. São Paulo: UNESP/CEETEPS, 1994.
- LAFER, Betty Mindlin. *Planejamento no Brasil*. 5.ed., São Paulo: Perspectiva, 1987.
- LAFER, Celso. *O planejamento no Brasil: observações sobre o Plano de Metas (1956-1961)*. In: LAFER, Betty M. *Planejamento no Brasil*. São Paulo: Perspectiva, 1987.
- LAMOSO, Lisandra Pereira. *Transformações recentes no território sul-mato-grossense*. *Revista de Geografia*, Campo Grande, n.10, jul.-dez. 1999, p. 31-43.
- LAMOSO, Lisandra Pereira. *A exploração de minério de ferro no Brasil e no Mato Grosso do Sul*. São Paulo, 2001. Tese de doutorado em Geografia, FFLCH/USP.
- LASUEN, J. R. *A respeito de pólos de crescimento*. In: FAISSOL, Speridião (org.) *Urbanização e regionalização: relações com o desenvolvimento econômico*. 1.ed., IBGE, 1978.
- LENHARO, Alcir. *Colonização e trabalho no Brasil: Amazônia, Nordeste e Centro-Oeste: os anos 30*. Campinas: UNICAMP, 1985
- LESSA, Carlos. *15 anos de política econômica no Brasil*. Apud IANNI, Octavio. *Estado e planejamento econômico no Brasil*. 4.ed., Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1986.
- LILIENTHAL, David E. *TVA: a democracia em marcha*. (Trad. Octavio Alves Velho). Rio de Janeiro, São Paulo e Bahia: Civilização Brasileira, s. d.
- LIMA, José Luiz. *A intervenção direta do Estado e os novos padrões de desenvolvimento do setor de energia elétrica nas décadas de 1940 e 1950*. In: MATOS FILHO, Afrânio B. de A. et al. *A Eletrobrás e a história do setor de energia elétrica do Brasil*. Rio de Janeiro: Centro de Memória da Eletricidade no Brasil, 1995.
- LOPES, Carlos Thomaz G. *Planejamento, Estado e crescimento*. São Paulo: Pioneira, 1990.
- LORENZO, Helena Carvalho de. *O setor de energia elétrica no Estado de São Paulo (1900-1980)*. São Paulo, 1987.

MACEDO, Roberto B.M. *Plano Trienal de Desenvolvimento Econômico e Social* (1963-1965). In: LAFER, Betty M. *Planejamento no Brasil*. São Paulo: Perspectiva, 1987, p. 51-68.

MACHADO, Kerman José. *Anteprojeto de estudo econômico referente à Usina de Mimoso*. Campo Grande, 1957 (mimeo).

MAIMON, Dália., BAER, Werner., GEIGER, Pedro P. *O impacto regional das políticas econômicas no Brasil*. *Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro, ano 39, n.3, jul.-set. 1977.

MALAN, Pedro S. et al. *Política econômica externa e industrialização no Brasil* (1939/52). 2.ed. Rio de Janeiro: IPEA/INPES, 1980.

MANSUR, Alexandre. *Hidrovia: veredas do paraíso*. *Época*, São Paulo, ano III, n.155, 7/05/2001, p. 52-56.

MARANGONI, Ana Maria M. C. *O governo planejador e as transformações do espaço brasileiro*. São Paulo, 1982. Tese de doutorado em Geografia, FFLCH/USP.

MARANHÃO, Ricardo. *O governo Juscelino Kubitschek*. 5.ed., São Paulo: Brasiliense, 1988.

MARISCO, Luciane M. de Oliveira. *Contribuição ao estudo do planejamento municipal no Brasil: o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado de Presidente Prudente (SP) de 1969*. Presidente Prudente, 1997. Dissertação de mestrado em Geografia, UNESP/Presidente Prudente.

MARTINS, Demósthene. *História de Mato Grosso*. s. l., s. d.(a)

MARTINS, Demósthene. *A Poeira da Jornada: memórias*. São Paulo: Resenha Tributária, s. d.(b)

MARZOLA, Nádia. *O processo de regionalização do Estado de São Paulo a partir de 1950: estudo de caso da região de Campinas*. São Paulo, 1991. Dissertação de Mestrado, FAU/USP.

