



Presidência da República
Casa Civil
Secretaria de Administração
Diretoria de Gestão de Pessoas
Coordenação – Geral de Documentação e Informação
Coordenação de Biblioteca



BIBLIOTECA DA
PRESIDÊNCIA
DA REPÚBLICA

LANÇAMENTO DO EDITAL DE LICITAÇÃO PARA CONSTRUÇÃO E EXPLORAÇÃO DA FERROVIA LESTE-OESTE

Palácio do Planalto
17 de fevereiro

A Ferrovia Leste-Oeste inicia a criação de infraestrutura de apoio ao Brasil-Central, onde se encontra a nossa maior região agrícola. A ferrovia garantirá, para os produtos transportados, um preço menor, competitivo, no setor da exportação.

13 de fevereiro — A CUT e a CGT marcam greve geral. de 48 horas, para os dias 14 e 15 de março, em protesto contra o congelamento de salários.

14 de fevereiro — O Congresso Nacional rejeita a Medida Provisória n.º 26, remetida pelo Presidente Sarney, que dava amplos poderes ao Governo para privatizar as estatais.

15 de fevereiro — O Ministro Mailson da Nóbrega faz balanço otimista do primeiro mês do Plano Verão. Aponta a redução do déficit de caixa do Tesouro, dos previstos NCz\$ 1,1 bilhão para NCz\$ 84,4 milhões, em janeiro, como prova do êxito do Plano.

— As estimativas para a safra agrícola deste ano indicam novo recorde: 72 milhões de toneladas de grãos, depois de dois anos ininterruptos de crescimento na produção nacional.

* Com improvisos.

Esta solenidade de lançamento do edital de licitação da Ferrovia Leste-Oeste tem uma alta significação para o País em diversos registros.

É o primeiro passo para a criação de infra-estrutura de apoio ao Brasil Central, onde se encontra a nossa maior fronteira agrícola.

A produção de grãos dessa região tem apresentado um crescimento médio de cerca de 9%, contribuindo, decisivamente, para que o Brasil obtenha grandes safras nos últimos anos.

Dezenas de milhões de hectares do Brasil Central são terras aptas ao plantio, o que representa um imenso potencial que mal começamos a explorar.

Devo dizer que, no Planalto Central, está uma região duas vezes maior do que toda a região hoje ocupada, em agricultura, no Brasil.

No entanto, as grandes distâncias em relação aos centros de consumo e pólos de exportação e a precariedade do sistema de transporte, hoje existente, oneram o custo final da produção, prejudicando o seu desempenho no mercado externo e elevando os preços no mercado interno.

A ferrovia Leste-Oeste permitirá o escoamento dessa produção para os grandes centros consumidores, para exportação a custos mais reduzidos.

Está amplamente comprovado que o sistema ferroviário é o que satisfaz, de forma mais barata e eficaz, a demanda por transportes de carga.

Na área do Brasil Central, por exemplo, no trecho já construído da Ferrovia Norte-Sul, a diferença do preço por tonelada de soja transportada é da ordem de US\$ 20,00, para o porto do Itaqui, que já pode funcionar com o trecho da Norte-Sul já concluído.

E devo também dizer que esta estrada, que todos diziam que teria um único passageiro, que seria o Presidente da República, nessa fase de teste nós já temos cerca de 70.000 toneladas de grãos prontas para transportar para o porto do Itaqui e pedidos de cerca de 600.000 toneladas, o que mostra a potencialidade dessa região, que só precisa de

que realmente nós tenhamos transporte para que ela seja a nova grande fronteira de riqueza do Brasil do futuro.

Muitos perguntam por que até hoje o Brasil Central não tinha sido ocupado pela agricultura. E eu tenho respondido que por três fatores:

em primeiro lugar, que essas terras não dispunham de uma tecnologia apropriada a uma produção rentável. Nós não conhecíamos tecnologias para manejo de solo.

Em segundo lugar, nós não dispúnhamos de sementes adaptadas a esta região.

Hoje, com a descoberta das novas espécies, por exemplo, de soja, com a rentabilidade que elas têm, com as técnicas de manejo de solo, com as técnicas de irrigação, nós temos possibilidade de, imediatamente, a curto prazo, desde que tenhamos transporte, chegarmos ao fim deste século com uma produção do Brasil superior a 100 milhões de toneladas de grãos. Daí a importância que nós vislumbramos na possibilidade do Brasil dispor novamente de uma malha ferroviária capaz de atender aos caminhos da grande produção do futuro.

