



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

VISITA A CUIABÁ*

Cuiabá, MT

12 de maio

A falta, no Brasil Central, de transporte ferroviário (que está sendo agora planejado) tira à produção de grãos da região um preço competitivo. Como nela se acham mais de duas vezes as áreas das terras já cultivadas no Brasil, é preciso servi-la com grandes linhas de estradas de ferro modernas.

12 de maio — O Presidente José Sarney viaja para Cuiabá onde assina, com o empresário Olacyr de Moraes, o contrato de concessão para construção e operação da Ferrovia Leste-Oeste. O primeiro trecho com 1.600km, vai ligar Cuiabá ao Triângulo Mineiro (Uberaba, Uberlândia) e a Santa Fé do Sul (em São Paulo, a 625km da capital).

Brasileiras e brasileiros de Mato Grosso,

Trouxe um discurso escrito, mas resolvi não ler e sim dizer algumas palavras que sejam mais francas, com as mãos livres, ao povo de Mato Grosso, através desta solenidade.

* Improviso.

No futuro, daqui a muitos anos, quando se escrever a história do desenvolvimento econômico deste Estado, a fotografia desta solenidade aparecerá, amarelecida pelo tempo, com as nossas fisionomias representativas de um ato inaugural definitivo na história desta região.

Por isso mesmo, quis vir a Cuiabá para aqui assinar o contrato de construção da ferrovia que ligará Cuiabá a Santa Fé e a Santarém, com todos os seus outros ramais, que, sem dúvida, incluirão a interligação desta ferrovia com a Transnordestina e com toda a malha ferroviária nacional.

As estradas de ferro constituíram os caminhos da civilização, da penetração, do desenvolvimento do Brasil no fim do século XIX e no princípio deste século. E elas foram construídas pela iniciativa privada. O Governo não dispunha de recursos. Abriu concessões. E as estradas caminharam, criaram cidades, criaram empresários, deram trabalho, construíram riquezas. E com o tempo as estradas de ferro foram morrendo, declinando, chegando até o nosso tempo com a imagem de que este meio de comunicações era, sem dúvida, um meio ultrapassado.

Mas nestes últimos anos as estradas de ferro foram redescobertas. No mundo inteiro há um renascimento do transporte ferroviário. Nos Estados Unidos, onde elas estavam morrendo, elas foram renascendo.

A necessidade do transporte intermodal, isto é, a ligação dos meios de transportes ferroviários, fluvial, aéreo, rodoviário e a conjugação desses meios de transporte fizeram com que a estrada de ferro fosse a espinha dorsal de todos eles.

E se há um ponto em que o Brasil está estrangulado no caminho do seu desenvolvimento é, sem dúvida, no setor de transporte. E no setor de transporte, o nosso atraso no setor ferroviário é dramático para o nosso futuro e para os nossos objetivos de crescimento econômico.

Não é possível que se possa comparar o Brasil com a Argentina, que tem mais estradas de ferro do que o nosso País, neste imenso continente. E mais do que isso, o caminho do crescimento imediato do Brasil está localizado no

Brasil Central, que tem terras, regimes pluviométricos, manejo de solo já dominado pela técnica. Sementes selecionadas, melhorias genéticas feitas em todas as nossas culturas. Mas a grande deficiência é, realmente, no sistema de transportes.

Como teve a oportunidade de dizer Olacyr de Moraes, nós não podemos, jamais, pensar em uma produção competitiva e definitiva com o ônus de 100 dólares por tonelada de grãos produzidos nesta região. Este é um grave problema.

Foi pensando justamente neste problema, verificando que aqui, no Brasil Central, estão mais de duas vezes as áreas das terras já cultivadas no Brasil, que nós pensamos em rasgar esta região com grandes linhas de estradas de ferro modernas, de alta velocidade, com capacidade de transformar essa produção altamente competitiva.

