



**Discurso do Presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, na
cerimônia de lançamento do Programa de Reestruturação da Brasil
Ferrovias**

Campinas-SP, 06 de maio de 2005

Meu caro governador do estado de São Paulo, Geraldo Alckmin,
Meu caro companheiro governador interino do estado do Mato Grosso
do Sul, companheiro Egon – porque o segundo nome é complicadíssimo para
falar,

Meu caro companheiro Alfredo Nascimento, ministro dos Transportes,
Meu caro Ricardo Berzoini, ministro do Trabalho e Emprego,
Meu caro companheiro Ciro Gomes, ministro da Integração Nacional,
Meu caro senador do Mato Grosso do Sul, Delcídio Amaral,
Meu caro companheiro prefeito de Campinas, Hélio Santos,
Demais prefeitos da região de Campinas,
Minha querida Izalene, ex-prefeita de Campinas,
Meu querido companheiro João Paulo Cunha, deputado federal e ex-
presidente da Câmara,

Meu companheiro Arlindo Chinaglia, líder do governo no Congresso
Nacional,

Meu caro deputado Durval Orlato,
Meu caro deputado Jamil Murad,
Meu caro deputado João Hermann,
Meu caro deputado José Mentor,
Meu caro deputado Zarattini,
Meu caro deputado Luciano Zica,



Meus queridos companheiros deputados estaduais,

Meu companheiro Guido Mantega, presidente do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social,

Meu caro companheiro Jorge Mattoso, presidente da Caixa Econômica Federal,

Meu caro Alexandre Resende, diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres,

Meu caro Guilherme Lacerda, presidente do Conselho de Administração da Brasil Ferrovias e da Funcef,

Meu caro companheiro Sérgio Rosa, presidente da Previ,

Senhor Elias Nigri, diretor-presidente da Brasil Ferrovias,

Meus amigos trabalhadores e trabalhadoras da Brasil Ferrovias,

Empresários,

Convidados,

Vereadores,

Secretários,

Meus amigos, minhas amigas,

Meu caro Cidão,

Meu companheiro Ivoncy Iochpe, que tem nos acompanhado cada vez que falamos de ferrovia,

Meu caro Olacyr de Moraes, pioneiro na construção da Ferronorte,

Meus companheiros e minhas companheiras,

Antes, eu queria dizer que este ato, aqui, é a concretização de um desejo, de um sonho. De um sonho daqueles que, muitas vezes, parece pesadelo, porque desde maio de 2003, quando lançamos o Plano de Recuperação das Ferrovias Brasileiras, até há pouco tempo atrás, parecia – meus amigos deputados, senadores, governadores, ministros – impossível construir a engenharia que permitisse hoje estarmos aqui anunciando essa boa



nova para o setor ferroviário brasileiro. Foram muitas reuniões, foram muitas conversas, foram reuniões que parecia que iam terminar chegando à conclusão de que não era possível fazer nada.

E, às vezes, eu cheguei a ir para casa pensando que estava para desanimar em acreditar que a gente ia conseguir um entendimento, de que íamos ter engenharia financeira para chegar ao dia de hoje.

Graças a Deus, e eu quero agradecer a todos os companheiros, ao nosso Alexandre Resende, ao Ministro do Transporte, ao Ministro da Integração, ao Ministro da Fazenda, ao companheiro José Dirceu, que teve a tarefa de coordenar a maior parte das reuniões; ao companheiro Guido Mantega, que há pouco tempo assumiu a presidência do BNDES; aos empresários, que entenderam a necessidade, que não tínhamos mais tempo de ficar brigando por coisas menores. Eu quero agradecer a todos vocês porque o que nós estamos vendo aqui, hoje, nesta manifestação, é a recuperação de um meio de transporte que não poderia ter sido jogado no lixo, por conta da introdução da indústria automobilística no nosso país. Era plenamente possível a gente ter feito a combinação há 50 anos atrás de um sistema intermodal de transporte, em que a ferrovia não atrapalhasse a rodovia e que a ferrovia não atrapalhasse a hidrovia, e a gente pudesse, quem sabe, ser um país muito mais rico, muito mais desenvolvido do que estamos hoje.

De qualquer forma, não cabe a nós ficar chorando ou reclamando do que não aconteceu atrás. Cabe a todos nós, independentemente do credo religioso, do partido político, do time de futebol, do sexo, da religião, cabe a todos nós tomar como decisão fazer com que o Brasil aproveite este século XXI e se transforme na grande nação que, certamente, estará predestinada ao Brasil para este século. Os de cabelo branco como eu ou ainda os mais velhos do que eu, ou melhor, ao invés dos mais velhos, os com mais experiência do que eu, sabem perfeitamente bem que nós jogamos fora, ao longo da nossa história, oportunidades extraordinárias. E eu acho que o Brasil não pode mais



jogar fora nenhuma oportunidade. O Brasil não pode mais permitir que uma eleição, seja ela municipal ou nacional, possa atrapalhar um modelo e um projeto de desenvolvimento que possa transformar essa nação numa nação definitivamente soberana, numa nação desenvolvida, geradora de riquezas e distribuidora de renda. Nós não temos o direito de nos tornar seres menores e permitir que joguemos fora mais uma oportunidade.