As estradas de ferro, como bem aqui acentuou o Ministro José Reinaldo, foram, no passado, as grandes vias de abertura do País, de criação de riqueza, de circulação de nossa riqueza. E elas foram feitas, justamente, pela iniciativa privada. Depois de algum tempo, as estradas de ferro começaram a diminuir no Brasil, enquanto em todo o mundo elas cresciam. Nós chegamos a ver que tínhamos 40.000 quilômetros de estrada de ferro. Hoje, temos 29.000 e apenas 4.000 de estradas de ferro modernas, capazes de atender à circulação de nossa produção.

Basta isto, esse quadro, para mostrar que o Brasil não dará, sem dúvida, aquele passo gigantesco no caminho da sua produção se não fizer duas coisas: voltar-se para as estradas de ferro como o grande meio dos transportes de grandes volumes; não desfrutar daquilo que no mundo inteiro hoje já se faz, que é o transporte intermodal, a conjugação dos vários tipos de transporte.

Por outro lado, em matéria de estrada de ferro, durante certo tempo, elas ofereceram a perspectiva mundial de

que o tempo das estradas de ferro tinha passado. Começaram a entrar em dificuldades. Mas hoje há um florescimento no mundo inteiro e sabe-se que a estrada de ferro, sem dúvida, será o transporte do futuro.

Por dois motivos: em primeiro lugar, pelo desenvolvimento tecnológico. Os trens passaram a ter uma grande velocidade, e condições de aumentar e melhorar a rentabilidade dos custos.

E por outro lado, um fator que é muito importante: é que se descobriu que a estrada de ferro comportava, como comporta hoje, a sua divisão em três setores.

Primeiro, um proprietário da linha, o construtor da linha.

Segundo, uma outra companhia que opera com os trens de transporte.

E terceiro, uma outra companhia que opera com os serviços.

A integração separada desses três setores fez com que existisse uma nova concepção em matéria de estrada de ferro no mundo inteiro. E por isso, nos grandes países, esse tipo de organização passou a dar às estradas de ferro uma outra dimensão, que elas não tinham.

E o Brasil? Nós, no Brasil, ficamos até hoje com a idéia de extinguir ramais deficitários, de matar as estradas de ferro, de não termos projetos de estradas, e, quando hoje nos debruçamos sobre o problema ferroviário brasileiro, vamos buscar a visão dos brasileiros do século passado, o traçado das estradas de ferro do século passado. Quando hoje se combate a Norte-Sul, a gente se lembra que ela não foi pensada por nós. Ela foi pensada há cerca de 100 anos, esperando que pudesse ser construída, como também esta estrada aqui, agora, de que nós estamos lançando o edital.

Mas vamos ver com os olhos do futuro este grande País, no dia que ele puder ter uma malha rodoviária pegando de Leste a Oeste, de Norte a Sul, com a integração de grandes portos, com o transporte intermodal, com a conexão com as estradas de rodagem. Esta vasta região do Planalto Central, só ela, como eu disse, representa duas vezes mais a potencialidade de toda a área de que o Brasil

hoje dispõe em matéria de agricultura, só ela será capaz de fazer uma revolução fantástica, de mudar totalmente a face deste País, não somente sob o ponto de vista econômico, mas também do ponto de vista social.

Em vez do inchamento das grandes cidades, nós teremos melhor qualidade de vida no campo.

Por isso a nossa visão é de que, pelo menos hoje, já que não podemos materializar estas coisas, devemos semear a idéia da restauração, criando uma consciência nacional de que esse é o caminho do futuro em matéria de transportes no País. E se sabe que não teremos desenvolvimento se não tivermos energia, transporte. Daí o famoso binômio do Presidente Juscelino, energia e transporte, porque se quisermos crescer 1% teremos que crescer, em energia, 1,4%. Se quisermos crescer 1% ao ano, teremos que crescer, em transporte, 1,6%.

Transporte e energia têm que ir à frente do desenvolvimento para puxar o desenvolvimento econômico.

A ferrovia Leste-Oeste permitirá o escoamento dessa produção para os grandes centros consumidores.

A excessiva predominância do sistema rodoviário no transporte da produção brasileira é um dos grandes males herdados do passado. Além de apresentar custos mais elevados, o transporte rodoviário estimula o crescente consumo de petróleo, fortalecendo uma perigosa dependência em relação a um derivado caro e de baixa disponibilidade no mercado internacional do futuro.