MATO GROSSO. COMISSÃO DE PLANEJAMENTO DA PRODUÇÃO. *Planejamento da Produção do Estado de Mato Grosso: relatório*. Cuiabá: 1950.

MATO GROSSO. *Mensagem do Governador Fernando Corrêa da Costa à Assembléia Legislativa do Estado em 1952*. Cuiabá: Imprensa Oficial do Estado, 1952.

MATO GROSSO. *Mensagem do Governador Fernando Corrêa da Costa à Assembléia Legislativa do Estado em 1952*. Cuiabá: Imprensa Oficial do Estado, 1953.

MATO GROSSO. *Mensagem do Governador Fernando Corrêa da Costa à Assembléia Legislativa do Estado em 1952*. Cuiabá: Imprensa Oficial do Estado, 1954.

MATO GROSSO. *Mensagem do Governador Fernando Corrêa da Costa à Assembléia Legislativa do Estado em 1952*. Cuiabá: Imprensa Oficial do Estado, 1955.

MATO GROSSO. *Mensagem do Governador João Ponce de Arruda à Assembléia Legislativa do Estado em 1956*. Cuiabá: Imprensa Oficial do Estado, 1956.

MATO GROSSO. *Mensagem do Governador João Ponce de Arruda à Assembléia Legislativa do Estado em 1956*. Cuiabá: Imprensa Oficial do Estado, 1957.

MATO GROSSO. *Mensagem do Governador João Ponce de Arruda à Assembléia Legislativa do Estado em 1956*. Cuiabá: Imprensa Oficial do Estado, 1958.

MATO GROSSO. *Mensagem do Governador João Ponce de Arruda à Assembléia Legislativa do Estado em 1956*. Cuiabá: Imprensa Oficial do Estado, 1959.

MATO GROSSO. *Mensagem do Governador João Ponce de Arruda à Assembléia Legislativa do Estado em 1956*. Cuiabá: Imprensa Oficial do Estado, 1960.

MATO GROSSO. *Mensagem do Governador Fernando Corrêa da Costa à Assembléia Legislativa do Estado em 1952*. Cuiabá: Imprensa Oficial do Estado, 1962.

MATO GROSSO. *Mensagem do Governador Fernando Corrêa da Costa à Assembléia Legislativa do Estado em 1952*. Cuiabá: Imprensa Oficial do Estado, 1963.

MATO GROSSO. *Mensagem do Governador Fernando Corrêa da Costa à Assembléia Legislativa do Estado em 1952*. Cuiabá: Imprensa Oficial do Estado, 1964.

MATO GROSSO. *Mensagem do Governador Fernando Corrêa da Costa à Assembléia Legislativa do Estado em 1952*. Cuiabá: Imprensa Oficial do Estado, 1965.

MATOS, Carlos A de. *La movilidad espacial de recursos en los países latinoamericanos*. In: Instituto Latinoamericano de Planificación Económica y Social. Chile, 1965, p. 118-132.

MATOS FILHO, Afrânio B. de A. et al. *A Eletrobrás e a história do setor de energia elétrica do Brasil*. Rio de Janeiro: Centro de Memória da Eletricidade no Brasil, 1995.

MEMÓRIA DA ELETRICIDADE. *Concessões de Energia Elétrica no Brasil*. Rio de Janeiro: Centro de Memória da Eletricidade no Brasil, 1998.

MOREIRA, Mauro. *Energia elétrica no programa siderúrgico brasileiro*. *Revista Brasileira de Energia Elétrica*, Rio de Janeiro, n.33, jan.-mar. 1976, p. 11-16.

MORENO, G. *Os (des)caminhos da apropriação capitalista da terra em Mato Grosso*. São Paulo, 1993. Tese de doutorado em Geografia, FFLCH/USP.

MOTA, Carlos Guilherme (org.). *Viagem Incompleta: a experiência brasileira (1500-2000) a grande transação*. São Paulo: SENAC/SESC, 2000.