Cometi um erro. Em vez de chamar a estrada Norte-Sul de Norte-Sul eu devia ter dado o nome de Sul-Norte. E talvez tivesse menores resistências. E também acredito que nós devemos falar que a estrada deve ser de Santa Fé a Cuiabá, porque, na realidade, é preciso que se crie, ainda, no País, uma consciência nacional. E a nossa salvação e a de todos nós só pode ser feita no momento em que todos nós nos dermos as mãos com a consciência de que estamos no mesmo barco.

Para chegarmos aos dias de hoje, a este momento, foi preciso percorrer um largo caminho. Modificar normas, legislação, ter coragem de enfrentar procedimentos, tirar a mentalidade de que as estradas de ferro, como todas as estradas de serviços públicos, têm que ser feitas pelo Estado. Ora, hoje o Estado brasileiro é um estado que não tem recursos. Cada vez tem menos recursos. E, quando eu falo em Estado, falo na União, falo nos Estados, falo nos Municípios. Não podemos mais arcar com aquela fase pioneira em que o Estado foi o investidor em todos os setores, e aquele que arrecadava os investimentos que fracassavam, porque, no fim, quem tem que pagar tudo isto é o povo.

O dinheiro que se tira para uma indústria que está dando prejuízo é, sem dúvida, o dinheiro que se tira dos

hospitais, para curar os doentes, a gente pobre que não tem assistência, para as escolas, para os serviços sociais e essa multidão brasileira de desassistidos. Nós não podemos ter, como temos, o nosso parque siderúrgico — para dar um exemplo. Temos usinas que dão prejuízos de 2 milhões de dólares por dia, e o Estado tem que pagar. Retirar de onde? Dos seus parques recursos. E para colocá-los lá ele tem que tirar nesta demanda que existe no Brasil inteiro, de transporte, de saúde, de educação, de assistência social, enfim, de toda a natureza, pois todos nós governantes, hoje, somos acuados diante da grande soma de necessidade e a pouca disponibilidade de recursos que nós temos.

Daí, porque, a solução de dizer que temos que privatizar. Esta não é uma palavra ideológica. Não tem nada de ideologia. Seria bom que o Estado tivesse recursos para fazer tudo. Mas se ele não tem, por que ficarmos parados, se podemos mobilizar forças, recursos que não são do Estado, e colocar esses recursos a serviço da riqueza nacional?

Enfrentando essa mentalidade, nós abrimos o edital para a construção, pelo setor privado, desta ferrovia. E viu-se aquilo que ninguém acreditava: o Brasil é muito rico de recursos humanos. Vemos agora, aqui, um exemplo: aparece gente capaz de ter aquele espírito pioneiro que teve Mauá, no passado; um Olacyr de Moraes, que chega e diz «vou enfrentar». Ele não precisa mais, como acaba de dizer, de aumentar os seus recursos e nem os seus bens, mas deseja participar, como todos nós, de obras que possam modificar a fisionomia do País, de dar à nossa pátria melhores dias.

Temos que ter pioneiros, também. No princípio era o verbo, e eu fui testemunha, quantas vezes, no Senado da República, da pregação pela ferrovia, pela ponte de Jales, a ponte ferroviária. E tivemos a oportunidade, como Presidente, e juntamente com o Governador Quêrcia, de estabelecermos o início das obras que significam um passo importante na ligação ferroviária entre São Paulo e esta região.

Eu quero agradecer as palavras generosas do Governador Carlos Bezerra, um homem extremamente dedicado aos problemas do seu Estado, da sua região, constantemente

te atento a eles, que tantas vezes, tem, junto à Presidência da República e aos nossos órgãos federais, batalhado pela solução desses problemas. Quero, na pessoa do Governador, portanto, prestar a minha homenagem ao Estado do Mato Grosso.

Mas eu queria dizer, também, antes de terminar as minhas palavras, algumas coisas às brasileiras e aos brasileiros do Estado de Mato Grosso.

