



Discurso do Presidente Luiz Inácio Lula da Silva na cerimônia de assinatura da Resolução da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT que autoriza Construção da Variante Ferroviária Litorânea Sul

Palácio do Planalto, 24 de janeiro de 2006

Eu estava dizendo ao Paulo Hartung que quem se levanta de manhã e sobe numa esteira para fazer a caminhada olhando o mar que ele olha, tem que ter muita energia.

Eu quero cumprimentar o meu companheiro Alfredo Nascimento, ministro dos Transportes,

Quero cumprimentar o Paulo Hartung, governador do estado do Espírito Santo,

Quero cumprimentar o companheiro Marcio Fortes, ministro das Cidades,

Os senadores Gerson Camata e João Batista Motta

Quero cumprimentar os deputados Carlos Humberto Manato, Marcelino Fraga, Marcus Vicente, Mário Assad Júnior, Neucimar Fraga, Nilton Baiano, Renato Casagrande, líder do PSB e Rose de Freitas,

Quero cumprimentar os prefeitos João Carlos Coser, de Vitória; Alcemar Lopes Pimentel, de São José do Calçado; Edival José Petri, de Anchieta; Max Freitas Mauro Filho, de Vila Velha; Roberto Valadão Almokdice, de Cachoeiro do Itapemirim,

Quero cumprimentar o nosso companheiro José Alexandre Nogueira Resende, diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres,

Quero cumprimentar um parceiro muito importante, não apenas do governo federal, mas dos governos estaduais e, sobretudo, do Brasil, o nosso companheiro Roger Agnelli.

Meus amigos e minhas amigas,



Eu acredito que todos vocês têm dimensão do evento que estamos fazendo hoje. Possivelmente, todos nós sonhamos há muito tempo que o Brasil precisaria ser dotado de um modelo de infra-estrutura que pudesse permitir que o Brasil andasse mais rápido, que o Brasil conquistasse mais espaço e que tanto as compras que fizemos lá fora, quanto as coisas que formos vender tenham maior rapidez no trânsito pelas ferrovias, pelas estradas do nosso país.

E nem sempre as coisas acontecem com a rapidez com que nós gostaríamos que acontecessem. Nós temos tido a colaboração do Ministro dos Transportes, do Diretor-Geral da Agência, mas é difícil. As coisas têm marcos regulatórios, às vezes, que emperram, muitas vírgulas, muitas palavras que às vezes levam meses, para não dizer anos, para serem desobstruídas.

Nós começamos a discutir a questão de ferrovia no Brasil ainda em 2003. Acho que todos vocês, ou pelo menos alguns, participaram ativamente daquela discussão. O Alfredo não era ministro dos Transportes, mas o Alexandre já era presidente da Agência. E foi naquele momento de 2003 que nós fizemos a primeira discussão para tentar desobstruir os entraves para a construção de ferrovias.

E agora que nós estamos aqui dando início à Ferrovia Litorânea Sul, eu posso dizer para vocês que as coisas já estão acontecendo. Finalmente, meu caro Casagrande, a capacidade de desobstruir foi maior que a capacidade de impedir, porque isso também faz parte do Brasil e eu, muitas vezes, não me queixo, eu apenas constato.

Muitas vezes há pessoas que se comportam tentando evitar que as coisas aconteçam, é como se fosse um jogador de um time adversário que está sempre tentando evitar que o outro faça o gol. E não são todas as pessoas que têm a dimensão de Brasil para pensar que, muitas vezes, com entrave de três meses, de cinco meses, de um ano, você está atrapalhando um pouco as conquistas das gerações que virão depois de nós.

O Brasil, e eu confesso a vocês sem fazer crítica a ninguém, o Brasil não se preparou adequadamente para o crescimento econômico, por isso as



nossas estradas ficaram abandonadas tanto tempo, por isso é que se construiu poucos metros de ferrovias nos últimos anos, por isso que os nossos portos estavam ficando obsoletos, e por isso muita coisa não aconteceu no Brasil.