MOTOYAMA, Shozo. (Org.). *Tecnologia e industrialização no Brasil: uma perspectiva histórica*. São Paulo: UNESP/CEETEPS, 1994.

O MATO-GROSSENSE. *Rumo à integração do Centro-Sul*. Campo Grande, 21 nov. 1963, p. 2-3.

OEA. *Antecedentes sobre el desarrollo de la Cuenca del Plata*. Washington, D. C., 1967.

OEA. *Bacia do rio da Prata: estudos para sua planificação e desenvolvimento – inventário de dados hidrológicos e climatológicos*. (17 mapas). s.l., s. d.

OLIVEIRA, Aparecida Lopes de. *Grandes projetos de investimentos no Mato Grosso do Sul*. São Paulo, 1996. Dissertação de mestrado em Geografia, FFLCH/USP.

OLIVEIRA, Benícia C. de. *A colonização do Estado Novo em Mato Grosso: 1937-1945*. *Fronteiras*, Revista de História. UFMS, v.1, n.2, 1997.

ONU. *Programas de assistência técnica das Nações Unidas: um esforço conjugado em prol dos países menos desenvolvidos*. ONU, s. d.

PENHA. Eli Alves. *A criação do IBGE no contexto da centralização política do Estado Novo*. Rio de Janeiro: Fundação IBGE, 1993.

PEREIRA, Rubens de Mattos. et al. *Estudos básicos para definição de pólos de desenvolvimento no Brasil*. Revista Brasileira de Geografia. Rio de Janeiro, ano 29, n.1, jan.-mar. 1967.

PERIDES, P.P. *A divisão regional do Brasil de 1945: realidade e método*. Revista Orientação. São Paulo, n.9, 1992.

PERROUX, François. *A Economia do Século XX*. 2.ed., Lisboa: Moraes, 1967.

PERROUX, François. *O conceito de pólo de desenvolvimento*. In: FAISSOL, Speridião (org.) *Urbanização e regionalização: relações com o desenvolvimento econômico*. 1.ed., IBGE, 1978.

PETROBRÁS. *Rumo ao Centro-Oeste*. n.256, jul.-ago. 1972.

PÓVOAS, Lenine C. *História geral de Mato Grosso*. v.2. São Paulo: Resenha, 1995.

QUEIROZ, Paulo R. C. *As curvas do trem e os meandros do poder: o nascimento da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (1904-1908)*. Campo Grande: UFMS, 1997.

REIS, Arthur Cezar F. *O planejamento regional: suas características e particularidades, ensinamentos decorrentes de experiências estrangeiras*. Revista Brasileira de Geografia, Rio de Janeiro, ano 20, n.4, out.-dez. 1958.

REVISTA BRASILEIRA DE GEOGRAFIA. *Informe ao Congresso de Integração Nacional*. Rio de Janeiro, ano 29, n.1, jan. – mar. 1967 , p. 82-101.

REVISTA BRASILEIRA DE ENERGIA ELÉTRICA. *Sete Quedas abre novas perspectivas para a economia brasileira*. Rio de Janeiro: Eletrobrás, n.2, set.-out. 1963.

REVISTA BRASILEIRA DE ENERGIA ELÉTRICA. *O aproveitamento dos Saltos de Sete Quedas*. Rio de Janeiro: Eletrobrás, n.4, jan.-fev. 1964.

RICUPERO, Rubens. *Quente ou Fria? Folha de São Paulo*, 21 out. 2001, B-2.

ROCHEFORT, Michel. *Redes e Sistemas: ensinando sobre o urbano e a região*. São Paulo: Hucitec, 1998.

RODRIGUES, Carlos Calero. *As relações entre o Brasil e os Estados Unidos da América*. Revista Brasileira de Geografia, Rio de Janeiro, ano 26, n.2, abr.-jun. 1964.

SÁ JR., Francisco de. *Transamazônica só, não resolve*. Apud IANNI, Octavio. *Estado e planejamento econômico no Brasil*. 4.ed., Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1986.

SANTOS, Luiz Carlos de A. *O problema geográfico da hidreletricidade*. *Boletim Geográfico*, Rio de Janeiro, ano 29, n.215, mar.-abr. e n.216, maio-jun. 1970.