Existe hoje no Brasil menos de 30.000 quilômetros de ferrovias.

A Argentina, cujo território é três vezes menor do que o brasileiro, dispõe de um sistema ferroviário que é 20% superior ao sistema ferroviário brasileiro.

Os Estados Unidos, com uma área territorial próxima à do Brasil, contam com 300.000 quilômetros de ferrovia em operação. Ou seja, uma rede 10 vezes maior que a brasileira. Em 1986, a produção ferroviária brasileira representou cerca de 6% da produção registrada nos Estados Unidos.

Esses dados mostram o desequilíbrio da matriz de transportes no Brasil.

Portanto, o ato que hoje nós celebramos ratifica o propósito de prestigiar as estradas de ferro, bem como de transferir à iniciativa privada a principal responsabilidade na condução do processo do desenvolvimento brasileiro.

Eu acho que é uma das maneiras de fortalecermos a presença da iniciativa privada na nossa economia. Nesses últimos dias, nós temos falado muito de privatização e eu espero, do Congresso brasileiro, onde foi apresentado um projeto, substituindo a medida provisória que para aquelas Casas mandei, que esse projeto possa ter uma tramitação rápida e que o problema seja equacionado de modo a que Poder Executivo e Poder Legislativo encontrem uma solução para esse problema, que é angustiante.

Angustiante, porque o problema da privatização não é mais um problema ideológico. É apenas um fato. O Governo não dispõe mais de recursos de nenhuma natureza para investir em setores que não sejam aqueles setores essenciais.

Com a nova distribuição de renda, o poder da União ficou apenas com 35% da renda nacional, e nós, com isso, temos que sustentar todo o Estado brasileiro, todas as nossas atividades que cabem ao Estado e que devem se concentrar, sobretudo, em educação e saúde. E cada vez que nós temos uma companhia, um setor em que o Estado está participando deficitariamente, como temos companhias nas quais nós estamos gastando cerca de US\$ 500 milhões por ano de prejuízo dessas companhias que podiam ser operadas por particulares, com isso nós estamos fechando muitos hospitais, deixando de abrir muitas escolas, que é a função do Estado. Educação, saúde, e bem-estar social, e segurança para a sociedade.

Toda vez que nós formos desviar recursos para esses setores, que não são setores da competência do Estado, evidentemente nós estamos diminuindo a possibilidade do Estado brasileiro prestar ao povo — porque essa é a sua obrigação — aqueles serviços de que ele tanto necessita e que o povo brasileiro reclama dia e noite, muito justamen-

te, pelos baixos índices de qualidade de vida que nós apresentamos no nosso País.

Daí, porque, quando se fala — eu repito e tenho falado sempre — em privatização, ela é uma necessidade imperiosa, hoje, em face da realidade nossa, do Estado brasileiro.

Não é um problema ideológico, não é saber se o melhor caminho seria esse ou aquele. É a impossibilidade. O Estado não tem recursos para agüentar as companhias deficitárias nem os setores que ele não pode carregar.

Já que eu tive que improvisar bastante, vou terminar porque acho que o essencial foram as coisas que aqui nós tratamos. O senhor Ministro dos Transportes teve a oportunidade de fazer um relato amplo sobre o problema ferroviário e a situação das ferrovias no Brasil. Mas, concluindo, quero mostrar o quanto de densidade tem esta solenidade de hoje.

Nós retornamos a entregar à iniciativa privada a participação num dos setores mais importantes da vida nacional.

No tempo que a iniciativa privada participou da construção da malha ferroviária brasileira, nós tivemos uma fase de crescimento, nós tivemos uma fase de desenvolvimento dessa malha ferroviária. No momento em que o Estado passou a tentar tomar conta dela, ela começou a definhir, chegando à exaustão em que nós estamos nestes dias.

E estamos retomando esta linha novamente, que foi a linha que, no passado, nos deu a malha rodoviária que descobriu grandes regiões do Brasil. E eu espero que a iniciativa privada possa atender a esse chamamento, participando dessa concorrência e construindo essa estrada que será, em termos do futuro, uma das grandes vias responsáveis pelo desenvolvimento do Brasil.

Eu olho o Brasil, eu vejo o mapa do Brasil, no século XXI, daqui a alguns anos, com essas duas linhas traçadas, de Norte a Sul, de Leste a Oeste, com os grandes rios, com as grandes rodovias, integrando os seus transportes e servindo à grande potência que é e que vai ser o nosso grande Brasil.