Veja que o povo brasileiro é quase milagroso, ele tem capacidade de fazer milagre porque com a mesma infra-estrutura decadente, nós praticamente dobramos as exportações brasileiras, significando que dobrou a quantidade de caminhões, a quantidade de vagões, a quantidade de navios e ninguém melhor que o Roger Agnelli para explicar isso. Mas, quando uma empresa se dispõe a fazer uma ferrovia – e eu posso falar de custos e os custos não são tão baixos, mas o Agnelli não pode se queixar porque a vale do Rio Doce também não teve lucro baixo – quando se tenta construir uma obra dessa magnitude é porque há uma confiança no país, há uma confiança no que nós ainda não vemos, mas que nós já percebemos. E o que nós não vemos e percebemos? É que não existe possibilidade de o Brasil não dar certo, não existe. Não só porque nós temos uma democracia consolidada – na hora que você tem um governo que não serve você tira e coloca outro e, no Brasil, já tivemos experiências e mais experiências – mas porque a economia brasileira vive um momento auspicioso, não porque o juro está baixo ou porque estamos crescendo o tanto que deveríamos crescer mas é porque tem um conjunto de fatores, e os de cabelos brancos aqui como eu sabem que não existe momento na história do Brasil que nós conseguimos juntar um conjunto de fatores tão positivos que podem permitir, com muita tranquilidade, darmos outros passos.

O Paulo Hartung deve ter sido, além de diretor do BNDES, no Senado deve ter participado da Comissão Econômica e sabe que, na história do Brasil, quando a gente estava bem com uma coisa, estava mal com outra. Quando a gente estava pensando que ia dar certo numa, quebrava em outra, e há uns 15 dias eu disse ao ministro Palocci: olha, para a gente provar que as coisas estão bem mesmo, nós temos que devolver ao FMI o dinheiro que nós não vamos usar. Não vamos ficar pagando juros de um dinheiro que nos serviu num tempo em que a gente estava sufocado, mas que não compensava ficar pagando



juros para ter um dinheiro quando, na verdade, nós já temos mais de 56 bilhões de reservas e, portanto, estamos garantidos com as nossas importações, sem precisar ... e não fizemos bravata. Eu, que passei muito tempo da minha vida com a bandeira “Fora FMI”, poderia ter feito uma grande bravata.

Eu preferi ser cauteloso, pedindo a Deus que a gente não precise nunca mais retornar ao FMI mas, quem sabe, ir muitas vezes ao Banco Mundial pedir dinheiro para investimento em coisas produtivas. Mas também, se precisar, eu quero ir de cabeça erguida, eu não quero fazer como já foi feito outras vezes neste país, eu não quero mendigar, eu quero, de cabeça erguida e de forma soberana dizer: o Brasil precisa, e graças a Deus não vamos precisar. Vamos trabalhar para não precisarmos.

Bem, é por isso que eu acho que uma empresa como a Vale do Rio Doce tem confiança, não apenas de fazer esse investimento, mas fazer esses investimentos e é por isso que o Espírito Santo cresce a cada dia, a cada hora, porque na medida em que as pessoas começam a perceber a seriedade, todo mundo vai colaborando. O que foi feito para acabar com o crime organizado no estado do Espírito Santo, possivelmente as pessoas de dentro já tenham preocupação com outras coisas mas, nós, que víamos o Espírito Santo pela imprensa, percebemos a mudança da água para o vinho. E para acontecer aquilo foi preciso colocar gente – que, teoricamente, não ia para a cadeia – na cadeia. Foi preciso afastar gente que, teoricamente, parecia impossível, mas que na prática, numa combinação afetiva e efetiva entre o governo federal e o governo estadual, nós conseguimos, numa demonstração de que quando há boa vontade, quando as questões menores da política não estão em jogo, a gente pode construir e pode produzir muito mais. E é o que está acontecendo hoje, aqui.