SANTOS, Marcelo Damy de S. *Programa para produção de energia atômica*. Apud ROCHA, Paulo Mendes da. *Comissão Técnica de Navegação Fluvial: relatório preliminar*. (Relatório apresentado na IX Conferência de Governadores da CIBPU). Cuiabá: 1963.

SÃO PAULO (Estado). *Plano de Ação do Governo Carvalho Pinto (1959-1963)*. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado, 1959.

SÃO PAULO (Estado). *II Plano de Ação do Governo Carvalho Pinto (1963-1966)*. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado, 1962.

SÃO PAULO (Estado). Decreto n.48950, 25 nov. 1967. Constitui e fixa atribuições do Conselho Setorial de Assuntos Hidroviários conforme o disposto no art. 5. da Lei n. 9318, 22. abr. 1966. Livro de leis e decretos do CEDAM, 1967a, p. 645-647.

SÃO PAULO (Estado). Decreto n.49031, 1 dez. 1967. Aprova o Convênio entre o Governo federal e o Governo estadual para prosseguimento e conclusão das obras de canalização e navegação do sistema Tietê-Paraná. Livro de leis e decretos do CEDAM, 1967b, p. 665-668.

SÃO PAULO (Estado). Decreto, 5 jun. 1970. Aprova, em princípio, as conclusões dos estudos da CIBPU, relativas a Distrito Industrial em Bauru, institui Comissão Mista Especial para dinamizá-las, e dá outras providências. Livro de leis e decretos do CEDAM, 1970, p. 699-700.

SÃO PAULO (Estado). Lei n.10, 18 set. 1972. Aprova convênio relativo à extinção da Comissão Interestadual da Bacia Paraná-Uruguai, e dá outras providências. Livro de leis e decretos do CEDAM, 1972a, p. 417-418.

SÃO PAULO (Estado). Decreto n.811, 21 dez. 1972. Aprova o regimento interno da Comissão Especial criada pela Lei n.10, 18 set. 1972, relativa à extinção da CIBPU. Livro de leis e decretos do CEDAM, 1972b, p. 554.

SEREBRENICK, Salomão. *A Comissão do Vale do São Francisco: objetivos e realizações*. *Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro, n.2, abr.-jun. 1960.

- SEREBRENICK, Salomão. *Planejamento regional*. Revista Brasileira de Geografia, Rio de Janeiro, ano 25, jan.-mar. 1963.
- SILVEIRA, Enzo E. *Brasil: de Getúlio Vargas e Castelo Branco (1930-1964)*. 6.ed., Rio de Janeiro: Paz e Terra, s. d.
- SILVEIRA, Enzo. *Urubupungá: Jupiá-Ilha Solteira*. São Paulo: Ensil, 1970.
- SINGER, Paul. *A crise do milagre*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1976.
- SOARES, Gláucio A. D. *21 anos de regime militar: balanços e perspectivas*. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1994.
- SOUZA, Adáuto de Oliveira. *Distrito Industrial de Dourados-MS: intenções, resultados e perspectivas*. Presidente Prudente, 1995. Dissertação de mestrado em Geografia, UNESP/P.Prudente.
- SOUZA, Adáuto de Oliveira. *Intervenção estatal, pólos e distritos industriais: o caso de Mato Grosso do Sul*. Revista de Geografia/UFMS, Campo Grande, ano IV, n.7, jan.-jun. 1998.
- STORPER, Michael. *A industrialização e a questão regional no Terceiro Mundo*. In: VALLADARES, Licia e PRETECEILLE, Edmond (Orgs.) *Reestruturação urbana: tendências e desafios*. São Paulo: IUPERJ/Nobel, 1990.
- VALVERDE, Orlando. *Fundamentos geográficos do planejamento do Município de Corumbá*. Boletim Campo-Grandense de Geografia, Campo Grande, n.1, 1.semestre de 1986.
- VARGAS, Getúlio. *Discurso* (proferido em 08/05/1939). Apud IANNI, Octavio. *Estado e planejamento econômico no Brasil*. 4.ed., Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1986, p. 39.
- VARGAS, Maria Augusta M. *Desenvolvimento regional em questão – o Baixo São Francisco revisitado*. Rio Claro, 1999. Tese de doutorado em Geografia, UNESP/Rio Claro.
- VARGAS, Milton. *Construção de hidrelétricas*. In: MOTOYAMA, Shozo. (Org.). *Tecnologia e industrialização no Brasil: uma perspectiva histórica*. São Paulo: UNESP/CEETEPS, 1994.
- ZANCOPÉ, Márcio Henrique de C. *O potencial hidrelétrico do Estado de São Paulo - das grandes usinas às pequenas usinas*. São Paulo, 1998. Trabalho de Graduação em Geografia, FFLCH/USP.
- ZARUR, Jorge. *Análises regionais*. Revista Brasileira de Geografia, Rio de Janeiro, ano 8, n.2, abr.-jun. 1946.

