



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

ASSINATURA DO EDITAL DA LINHA
VERMELHA (AVENIDA BRASIL/RJ)
E ACORDO PARA CONCLUSÃO
DA FERROVIA DO AÇO

Palácio do Planalto
9 de fevereiro

Cooperação entre o poder público e a iniciativa privada, permite a construção da Linha Vermelha — a ampliação da Avenida Brasil/RJ, e o reinício dos trabalhos da Ferrovia do Aço.

2 de fevereiro — O Deputado Ulysses Guimarães é eleito Presidente da Câmara dos Deputados e, à noite desse mesmo dia, Presidente da Assembléia Nacional Constituinte.

Os atos que acabamos de assinar se revestem de um significado de inestimável importância na vida administrativa do País. Eles marcam o início de um novo e inédito sistema de cooperação entre o poder público e a iniciativa privada. E, neste sentido, têm inegável repercussão política, econômica e social para a articulação dos mais legítimos interesses do Estado e da sociedade. Pela primeira vez em nossa história, o Governo Federal abre à participação do capital privado um empreendimento que, beneficiando diretamente a população, tem sido, até aqui, um encargo exclusivo do poder público.

Aplicamos no Brasil um sistema de associação que se tem revelado útil, proveitoso e eficaz nas economias mais desenvolvidas do mundo. O que é importante ressaltar, no

entanto, não é apenas o ineditismo dessa iniciativa, mas, sobretudo, a demonstração de confiança no grau de amadurecimento de nossas possibilidades e de nosso desenvolvimento. São recursos brasileiros, resultado da poupança nacional, aplicados reprodutivamente no benefício coletivo de milhões de brasileiros usuários de um trecho de rodovia que apresenta a maior densidade de tráfego do País.

Com relação à chamada Linha Vermelha, resolve-se, mediante a aplicação direta e investimentos que não oneraram o erário, um dos mais graves problemas da população do Rio de Janeiro. O capital a ser investido, num prazo que não deve ultrapassar três anos, supera o montante de 200 milhões de dólares, quantia que expressa bem a potencialidade da economia de mercado para cujo aprimoramento o Governo Federal não tem poupado esforços. Abrem-se, assim, incontáveis perspectivas para que, em outras áreas de igual relevância, possamos ver associados, não apenas o Governo Federal, mas também os governos estaduais e os governos municipais, à capacidade criadora da iniciativa privada em medidas da mesma natureza.

As repercussões sociais do empreendimento podem ser medidas pela peculiaridade dessa nova forma de concessão. Beneficiam-se da ousadia dessa experiência, que espero ver repetida em outras áreas de igual relevância, as milhares de pessoas que diariamente hão de trafegar em condições de segurança, conforto e comodidade, rigorosamente inédidos em nosso País.

A utilização dos recursos da iniciativa privada, nessa nova modalidade de gerência político-administrativa, permitirá ao Governo o uso de suas disponibilidades no resgate de nossa dívida social para com as populações de baixa renda, no campo do saneamento básico, da implantação de infra-estrutura e do quanto se fizer necessário para a incorporação desses segmentos sociais ao mercado de consumo, que é uma das preocupações fundamentais do meu governo.

Se todos esses benefícios dão a dimensão histórica dessa experiência, ao viabilizarmos a ampliação da Avenida Brasil, outros tão significativos quanto importantes resultam igualmente do acordo de cooperação assinado entre a

Rede Ferroviária Federal S.A. e a Mineração Reunidas Brasileiras, também com a interveniência do Ministério dos Transportes.

Esse instrumento jurídico, igualmente pioneiro como nova forma de cooperação entre o Estado e a iniciativa privada, permitirá que sejam reiniciados os trabalhos da Ferrovia do Aço, em que já foram aplicados — lamentavelmente, até agora sem retorno — cerca de 2 bilhões de dólares. O trecho a ser concluído, entre Jaceaba e Volta Redonda, tem cerca de 300km, constituindo-se na parte prioritária do projeto inicial, que contemplava a ligação do triângulo econômico Rio-Belo Horizonte-São Paulo. Ele será construído em bitola larga, com capacidade de 25 milhões de toneladas anuais, a ser atingida em 1990.

A retomada desse investimento só se tornou possível porque, através do acordo, a Mineração Reunidas Brasileiras se compromete a contribuir com o equivalente a 70 milhões de dólares, na forma de pagamento — à Rede Ferroviária — de fretes antecipados referentes ao uso futuro da ferrovia. Trata-se de uma aplicação de risco, na medida em que a rede somente irá ressarcir a aplicação daquela mineradora em valores anuais correspondentes a 60% do valor devido pelo transporte que exceder ao patamar de 15 milhões de toneladas.

