



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

*Discurso na cerimônia de lançamento  
do Edital de Concessão da Malha  
Ferroviária Nordeste e entrega do  
Prêmio Ferroviário do Ano*

PALÁCIO DO PLANALTO, BRASÍLIA, DF, 30 DE ABRIL DE 1997

*Senhor Vice-Presidente, meu amigo Marco Maciel; Senhor Ministro dos Transportes, Alcides Saldanha; Senhores Parlamentares que me dão a honra da presença; Senhor Presidente da Rede Ferroviária Federal, Isac Poputi; Senhor Gerson Toller-Gomes, diretor-executivo da Revista Ferroviária; Senhoras e Senhores,*

Não é a primeira vez que muitos de nós aqui nos encontramos. E, em diversas ocasiões, foi possível constatar o avanço que estava havendo na questão da malha ferroviária brasileira, no sentido da utilização da lei de concessões de serviços públicos. Há pouco eu estive numa reunião com os secretários de trabalho e lembrava que a lei de participação dos resultados e lucros é nossa, e que essa lei de concessões é minha. Levamos cinco anos para aprová-la no Congresso, mas foi aprovada. E, hoje, é uma imensa satisfação ver, como temos assistido aqui progressivamente, que ela está dando resultados.

Talvez há dois anos não se acreditasse na possibilidade de que a Rede Ferroviária Federal sofresse uma transformação tão profunda. Isso se deve, não só, a mim, à minha vontade, que é grande nessa direção, ou à

dos congressistas que aprovaram os instrumentos legais que permitiram essas transformações, mas se deve, sobretudo, à disposição da equipe do Ministério dos Transportes e da Rede Ferroviária; deve-se ao Ministro Saldanha, ao Ministro que o antecedeu, Odacir Klein e aos que antecederam o Odacir Klein – que já tinham no horizonte essa perspectiva – e ao Dr. Poputi que soube tomar nas mãos essa tarefa tão delicada e realizá-la. Deve-se, também, à compreensão da sociedade brasileira, dos seus empresários e daqueles trabalhadores e sindicatos que, em vez de ficarem olhando para o passado, perceberam que nós estávamos num momento decisivo de mudanças no Brasil, para o bem do Brasil, para o bem da sociedade brasileira.

E está acontecendo. Está acontecendo e vai continuar acontecendo. Acho que é até sintomático que justamente hoje haja aqui uma solenidade na qual se fala dos avanços graças à privatização. E como disse o Ministro Saldanha, é muito triste ver quando as pessoas deixam de ter a sensibilidade verdadeira para com o social e para com os desafios nacionais e, aferrados a um olhar do passado, querem impedir que o Brasil avance para o futuro. Nós vamos avançar.

Nós vamos continuar avançando com serenidade, com tranquilidade, respeitando todos os procedimentos legais. Mas nós não vamos parar. Porque, mencionou já aqui o Dr. Gerson Toller-Gomes que existe uma, que ele chamou de uma marcha da história. Há momentos, realmente, em que as transformações se impõem. Demora um pouco mais, um pouco menos, há um entrave aqui, um entrave ali, mas ela se impõe. Toda a arte da política está em evitar que, nessas fases, as dificuldades sejam tão grandes que tornem lentas demais as transformações, podendo levar o País a perder a possibilidade de beneficiar-se de tudo isso que está à nossa disposição hoje.

Nós temos que ter o sentimento do Brasil no mundo, e não deixar que essas oportunidades escapem das nossas mãos. E nós não vamos deixar; o povo não vai deixar. O povo, na sua serenidade, percebe as coisas, intui quando não tem informação direta e sabe que o caminho é construtivo. Disse o Ministro Saldanha que nós estamos não apenas olhando para a questão da malha ferroviária. Também é sintomático

que seja hoje, no dia do Barão de Mauá, que a usou no seu momento, teve um papel decisivo na remodelação do Brasil, do Estado brasileiro, na abertura do Brasil para uma economia mais dinâmica. Criou a economia, muitas vezes, com as estradas, criou o café, permitiu um avanço imenso em certas regiões do Brasil.