FONTES CONSULTADAS (CIBPU)

ALMEIDA, Carlos Eduardo de. *Considerações sobre a ligação fluvial das Bacias dos Rios Paraguai e Amazonas*. São Paulo: CIBPU, 1965.

ASSOCIAÇÃO DOS GEÓGRAFOS BRASILEIROS/AGB. *Condições geográficas e aspectos geoeconômicos da Bacia Paraná-Uruguai*. São Paulo: CIBPU, 1955.

BARCELLOS, José Lima (Escritório). *Companhia Siderúrgica Matogrossense/COSIMA: relatório dos estudos e anteprojetos para a implantação da usina siderúrgica*. CIBPU. s. l., s. d.

BARROS, Eudoro H. Lins de. *Recursos florestais da Bacia Paraná-Uruguai*. São Paulo: CIBPU, 1956.

BERENHAUSER JR., Carlos. *Possibilidades industriais na Bacia Paraná-Uruguai*. São Paulo: CIBPU, 1956.

BERGER, João. *Preservação e industrialização do pescado*. São Paulo: CIBPU, 1967.

CAMPINO, Antonio Carlos. e NUNES, Egas Moniz. *Análise econômica do sistema educacional da região Centro-Sul*. São Paulo: CIBPU, 1971.

CASTRO, Paulo de Carvalho e. *Saúde e saneamento no Estado de São Paulo*. São Paulo: CIBPU, 1964.

CESP. *A Região de Ilha Solteira e suas possibilidades de desenvolvimento econômico: caracterização da agricultura*. São Paulo: CIBPU, 1970a.

CESP. *A Região de Ilha Solteira e suas possibilidades de desenvolvimento econômico: caracterização dos recursos naturais*. São Paulo: CIBPU, 1970b.

CESP. *A Região de Ilha Solteira e suas possibilidades de desenvolvimento econômico: pré-projetos industriais*. São Paulo: CIBPU, 1970c.

CESP. *A Região de Ilha Solteira e suas possibilidades de desenvolvimento econômico: caracterização da indústria*. São Paulo: CIBPU, 1972.

CIBPU. *Conferência dos Governadores (de 1951)*. Subdivisão de Impressão e Fotocópia da Estrada de Ferro Sorocabana, s. d. l. , s. d.(a).