Eu digo sempre que o legado do político não pode ser uma estrada, o legado do político não pode ser uma ponte, o legado do político não pode ser uma ferrovia. O legado do político tem que ser os objetivos de longo prazo de um país. O alicerce que tem que ser construído, para que o país nunca mais faça uma aventura de curto prazo, que termina, às vezes, até antes de nós comemorarmos aquilo que parecia bom e aquilo que parecia bonito aos olhos do povo.

Sabem os trabalhadores brasileiros quantas vezes fomos dormir com o noticiário de televisão nos enchendo a cabeça e o coração de esperança, e sabem também os trabalhadores como durou pouco essa ilusão, porque muitas vezes o jogo político não respeita o ser humano, não respeita as mulheres, não respeita as crianças, muitas vezes ele se dá apenas em função de interesses menores de grupos ou de pessoas. E eu acredito, piamente, que o legado da nossa geração que poderemos deixar para o nosso país é a certeza de que, definitivamente, o Brasil entrou numa rota de crescimento econômico, o Brasil entrou numa rota de desenvolvimento, o Brasil entrou numa rota de controle inflacionário e que, em hipótese alguma, nós vamos permitir que isso deixe de acontecer, porque o partido, o candidato ou uma pessoa tem um interesse que não é o interesse da nação.

O que estamos anunciando hoje é muito mais do que a reestruturação societária da Brasil Ferrovias, feita sob a coordenação do BNDES, esta instituição brasileira que nos enche de orgulho.

Reordenamos um processo de privatização, açodado e irrefletido, que



deixou à deriva um sistema de transporte indispensável em um país continental como o Brasil.

O que estamos fazendo é mais que uma engenharia financeira, é parte de uma construção mais ampla que está em curso e já atingiu um novo patamar.

Criamos condições na nossa economia, de forma segura e serena, para transferir plenamente para dentro do nosso país o poder de decisão sobre o nosso desenvolvimento e as escolhas que ele impõe.

Uma dessas escolhas explica a importância da presente cerimônia e do BNDES no novo ciclo que se abre. Falo da retomada do investimento pesado na infra-estrutura brasileira, investimento que foi negligenciado durante muito tempo, caracterizando um grave erro de cálculo estratégico. Essa negligência traduzia também um péssimo estado de espírito, uma aceitação passiva da dependência e da estagnação do nosso país, como se isso fizesse parte do destino da nossa nação.

Hoje, graças a Deus, o sentimento é outro. O Brasil volta a crescer, e o crescimento é um poderoso caminho de superação de esquematismos doutrinários que, no passado, confundiram estabilidade com estagnação.

Exportamos, em abril, uma média de 460 milhões de dólares por dia. Se multiplicarmos esse valor por 240 dias úteis, teremos uma projeção de exportação da ordem de 110 bilhões de dólares em 12 meses. O saldo comercial neste primeiro quadrimestre é da ordem de três bilhões de dólares, em média, projetado em um valor acumulado de cerca de 38 bilhões em 12 meses.

É bom lembrar que, de 1995 até o começo de 2003, o Brasil registrou um déficit comercial da ordem de dois bilhões de dólares em todos esses anos. Esse déficit acarretou um prejuízo ao nosso país de 16 bilhões e 700 milhões de dólares em sete anos. Com o atual ritmo de exportações, temos condições de reverter o total desse prejuízo em pouco mais de cinco meses.



Meus amigos e minhas amigas,

Este novo Brasil, que acredita no seu futuro, não cabe na estrutura acanhada do passado. Não se trata apenas de confrontar cifras ou estatísticas. A verdade é que estamos trocando a dependência financeira por uma inserção comercial soberana e competitiva no mercado mundial. Quanto maior for a capacidade brasileira de gerar saldos comerciais, maior será a nossa autonomia em relação a capitais voláteis, e menor a dependência em relação a empréstimos externos.

O superávit em conta corrente, nos últimos 12 meses, superior a 2% do PIB, confirma o acerto dessa escolha. É o maior percentual registrado na história econômica deste país desde 1947.

Portanto, vivemos uma mudança estrutural indiscutível neste momento histórico. Uma transformação profunda, especialmente se comparada à vulnerabilidade dos anos 90, quando o Brasil acumulava, em média, 25 bilhões de dólares de déficit em conta corrente por ano, como aconteceu nos últimos anos.

Para sustentar e ampliar essa nova dinâmica, que transfere para dentro do país a prerrogativa de orientar seu desenvolvimento, temos que providenciar a infra-estrutura condizente com o tamanho das nossas aspirações e no limite superior das nossas possibilidades.

A reestruturação societária da Brasil Ferrovias é um passo largo para recuperar o tempo perdido no sistema ferroviário nacional, e não foi pouco o que se perdeu. Nos anos 30, o Brasil dispunha de 38 mil quilômetros de ferrovias. Nosso país perdeu dez mil quilômetros de trilhos nessas sete décadas e construiu apenas dois mil quilômetros de novas estradas de ferro.