Por tudo isso, congratulo-me com as ações desenvolvidas pelo ministro José Reinaldo, dos Transportes, pelo início, no âmbito de sua pasta, de um ambicioso e promissor projeto de cooperação mútua entre o Governo Federal e a iniciativa privada.

Inúmeras vezes tenho me referido à necessidade de Apelarmos para novas formas criativas de administrarmos as crises periódicas que assolam indistintamente todos os países em desenvolvimento, que é a crise de recursos.

Estamos iniciando, no Ministério dos Transportes, uma maneira criativa de contornar a dificuldade de obtenção de recursos oficiais para colocar no País o parque de transporte de que ele necessita. Não foi à toa que o Presidente Juscelino Kubitschek construiu o binômio de sua administração sobre a energia e o transporte. Nós sabemos

perfeitamente que a cada 1% do crescimento econômico equivale a mais de 1% do crescimento no setor de transportes e no setor de energia. No setor de energia, com o Plano de Recuperação Energética, retomamos a dinâmica das aplicações no setor de energia no País inteiro. Agora mesmo inauguramos em Itaipu duas turbinas com capacidade de 1 milhão e 400 mil kws que livraram o Centro-Sul do perigo do racionamento. Recuperamos, em cerca de 14 meses, 40 meses de atraso na implantação dessas duas turbinas.

Por outro lado, ao construirmos a linha de transmissão em corrente contínua de Iguaçu até Ponte Preta, nós conseguimos, em tempo recorde, colocar à disposição do parque industrial brasileiro não só essa energia produzida pelas duas turbinas inauguradas como o planejamento retomado da conclusão das novas turbinas que serão colocadas este ano.

De outra parte, retomamos a construção das obras interrompidas sem procurar construir obras novas, mas concluindo as obras em andamento. No setor norte, estamos terminando as demarches no sentido da conclusão da Usina de Tucuruí, bem como a construção do segundo linhão de Tucuruí até Presidente Dutra, com a interligação com a CHESF, capaz de, também, retirar o Nordeste do perigo do racionamento a que nós estamos entregues não só pela escassez de chuvas, como também pela paralisação durante muitos anos do programa energético do País.

É esse trabalho anônimo que também está sendo feito diuturnamente pela administração pública.

E no setor de transportes, o Dr. José Reinaldo está encarregado de uma revolução que é a implantação do transporte intermodal do nosso País. A modernização dos nossos transportes, de maneira a interligarmos os diversos meios de transportes para que o País possa desfrutar mais rapidamente, com menores recursos e mais baratos, o seu sistema de transporte.

Nesse sentido tivemos de criar, pela falta de recursos, alguns mecanismos capazes do País avançar. E um deles é justamente esse, de usar aquilo que os grandes países desenvolvidos começaram a usar, que é a participação da ini-

ciativa privada. Para isso é preciso que a iniciativa privada tenha confiança no País, porque não vai investir no setor de transportes se não tiver confiança no futuro do seu País. É justamente o que nós estamos verificando neste instante, quando a iniciativa privada passa a ter confiança no País e a investir em setores de transportes juntamente com o Governo.

No caso da Ferrovia do Aço, iremos concluí-la, como foi dito, graças a uma antecipação de fretes com financiamento feito pelas empresas que serão usuárias desse transporte, terminando essa ferrovia que há tantos anos se arrasta como uma daquelas obras que os portugueses chamavam as «obras de Santa Engrácia».

No setor de transportes devemos, também, ressaltar o que adiantou aqui o nosso ministro José Reinaldo. Estamos já publicando nos jornais o edital para retirada do material destinado à concorrência pública da Ferrovia Norte-Sul, que deverá ligar Açailândia até Brasília, e de Brasília até o porto de Tubarão, numa via extremamente moderna, capaz de colocar todo o País integrado pelo setor de ferrovia usando os dois maiores portos do País e dois dos maiores do mundo à disposição da produção nacional, que vai, sem dúvida, dar à produção do País condições de competitividade nesse setor.

Basta dizer que a ferrovia que hoje vai de Carajás transportando minério até o Porto de Itaqui, em São Luis, consegue, também acoplada ao grande Porto de Itaqui, transportar minérios nos maiores navios do mundo em condições competitivas. Navios que só ancoram naquele porto, em Roterdã e num determinado porto da Ásia, e que também têm capacidade de ancorar em Tubarão.