É um investimento de 684 milhões de reais. Essa linha, não só o porto de Ubu, que já fizemos uma pendenga com a Petrobras, porque a Petrobras também é uma empresa muito poderosa e para convencê-la a fazer as coisas é complicado. Mas tivemos uma boa conversa com a Petrobras, inclusive a



pedido do governador Paulo Hartung, vai ser feito o porto, vai ser feita a ferrovia. É tudo que o Espírito Santo precisa para crescer um pouco mais. E tudo isso está acontecendo porque as pessoas estão percebendo que as coisas estão arrumadas, que as coisas tendem a evoluir daqui para a frente e não vai haver mais retrocesso.

Tem muita gente que fica incomodada porque nós falamos muito de controlar a inflação, mas acontece que controlar a inflação significa garantir que os que ganham menos ganhem um pouco mais. Não controlá-la, será você favorecer ainda mais os que ganham mais. E as pessoas estão percebendo: “olha, as coisas estão certas, vamos começar a fazer isso.” Mas não é apenas isso que está fazendo o Espírito Santo se transformar numa grande empresa, num grande estado, não é isso que faz a Vale do Rio Doce crescer cada vez mais, porque quando ela investe numa ferrovia como essa, é importante para o Espírito Santo, é importante para toda a região e é importante para o desenvolvimento geral do nosso país.

Eu não poderia deixar de agradecer à Vale do Rio Doce e à Ferrovia Centro Atlântica, que estão dando uma prova de confiança no crescimento do nosso país. E também a todos aqueles que, como o governador Paulo Hartung, tanto se dedicaram para que esse projeto se tornasse uma realidade.

Quando dormentes e trilhos são assentados, eles ligam portos, indústrias, zonas agrícolas, pessoas e comunidades. Ligam o econômico ao social, o que é uma das marcas inovadoras que estamos colocando em prática neste país. E ligam também o presente à certeza de um futuro palpável. Não estou falando de um Brasil que queremos ser daqui a alguns anos, mas sim de um Brasil que já está em construção e cuja face já pode ser vista por todos nós. Afinal de contas, a gente poderia dizer: o Brasil é um país em que vale a pena investir.

Foi por compreender a importância das ferrovias para o nosso desenvolvimento que nesses três anos nos dedicamos, tentando discutir e encontrar soluções jurídicas, financeiras, para que a gente pudesse retomar a



construção de ferrovias no Brasil, que estavam há mais de 20 anos esquecidas. E essa discussão que fizemos contribuiu, e muito, para que atingíssemos, entre janeiro de 2003 e setembro de 2005, o expressivo volume de 5 bilhões e 300 milhões de reais em investimentos por parte das concessionárias de ferrovias. Ao mesmo tempo invertemos a trajetória de queda da participação do sistema ferroviário no total do transporte de carga no Brasil. Após anos perdendo terreno para o transporte rodoviário, as ferrovias recuperaram o fôlego e hoje já transportam 25% das cargas no país.

Algo que precisa ficar muito claro é que hoje, depois de mais de 20 anos da construção das últimas grandes ferrovias do Brasil, voltamos a expandir a nossa malha ferroviária e a investir em projetos de grande porte, graças, obviamente, à participação de todos, dos empresários, do governo, dos estados, e quem ganha com isso é a totalidade do povo brasileiro.

Graças a uma virtuosa parceria entre o poder público e o capital privado, estruturamos o consórcio que irá construir a nova Transnordestina. Trata-se de um projeto de 4 bilhões e 500 milhões de reais que envolve a criação de 905 quilômetros de novas linhas e a reconstrução de 950 quilômetros de linhas existentes.

Quero dizer para vocês que essa foi uma obra de engenharia que para construir a possibilidade do financiamento, nós levamos praticamente dois anos, até que construíssemos a engenharia financeira para financiar esse projeto. Com ela, nós ligaremos a região graneleira que compreende o Oeste da Bahia, o Sul do Piauí e o Norte do Tocantins aos portos de Pecém no Ceará e de Suape em Pernambuco e certamente, com isso, quem conhece sabe que haverá uma revolução na geografia econômica do Nordeste brasileiro.