- CIBPU. *CIBPU: O que é? o que faz? como funciona?* São Paulo: CIBPU, s. l., s. d.(b).
- CIBPU. *Relatório do exercício de 1954*. São Paulo: CIBPU, 1955.
- CIBPU. *Contrato firmado entre o Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais (RS) e a CIBPU, para estudos da ligação das Bacias dos rios Ibicuí-Jacuí, em 03/04/1956*. São Paulo: CIBPU, 1956.
- CIBPU. *Relatório do exercício de 1956*. São Paulo: CIBPU, 1957.
- CIBPU. *Relatório de 1957-1958*. São Paulo: CIBPU, 1959.
- CIBPU. *Relatório do exercício de 1959*. São Paulo: CIBPU, 1960a.
- CIBPU. *Aproveitamento hidroelétrico do Rio Paraná: Saltos de Urubupungá-Itapura, Barragem de Jupiaá*. São Paulo: CIBPU, 1960b.
- CIBPU. *Relatório do exercício de 1960*. São Paulo: CIBPU, 1961.
- CIBPU. *Relatório do exercício de 1963*. São Paulo: CIBPU, 1964a.
- CIBPU. *Aproveitamento integral do Rio Paraná*. Usina Hidrelétrica Paranayara: relatório de 1963. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado, 1964b.
- CIBPU. *Relatório do exercício de 1964*. São Paulo: CIBPU, 1965a.
- CIBPU. *Diagnóstico geral da Bacia Paraná-Uruguai* (Tese apresentada ao I Congresso Brasileiro de Desenvolvimento Regional). Araxá-MG. São Paulo: CIBPU, 1965b.
- CIBPU. *Relatório do Exercício de 1965*. CIBPU: São Paulo, 1966a.
- CIBPU. *Relatório do exercício de 1966*. São Paulo: CIBPU, 1966b.
- CIBPU. *Análise do Centro-Sul como uma região*.(2v.) São Paulo: CIBPU, 1966c.
- CIBPU. *X Conferência de Governadores: anais*. Urubupungá: CIBPU, 1968.

CIBPU. *Relatório geológico e pedológico exploratório do Alto Paraguai*. São Paulo: CIBPU, 1971.

CINTRA, Jorge do Amaral. *Meios internacionais de financiamento a projetos de desenvolvimento da economia paulista*. São Paulo: CIBPU, 1964.

CORRÊA, Carlos Astrogildo. *Plano Regional Econômico da Bacia Paraná-Uruguai*. São Paulo: CIBPU, 1954.

CZARNY, Raul. *Plano de Industrialização Regional: alguns aspectos da economia do Estado de Santa Catarina e seleção de pólos de desenvolvimento*. São Paulo: CIBPU, 1964.

DEERS PLANEJAMENTO E ENGENHARIA S/A. *Etude et avant-projets des travaux d'aménagement en voies navigables des cours inférieurs des fleuves Paranapanema, Tibagi et Ivinhema-Brilhante*. V. 1 (texto), v. 2 (anexos). São Paulo: CIBPU, 1958.

DELFIM NETTO, Antonio. *Comissão Técnica de Industrialização Regional: relatório preliminar*. (Relatório apresentado na IX Conferência de Governadores da CIBPU). Cuiabá: 1963.

DEP(CIBPU). *Interligação das Bacias Prata-Amazonas: Madeira-Guaporé-Alegre-Aguapeí-Paraguai: estudos preliminares*. São Paulo: CIBPU, 1966.

DEP (CIBPU). *Aproveitamento integral do Médio e Alto Paraná*. Usina Hidrelétrica Umuarama Brasil-Paraguai. São Paulo: CIBPU, 1967.

DPES (CIBPU). *Os pólos de desenvolvimento industrial da CIBPU e o planejamento regional*. (Trabalho apresentado ao I Seminário Nacional sobre Pólos de Desenvolvimento). Recife: CIBPU, 1966.

DPES (CIBPU). *Pré-projeto para instalação de indústria de óleos vegetais*. São Paulo: CIBPU, s. d.(a)

DPES (CIBPU). *Plano de industrialização regional: estudos e pré-projetos para investimentos em médias e pequenas empresas*. Porto Alegre: 3v., s.d.(b)

DPES (CIBPU)/SECRETARIA DA AGRICULTURA DO ESTADO DE SÃO PAULO (Divisão de Economia Rural). *Aspectos do abastecimento na cidade de São Paulo*. São Paulo: CIBPU, 1967.

DEPRC. *Plano geral de trabalho* (para a ligação das Bacias dos rios Ibicuí e Jacuí, no Rio Grande do Sul, de acordo com contrato firmado entre DEPRC e a CIBPU). s. l., Divisão de Portos e Vias Fluviais/DEPRC, 1956.

EDISONBRAS. *Aproveitamento hidráulico do Rio Paraná: Urubupungá*. São Paulo: CIBPU, 1957.