Para dizer o quanto isso representa em competitividade basta referirmos o fato de que uma tonelada de minério transportada do Porto de Itaqui ou de Tubarão para o Japão, custa cerca de 8 dólares, enquanto uma tonelada, transportada de São Luis para São Paulo, custa cerca de 70 dólares. A racionalização dos transportes, portanto, é um desafio que nós temos de enfrentar para o Brasil do século XXI.

A Ferrovia Norte-Sul vai colocar à disposição dessa produção todo o nosso grande potencial, não só de minério como também agrícola, do Centro-Oeste. Essa ferrovia será construída com recursos do Governo mas aberta também à participação da iniciativa privada, dentro da filosofia moderna que está recuperando as ferrovias no mundo inteiro, de que elas devem ser divididas em três companhias: uma é proprietária dos trilhos, outra, proprietária dos trens, e a outra proprietária dos serviços que utilizam essas ferrovias.

Por outro lado, como referiu o Ministro José Reinaldo, essa ferrovia também será acoplada através do transporte intermodal com um grande terminal fluvial em Imperatriz que possibilitará, então, o transporte de Manaus e de todo o Rio Amazonas até Imperatriz, pelo Rio Tocantins, onde, através de um porto de containers, poderá, com absoluta rapidez, colocá-la nesses trens de alta rentabilidade e velocidade, que irão constituir a Ferrovia Norte-Sul.

Naturalmente que depois de construída, será a Norte-Sul a espinha dorsal dos transportes rodoviários competitivos do futuro do Brasil que irão receber as outras espinhas dorsais, ferrovias que demandarão Mato Grosso e outras que demandarão à Bahia.

Com o mesmo espírito estamos lançando hoje, aqui, o edital da Linha Vermelha, possibilitando a entrada do País nesse novo tipo de cooperação. Como também o trem de São Paulo ao Rio de Janeiro, o trem de alta velocidade cujos estudos estão muito adiantados e que dentro de breves meses nós estaremos também iniciando, colocando a serviço do País.

Isto não descuidou, também, o dia-a-dia no Ministério dos Transportes. Conseguimos recuperar no ano passado 3.800 quilômetros de rodovias, e nossa meta neste ano é 5.800 quilômetros. Recuperamos as rodovias quase que intransitáveis do Brasil inteiro e estamos continuando essa recuperação sem também deixarmos de fazer as vias mais necessárias como vias que estavam para ser terminadas, como a estrada de Porto Velho a Rio Branco, e muitas outras estradas que estamos terminando.

Por tudo isso, congratulo-me com as ações que foram desenvolvidas pelo Ministério dos Transportes. Inúmeras vezes tenho me referido à necessidade de apelarmos, como disse, para novas formas criativas de administrarmos as crises periódicas que assolam indistintamente todos os países em desenvolvimento e que é a crise de recursos. Graças a essa criatividade, eu não tenho nenhuma dúvida de que nós saberemos resolver não só os problemas de transportes, não só os problemas de energia, como também os problemas da economia.

Os recursos financeiros que os governos conseguem mobilizar através do sistema tributário são inevitavelmente finitos, por mais desenvolvida que seja a economia.

No campo dos transportes públicos, a prática usual tem sido, ou o investimento direto sob a responsabilidade do Estado, ou o recurso ao capital estrangeiro, como se fez antigamente, historicamente, com as ferrovias, desde a primeira concessão, com garantia de juros a partir de 1850.

Hoje, abrimos novos horizontes e descortinamos novas formas cooperativas, com o capital brasileiro, com companhias brasileiras que, pelo seu ineditismo, são um marco histórico. Nem comprometemos nossa capacidade de amortização com novos empréstimos externos, nem investimentos através do aumento de carga tributária, nem geramos inflação. Pouparamos recursos escassos para aplicarmos em áreas em que o retorno se dá mais em termos sociais do que em termos econômicos.

A capacidade gerencial do Governo Federal está patentemente demonstrada nestes atos que, por isso mesmo, merecem e justificam esta comemoração solene. Eles servirão de exemplos para que iniciativas semelhantes se multipliquem.

Mas não podemos deixar de ressaltar que nada disso seria possível, se estes empresários brasileiros, pioneiros em visão e descortino, não acreditassem no futuro promissor de seu país, que alcançávamos com obstinação, trabalho, dedicação e confiança em nossa própria capacidade de realização.