Eu queria dizer que, quando aqui estive com Tancredo Neves, a grande reivindicação era, realmente, o problema da energia. E nos comprometemos, naquele instante, de resolver esse problema. Quero dizer que tenho a satisfação de voltar, hoje, a Mato Grosso e dizer que foi no meu governo que se construiu mais uma linha de Cachoeira Dourada até esta região e que acabou com o racionamento que naquele tempo havia na cidade de Cuiabá.

Quero dizer, também, que outra reivindicação era a reivindicação de Mansos, que, no nosso Governo foi aberto o Edital, as obras começaram, e este ano, para que elas não parem em meio das dificuldades que temos, nós já alocamos 5 milhões de dólares, que é o necessário para as obras continuarem.

Mas, também não ficou só aí. Aqui em Mato Grosso nós tivemos a oportunidade de dar recursos para a construção de oito escolas agrícolas, escola rural produtiva, como era chamada aqui no Estado de Mato Grosso. Esgoto sanitário de Rondonópolis, Várzea Grande e também em Cuiabá. Água tratada em 27 municípios, com recursos também do Governo Federal, através da Caixa Econômica.

O nosso programa social aqui está presente.

O Programa do SUDS, que foi uma manifestação de colaboração do Governo Federal com os Estados e os municípios, abdicando dos seus recursos para que os Estados pudessem alocá-los na área de saúde pública, nós já podemos ver aqui, em Mato Grosso com a construção de cerca de 6 hospitais e, de acordo com as informações que temos, a municipalização com a construção, em todos os municípios, de centros de saúde, laboratórios, além de ambulâncias. Temos também um hospital modelo construído pe-

la Fundação SESP. Outra aspiração que havia em Mato Grosso, era da Telemat, e também consegui, durante o meu Governo, implantá-la.

Agora, pelo DNER, nós estamos com uma delegação de cinco milhões para fazermos as ligações que devem escoar a produção da área.

Também estamos assinando recursos para a criação do porto de Cáceres. E, para não me alongar, acho que temos estado presentes, permanentemente, apesar das limitações que temos de recursos. Eu devo dizer que aqui mesmo, em Cuiabá, tive a oportunidade de ver o Governo Federal participar de uma grande obra, através de recursos federais, através da Caixa Econômica, que foi a Avenida Perimetral de Cuiabá, bem como a Chapada dos Guimarães, que é o ponto de lazer da população desta cidade.

Mas, com esses olhos de futuro — eu gosto sempre de ver o futuro, eu acho que o passado está construído, o futuro é que depende de cada um de nós, da vontade do homem — eu vejo um Estado de Mato Grosso próspero, rasgado por estradas de ferro, com grandes centros de produção, grandes conexões intermodais, e sendo, como já é, um dos maiores Estados do Brasil, cada vez mais aumentando o nível de qualidade do seu povo.

Mas vejo, também, o Estado de Mato Grosso como um ponto avançado do Brasil na sua política de integração com a América Latina. Com esse sentido, nós estamos na fase de alfandegar o Porto de Cáceres, e, ao mesmo tempo, nos acordos que firmamos com a Bolívia, nos obrigamos a financiar a estrada de Cáceres a São Matias, a Santa Cruz de La Sierra. Em Santa Cruz de La Sierra já existe uma grande autopista, asfaltada, em excelentes condições, que vai em direção a dois portos, que serão portos do Brasil-Central também no Pacífico: o porto de Arica, no Chile, e o Porto de Macarane, no Peru.

Quero também dizer que, nos acordos que nós firmamos com a Bolívia, nos comprometemos a comprar toda a energia produzida por uma termoeletrica a ser construída, de 500 megawatts, na fronteira. Achamos que era melhor, em vez de fazermos o gasoduto e comprar o gás e fabricar-

mos usinas no Brasil, que eles os fizessem na Bolívia e nós comprássemos a energia e, dessa energia de 500 megawatts, cerca de 300 mil kilowatts ficassem no Estado de Mato Grosso.