FACULDADE DE SAÚDE PÚBLICA DA USP/INSTITUTO DA PESCA DA SECRETARIA DE AGRICULTURA DO ESTADO DE SÃO PAULO. *Poluição e piscicultura* – notas sobre poluição, ictiologia e piscicultura. São Paulo: CIBPU, 1970.

FREITAS, Luiz Mendonça de. *Problemas básicos da agricultura paulista*. São Paulo: CIBPU, 1964.

GROTH, Ernesto. (Coord.). *Projeto de um distrito industrial: Presidente Prudente*. São Paulo: CIBPU, 1968.

IKEDA, Akihiro. *Plano de Industrialização Regional*: alguns aspectos da economia do Estado do Rio Grande do Sul e seleção de pólos de desenvolvimento. São Paulo: CIBPU, 1964.

INSTITUTO AGRONÔMICO DE CAMPINAS (Centro Tropical de Pesquisas e Tecnologia de Alimentos). *Industrialização do babaçu*. São Paulo: CIBPU, s/d.

INSTITUTO AGRONÔMICO DO ESTADO DE SÃO PAULO (Seção de Agrogeologia). *Solos da Bacia Paraná-Uruguai*. São Paulo: CIBPU, 1961.

KRAUSE, Walter Paul. *O problema industrial paulista*. São Paulo: CIBPU, 1964.

LAMPARELLI, Celso M. RIVERA, Luiz L. *Análise da situação educacional*: ensino fundamental e médio no Estado de São Paulo. São Paulo: CIBPU, 1964.

LEME, Ruy A. S. *COSIMA*: estudo preliminar do mercado. São Paulo: CIBPU, 1964.

LEVY, Samuel et al. *Análise econômica do sistema educacional de São Paulo*. São Paulo: CIBPU, 1970.

- MAACK, Reinhard. *Notas preliminares sobre as águas do subsolo da Bacia Paraná-Uruguaí*. Curitiba: CIBPU, 1970
- MELLO, Luiz Anhaia. *Normas gerais de construção e urbanismo para cidades do interior* (reedição atualizada da de 1938). São Paulo: CIBPU, 1955.
- MELRO, Paulo A. Freitas. *Comissão Técnica de Energia Elétrica*: relatório preliminar. (Relatório apresentado na IX Conferência de Governadores da CIBPU). Cuiabá: 1963.
- MODESTO, Scagliusi. *O ensino técnico no Estado de São Paulo*. São Paulo: CIBPU, 1964.
- MORAIS, Adail. *Os investimentos estrangeiros e a Bacia Paraná-Uruguaí*. (Relatório apresentado ao Conselho Deliberativo da CIBPU em 1958). Porto Alegre: 1958.
- MORAIS, Luciano Jacques de. *Recursos minerais da Bacia Paraná-Uruguaí*. São Paulo: CIBPU, 1956.
- MORTADA, Nelson. *Plano de Industrialização Regional*: alguns aspectos da economia do Estado de Mato Grosso e seleção de pólos de desenvolvimento. São Paulo: CIBPU, 1964.
- MORTADA, Nelson. SIRKS. Swiatoslaw. *Energia elétrica*: produção e demanda (São Paulo). São Paulo: CIBPU, 1968.
- NOGUEIRA, Oracy. *Desenvolvimento de São Paulo*: imigração estrangeira e nacional (Índices demográficos, demógrafo-sanitários e educacionais). São Paulo: CIBPU, 1964.
- NUCCI. Nelson Luiz R. e outros. *Equipamentos urbanos de água e esgotos no Estado de São Paulo*. São Paulo: CIBPU, 1964.
- PEZZONI, Hilton Liviero. *Plano de Industrialização Regional*: alguns aspectos da economia do Estado de Minas Gerais e seleção de pólos de desenvolvimento. São Paulo: CIBPU, 1964.
- PICHLER, Ernesto (tradutor). *Geologia e engenharia de barragens*. São Paulo: CIBPU, 1956.