Ao mesmo tempo, estamos retomando as obras da Ferrovia Norte/Sul. Entre 2003 e o final de 2006, teremos construído 150 quilômetros de linhas novas na Norte/Sul. Isso significa que em quatro anos teremos ampliado em 70% as linhas que foram feitas em 18 anos e, se o Roger colaborar, vamos fazer mais rápido, porque a nossa idéia é de uma vez por todas terminar e falar



muito à vontade porque fui muito crítico da Ferrovia Norte/Sul.

Eu me lembro, eu era constituinte quando o presidente Sarney anunciou a Ferrovia Norte/Sul, eu não sei se o Camata foi daqueles que fez discursos contra, eu cansei de fazer discurso contra. O Gibson sabe disso, nós fizemos muito, muito, e veja, hoje, por ser presidente da República, eu tenho noção do mal que foi feito pelo fato dessa estrada não ter sido concluída nesses últimos 20 anos.

Ao mesmo tempo, nós estamos tentando resolver um problema sério. Esse aqui é um problema que quem trata com ferrovias sabe, Paulo Hartung, em 2003 eu fiz uma viagem de trem de uma cidade perto de Rondonópolis até uma outra cidade, eu não me lembro o nome da cidade agora, e lá eu me reuni com os donos da Brasil Ferrovias, estavam lá todos os donos de todos os trechos para resolver um problema de um gargalo de 16 quilômetros no Porto de Santos, que quando o trem de uma companhia chegava, era obrigado a esperar 48 horas para transitar porque a outra empresa cobrava muito caro e era tudo muito difícil.

Depois de muitas conversas, outra vez com a participação muito exitosa da agência do Ministério dos Transportes, nós conseguimos, finalmente, reconstruir, com investimento de quase 2 bilhões e meio de reais, todos os trechos que envolvem a Brasil Ferrovias, e agora, me parece que agora em março está prevista a minha ida a Santos, porque finalmente vai começar a construir o trecho que, apenas a 16 quilômetros do Porto de Santos, atravancava o progresso brasileiro.

Precisou muita disposição do governo, precisou muita disposição da agência e às vezes bater duro na mesa porque eu imaginava que quem disputava muito era político, mas empresários, quando se trata de cada um defender o seu, também são duros nas negociações e somente depois de muita pauleira é que nós conseguimos resolver esse problema. Isso, se Deus quiser, nós vamos fazer essa visita em março para poder começar as obras.

E também a Transpantaneira, uma estrada que é um sonho, não apenas



para a indústria, mas sobretudo para o turismo naquela região do Pantanal, em que um trecho de 70 ou 80 quilômetros ficou pronto, mas que também era uma obra... quando tem muita gente envolvida é mais briga do que solução e, muitas vezes, eu confesso a vocês, eu até pensei em reestatizar algumas ferrovias. Confesso a vocês que muitas vezes eu falei: sabe de uma coisa? Ninguém se entende mesmo, nós vamos... porque é difícil. A rodovia 101 que estamos fazendo no Nordeste, três trechos: um na Paraíba, um em Pernambuco e um no Rio Grande do Norte. Nós tínhamos programado ir lá em março do ano passado para dar a ordem de serviço. Quando fomos pegos com uma recomendação do Tribunal de Contas, que deveríamos fazer correções em algumas coisas. Fizemos as correções, fizemos as licitações, ganhou um grupo de empresas. O outro grupo que não ganhou entra com liminar e proibi a obra outra vez.