Estas referências a algumas ações governamentais eram necessárias. O País não tem, de nenhuma maneira, descuidado dos seus problemas básicos. Ao contrário, tem procurado, mesmo com poucos recursos, tratar dos problemas do presente e abrir avenidas para o futuro, pensando sempre alto, pensando sempre no futuro, com uma grandeza que necessita quem governa um País dessa dimensão.

E dizer que eu tenho uma grande fé no Brasil. Continuo sempre sendo um grande otimista, por maiores que sejam as dificuldades.

Na «Conversa ao Pé do Rádio» de hoje, eu disse que tive a oportunidade de ouvir de um governante de um grande país a seguinte frase: que os pessimistas morrem cedo, vivem muito os otimistas, porque pensam sempre no futuro.

Há pouco eu ouvi de Olacyr de Moraes que o grande problema é o problema de transporte. Em vários lugares existem os grandes problemas. Mas o grande problema do Brasil é, realmente, a necessidade de uma vontade política coesa, independente de qualquer divisão partidária, religiosa, de raças, de cor, de ressentimentos, que possa ter a consciência dos nossos problemas. Não podemos dormir toda a noite com essa mentalidade de novela, atrás de um vilão e atrás de um herói.

Os problemas do País são tão complexos, são tão grandes, são tão graves que necessitam de meditação mais profunda, de equacionamento mais decisivo. E as obras de um país dessa magnitude, como em qualquer país, obras que têm que ficar, não podem ser obras construídas de um dia para a noite. São como esta ferrovia, que foi sonhada há mais de 100 anos, porque, construídas por várias gerações, as ferrovias duram para a eternidade.

Nós precisamos construir no Brasil obras definitivas para durar para a eternidade. E estas obras não são obras de terra e cal, não são obras materiais. São obras espiri-

tuais. Tiradentes, nosso Tiradentes, este ano a Inconfidência completa 200 anos teve uma frase que nós devemos repetir sempre: «Se todos quisermos, seremos uma grande nação.» Este é o grande problema do nosso País. É preciso todos querermos. É preciso que se tenha essa vontade para que se possa resistir às tentações, às seduições que ali existem da violência, às tentações do terror, às tentações de queimar etapas violando o princípio básico da democracia que é o direito de cada um terminar onde começa o direito dos outros.

Tenho procurado, pelo meu exemplo, dar um exemplo de comportamento do que é construir a democracia. É um regime que exige paciência. É um regime que exige abnegação. É um regime que exige, sobretudo, que ele não exista somente no papel da Constituição nem do Governo, é preciso que exista dentro de cada um. Se não estiver dentro de cada um, não serve. Cada um tem de ter a consciência de que a democracia importa em limitação de direitos e afirmação de dever. Senão não construiremos um país democrático. Para construí-lo, teremos que lutar com muitas e muitas dificuldades. Dificuldades que serão pagas, não pelos que mais têm, mas, sobretudo, pelos que menos possuem.

Temos que ter essa vontade política: atravessar sacrifícios e saber que esses sacrifícios não podem ser sacrifícios somente daqueles mais fracos. Existe um problema no Brasil para que se possa construir essa vontade política, que tem que ser resolvida: é o problema das disparidades de renda, das disparidades regionais, e que devemos ter a coragem de enfrentá-lo. Mas só poderemos enfrentá-lo no dia em que nós tivermos, todos, a consciência dessa vontade de resolver esses problemas, decididamente, e dentro do espírito da consciência da unidade. Sem isso nós não o resolveremos.

Finalmente, como fiz no sertão da Paraíba, ontem, eu quero fazer também aqui. O Presidente anda preocupado. Anda preocupado, neste ano de sucessão presidencial, que as paixões possam tumultuar o caminho da paz. O caminho da paz é o caminho da tranquilidade do povo brasileiro.

ro. Porque ele traz o caminho da democracia. O caminho da democracia traz o caminho do desenvolvimento.

Nós fizemos a independência sem sangue e sem violência. Fizemos a República sem sangue e sem violência. Não podemos construir a democracia com a violência e com o terror.