- PINHO, Diva Benevides. *Cooperativismo e desenvolvimento das zonas rurais do Estado de São Paulo*. São Paulo: CIBPU, 1964.
- PORTUGAL, Affonso Henrique F. *Política de navegação interior e programas do DNPVN*. (Palestra proferida na reunião do Conselho Deliberativo da CIBPU em 25/6/1965). São Paulo: CIBPU, 1965.
- ROCCA, Carlos Antonio. e BARROS, José Roberto M. de. *Recursos humanos e estrutura do comércio exterior*. São Paulo: CIBPU, 1972.
- ROCHA, Paulo Mendes da. *Comissão Técnica de Navegação Fluvial: relatório preliminar*. (Relatório apresentado na IX Conferência de Governadores da CIBPU). Cuiabá: 1963.
- SAGMACS. *Problemas de desenvolvimento: necessidades e possibilidades do Estado de São Paulo*. (2 v.). São Paulo: CIBPU, 1954.
- SAGMACS. *Problemas de desenvolvimento: necessidades e possibilidades dos Estados do Rio Grande do Sul, Santa Catarina e Paraná*. (v.1). São Paulo: CIBPU, 1958.
- SECRETARIA DA AGRICULTURA DO ESTADO DE SÃO PAULO/ CIBPU. *Aspectos do abastecimento na cidade de São Paulo*. São Paulo: CIBPU, 1967.
- SERVIÇOS DE PLANEJAMENTO, ENGENHEIROS E ECONOMISTAS ASSOCIADOS/SPL. *Análise preliminar do desenvolvimento econômico da Bacia Paraná-Uruguai*. São Paulo: CIBPU, 1956.
- SOCIETÁ EDISON. *Aproveitamento integral do Alto Paraná: Usina hidrelétrica de São Simão*. Milão: Societá Edison, 1963.
- TRINDADE, Estácio Correa da. *Estrutura geoeconômica de Mato Grosso*. São Paulo: CIBPU, 1962.
- VIACAVA, Carlos. *Plano de Industrialização Regional: alguns aspectos da economia do Estado de Goiás e seleção de pólos de desenvolvimento*. São Paulo: CIBPU, 1964.
- YASSUDA, Eduardo Riomey (coord.). *Relatório geral sobre a hidrologia da Bacia do Rio Paraná a montante de Guaiara*. São Paulo: CIBPU, 1966.

YOKOTA, Paulo. *Plano de Industrialização Regional*: alguns aspectos da economia do Estado do Paraná e seleção de pólos de desenvolvimento. São Paulo: CIBPU, 1964.

YOKOTA, Paulo. *A regionalização do Estado de São Paulo*. São Paulo: CIBPU, 1968.

PERIÓDICOS PESQUISADOS

Jornal *O Mato-grossense*, de Campo Grande: período de 1959 a 1968.
Jornal *Correio do Estado*, de Campo Grande: período de 1955 a 1968).
Jornal *do Comércio*, de Campo Grande: período de 1953 a 1965.
Jornal *O Estado de Mato Grosso*, de Cuiabá: período de 1952 a 1963.
Jornal *Folha Mato-grossense*, de Cuiabá: período de ago. a dez. 1969.
Jornal *Folha da Manhã*, de São Paulo: período de set. a nov. de 1951.
Revista *Brasil-Oeste*: período completo de 1956 a 1967.

ENTREVISTAS REALIZADAS

FRAGELLI, José Fontanilhas, em 1 dez. 1998.
NOGUEIRA, Breno Cyrino, em 22 ago. 2001.
JORGE, Wilson Edson, em 13 set. 2001
QUINTELLA, Wilson, em 13 set. 2001a.
DELFIM NETTO, Antonio, em out. 2001.
BUENO, Luiz de Freitas, em nov. 2001.
ALMEIDA, Carlos Eduardo de Almeida, em 28 nov. 2001.
QUINTELLA, Wilson, em 4 dez. 2001b.



TRIUNFAL
GRÁFICA & EDITORA

Diagramação, Impressão e Acabamento

Triunfal Gráfica e Editora

Rua José Vieira da Cunha e Silva, 920/930/940 - Assis/SP
CEP 19800-141 - Fone: (18) 3322-5775 - Fone/Fax: (18) 3324-3614
CNPJ 03.002.566/0001-40