O que nós fizemos? Chamamos o Batalhão de Engenharia do Exército e vamos fazer a obra, pronto. Enquanto vocês brigam nós vamos fazer a obra. Quando vocês terminarem a briga já não tem mais obra para vocês fazerem, porque senão é impossível, ou seja, é tanto obstáculo que dificulta muito. Bem, eu acho que a retomada da construção de ferrovias somada a tudo que estamos fazendo para recuperar as rodovias, veja um negócio, todo santo dia tinha uma crítica às rodovias. Reunimos o ministro Alfredo, chamamos aqui todos os membros do DNIT e resolvemos fazer uma operação de guerra nas estradas brasileiras. Aí, os que criticavam os buracos, agora criticam porque estamos tapando os buracos. É uma coisa que se chegasse alguém de fora aqui e visse a crítica de um dia anterior e a crítica do dia depois, não ia entender. Afinal de contas, o que queremos nós? Queremos corrigir ou não queremos corrigir?

Uma outra coisa muito importante que nós estamos fazendo e eu posso dizer para vocês, viu Paulo Hartung, com relação à alegria de que na hora em que a plataforma P-50 entrar em ação, e eu espero que seja em fevereiro, todos nós, eu estou vendo aqui uma das pessoas que certamente viveu aquele



momento mais do que nós, o Camilo Cola, a campanha do “Petróleo é Nosso”, porque quando Getúlio criou a Petrobras, alguns céticos de hoje eram céticos naquele tempo e diziam que era jogar dinheiro fora, que o Brasil não deveria investir, que isso era loucura. O dado concreto é que depois de 51 anos, nós vamos poder comemorar a auto-suficiência de petróleo. E com os postos que estão aparecendo no Espírito Santo, que certamente vai aparecer em Pernambuco, não sei aonde, o Brasil vai, logo, logo ser um exportador de petróleo.

Do ponto de vista da energia nós estamos com o programa Biodiesel, que é uma marca para daqui a 15 anos revolucionar este país, como fez o álcool. E do ponto de vista da energia, eu posso dizer para vocês que se alguém teve medo, em algum momento, de investir no Brasil por conta de falta de energia, o que foi feito na área de Minas e Energia nesses três anos é uma marca que deixa adversário com bronca e que deve deixar o povo feliz, porque nós conseguimos, com os leilões de dezembro, garantir que em 2005 nós concluiremos, em quatro anos, 21% de tudo que foi feito em linhas de transmissões no Brasil, em 122 anos, fazendo uma interconexão de todo o sistema a ponto de um tempo desses nenhum de vocês reclamar que teve apagão, mesmo tendo caído quatro torres de Itaipu, porque é este país que quando tiver energia sobrando no Sul, tem que mandar para o Nordeste, quando tiver demais no Nordeste, manda para o Centro-Oeste e assim nós vamos tentando resolver os nossos problemas.

Já estamos contratando energia agora para 2010. E se der certo o projeto das duas grandes hidrelétricas do rio Madeira, certamente nós estaremos garantindo já para 2015, 2020, porque sem isso não adianta tentar convencer investidores estrangeiros a vir para o Brasil.

O Roger tem participado de muitas reuniões comigo no exterior. Em todas essas viagens que eu fiz, meu caro Alfredo, não houve na minha agenda um minuto para que a gente conhecesse alguma coisa. Para eu conhecer o Kremlin, eu tive que furar a agenda e ir de manhã, lá, para conhecer o Kremlin,



que eu tinha vontade de conhecer. Mas ele sabe a quantidade de reuniões que nós fazemos tentando mostrar para os estrangeiros o que é o Brasil, como é o povo brasileiro, como é que funcionam as coisas no Brasil para a gente convencer, porque ninguém vem aqui de graça. Nós temos que convencer. E para convencer nós temos que oferecer infra-estrutura e também oferecer educação, muita educação, porque é um tripé que sem infra-estrutura, sem educação e sem garantia jurídica das coisas que as pessoas vão fazer, nós não chegaremos muito longe.

De forma que, meu querido Paulo Hartung, meus agradecimentos e meus parabéns, meu caro Roger e Agnelli, meus parabéns. Alfredo, continue tapando os buracos e colocando os trilhos que nós chegaremos lá.

Um abraço, boa sorte e parabéns ao Espírito Santo.