Pois bem, essa malha ferroviária continua sendo indispensável porque, no conceito moderno da intermodalidade, não se vai dispensar um meio de transporte em benefício de outro, vai se complementar e, racionalmente, ver em cada região e para cada produto o que é mais vantajoso. Então, o Governo está empenhado não apenas na modernização, na privatização, na melhoria da eficiência dos transportes ferroviários, certamente melhoria dos salários dos que trabalham nos transportes, mas também está interessado na recuperação das rodovias. Estamos, agora, começando a receber os primeiros impulsos nessa área, estamos refazendo rodovias importantes, estamos duplicando a BR-101, a BR-116. Estamos terminando a Fernão Dias. Fizemos concessão do serviço público na Dutra. Portanto, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, passando por São Paulo, vai para Curitiba, Florianópolis, vai para o sul na rodovia do Mercosul. Mas não é só aqui não. Na 364 nós estamos trabalhando, também. Na 174, lá em cima, no Amazonas, recentemente estive lá; na 319 também. Quer dizer, há um conjunto de obras que estamos fazendo, e não porque o deputado tal ou o ministro tal, ou o governador tal, ou o lobby tal pediu, mas porque temos um plano.

Estamos fazendo onde a rodovia e a ferrovia são integradoras. Vamos fazer a Unai-Pirapora, vamos retomar a Transnordestina. Há momento para tudo. Nós vamos fazer porque temos que, realmente, rearticular o Brasil, de uma maneira que permita viabilizar as nossas riquezas.

E, sobretudo, efetivamente, deixou de ser apenas retórica falar em hidrovias. Quem esteve comigo lá – o Deputado Pauderney esteve e muitos outros estiveram – o Deputado Cunha Lima, também – no Amazonas, em Itacoatiara, quem depois foi a Porto Velho ver o que está acontecendo nesse Brasil longínquo, pode verificar que, realmente, esta hidrovia é uma pequena revolução nessas regiões. Incorpora as zonas produtivas novas, incorpora as chapadas do Brasil Central, lá de Rorai-

ma, quando se trata da 174, e vai sair, através de Itacoatiara – de Rondônia, Mato Grosso, Amazonas, onde o BNDES está financiando o cultivo da soja, examinando ainda a possibilidade de onde pode ser, nos baixios do Amazonas e do Madeira.

Enfim, estamos incorporando riqueza, através das hidrovias, das ferrovias, das rodovias. É o mesmo espírito que anima os senhores, o de Mauá, é o mesmo espírito, que criava riquezas ao abrir estradas, consolidava a expansão do mercado brasileiro. Mas esse mercado, que é um mercado interno formidável, ele é, cada vez mais, um mercado que se liga ao exterior, daí os portos.

Os portos vão ser, sim, privatizados, estão sendo privatizados. Haverá resistência aqui, resistência ali, há toda uma história que a gente tem que compreender, também, não é fácil. Mas nós estamos transformando. Vamos, sim, estadualizar os portos, para que eles passem, mais depressa, à iniciativa privada, como já há todo um cronograma de estadualização, não para que fique na mão dos estados, mas para que os estados operem mais depressa a privatização.

Vamos modernizar todo o nosso sistema de portos. Fui lá a Sepetiba, para ver o que está acontecendo, pois lá já existe um projeto que está em marcha. No Rio de Janeiro, nas Docas do Rio de Janeiro, há um trabalho extraordinário de recuperação.

Agora mesmo, em São Paulo, também, da mesma maneira, já há muito capital privado investido nas Docas de São Paulo. Lá, no Rio Grande, na terra do Ministro, onde também avançamos bastante, e estamos avançando as interconexões ferroviárias e rodoviárias. Paranaquá; Vitória, no Espírito Santo; Itajaí, Cabedelo; estamos mexendo lá, em portos novos – porto de Pecém, porto de Suape.

Enfim, é um país formidável. É um país que tem essa potencialidade que aqui, de cor, o Presidente é capaz de citar uma porção de obras que estão em marcha ou de ações que estão se desenvolvendo. Com confiança, porque confia nesse Brasil. Porque o Brasil, hoje, tem rumo, sabe o que quer.

Por todas essas razões, eu recebo, com muita humildade e satisfação, o prêmio da Revista Ferroviária. Eu nunca imaginei. Eu estava lendo,

recentemente, o resumo da questão do Barão de Mauá, e estava me recordando eu próprio, menino, subindo a serra de Petrópolis, havia a cremalheira, que era o que mais encantava, naquela época, a todos nós.

Pois bem, eu, quando andava de trem – entre Rio e São Paulo era muito freqüente a viagem de trem – eu nunca podia imaginar que coubesse a nós, e a mim, como Presidente, dar esse novo impulso à Rede Ferroviária e, menos ainda, de ser considerado ferroviário. Orgulho-me disso.

Muito obrigado aos senhores.