Com o Plano de Revitalização de Ferrovias, que lançamos em maio de 2003, os investimentos foram retomados. Registrou-se, de imediato, um aumento superior a 15% no volume transportado. O Brasil, graças a Deus, voltou a crescer como não fazia há dez anos. E a demanda de carga vem se



acelerando cada vez mais.

Para se ter uma idéia, o Brasil está comprando locomotivas usadas dos Estados Unidos. Há fila de espera para peças e equipamentos ferroviários. Fundições estão adaptando a estrutura já existente em suas fábricas para produção emergencial de plataformas de vagões, cujas encomendas dobraram em relação a 2004. Isso demonstra o quanto podemos expandir a produção de tudo isso aqui, neste país.

Eu, pelo menos, sou daqueles que já vi uma fábrica brasileira ser construída em Araraquara para produzir locomotivas e não produziu quase nenhuma. Eu espero, meu caro lochpe que, logo, logo, a gente, além de importar essas velhas, mais baratas para reformar, o que também gera emprego, que a gente possa estar construindo, no Brasil, locomotivas com tecnologia brasileira, com conhecimento brasileiro, não para apenas usar aqui dentro mas, também, para que a gente possa exportar para outro país.

Agora, desatado o nó financeiro que emperrava a destinação de recursos à Brasil Ferrovias, abre-se um novo ciclo de investimentos, que deve chegar a mais de R\$ 2 bilhões de reais nos próximos anos. Vamos recuperar, ampliar e modernizar esse sistema de importância vital na logística nacional. Corredores de alta performance serão implantados. E gargalos serão superados para otimizar o escoamento da produção do Centro-Oeste até o litoral paulista.

As três ferrovias revitalizadas, a Ferronorte, a Ferroban e a Novoeste, cruzam os estados do Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, São Paulo e servem, ainda, a Goiás e Minas Gerais, através da hidrovia Tietê-Paraná. Além disso, interligam dois países vizinhos, Paraguai e Bolívia, ao porto de Santos.

Não se trata, portanto, de encarar os gargalos apenas como crise. Temos pela frente, na verdade, um enorme leque de oportunidades. Os investimentos em infra-estrutura que estamos fazendo possibilitarão cada vez maior expansão produtiva, gerando mais empregos e renda ao nosso país.



Meus amigos e minhas amigas,

Temos que lembrar que, nos anos 90, o BNDES perdeu seu foco como banco de investimento, ao mesmo tempo em que a crise do Estado desarticulava os mecanismos de coordenação e complementaridade entre as ações do setor público e do setor privado na economia.

O país deixou de pensar em si mesmo como um sistema econômico integrado. A lógica de cada um por si teve efeitos negativos em diferentes áreas, mas foi sobretudo corrosiva no setor social e na infra-estrutura.

Nós sabemos que a solução do futuro não está numa volta ao passado. O BNDES não é – e não será mais – o braço financeiro de um modelo tecnocrático de desenvolvimento. Ele passou a ser parte relevante da construção de uma sociedade de compromissos compartilhados, que viabiliza novas formas de coordenação entre o setor público e o setor privado, indispensáveis aos grandes ciclos de progresso econômico e desenvolvimento humano. As Parcerias Público-Privadas juntam-se a esse papel articulador e de fomento do BNDES. São fontes propulsoras dessa nova etapa da vida nacional.

Graças a essa convergência de esforços entre o capital privado, os fundos de pensão e o setor público, vamos duplicar o trecho rodoviário da BR 116, de Feira de Santana, na Bahia, até a divisa de Minas Gerais.

As PPPs vão possibilitar ainda a ampliação da ferrovia Norte-Sul, que liga Carajás ao Porto de Itaqui, no Maranhão, cujas dimensões equivalem ao porto de Roterdã, na Holanda, considerado o maior do mundo.

Para reverter o “apagão logístico” plantado nos anos 90, o governo também está trabalhando para recuperar a infra-estrutura existente. São obras de dragagem em cinco portos; é a restauração de sete mil quilômetros de rodovias ao longo dos próximos 12 meses; é também a licitação de sete trechos de rodovias federais – compondo tudo isso a agenda prioritária do Ministério dos Transportes, com orçamento assegurado em 2005.



Atingimos, portanto, condições econômicas que não apenas nos credenciam a avançar nesse novo ciclo do investimento nacional, é mais que isso: creio que os resultados já alcançados adicionam um ingrediente indispensável ao processo de desenvolvimento de uma nação. Falo de um novo estado de espírito nacional. Um estado de ânimo renovado, que se apóia na convicção de que este país vive um processo de transformação estrutural relevante. Dentro dele há espaço para mudar padrões de produção e de renda, vencer velhos gargalos e encontrar novos caminhos que ampliam as fronteiras do possível, promovendo o reencontro do nosso querido Brasil consigo mesmo.

Muito obrigado e meus parabéns a todos!