



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 PRONUNCIADO DURANTE O
LANÇAMENTO DO PROGRAMA DE DE-
SENVOLVIMENTO FERROVIÁRIO, EM 18
DE OUTUBRO DE 1974.

É com especial satisfação que, neste ato, aprovo o Programa de Desenvolvimento Ferroviário para o quinquênio 1975/1979, o qual, envolvendo dispêndios da ordem de Cr\$ 30 bilhões e meio de cruzeiros, a preços estimados de 1975, equivalentes, portanto, a mais de 4 bilhões de dólares, representa um dos maiores empreendimentos já lançados no Brasil.

Esse programa, na base de investimentos nitidamente prioritários, tem em vista elevar o sistema ferroviário nacional a nível condizente com o atendimento adequado das necessidades decorrentes da estratégia maior do desenvolvimento do País, nesta quadra de sérios desafios, dentre os quais avulta o problema de escassez e custos acrescidos dos recursos energéticos.

É sabido que, entre nós, o sistema ferroviário não tem acompanhado o processo de expansão demográfica, a interiorização da

civilização brasileira, a integração territorial e o desenvolvimento econômico do País, e que está em desmesurado retardo com relação ao grande surto rodoviário das últimas décadas.

Urge, pois, alterar a tônica dos esforços de modernização e de novas construções no setor dos transportes, visando ao justo equilíbrio entre os vários sistemas modais que se devem harmonicamente integrar para maior eficiência do conjunto.

Já por essas razões o Governo do eminente Presidente Médici, procurando melhorar tal situação, destinara às ferrovias investimentos da ordem de 5 bilhões de cruzeiros, equivalentes a 670 milhões de dólares, que vêm sendo aplicados, ainda no decurso deste exercício.

A função básica da ferrovia moderna, tal como definida no programa ora aprovado, é o transporte, a longas distâncias, de grandes massas homogêneas a granel, com elevado grau de concentração nos pontos de origem e destino. Por outro lado, desde que asseguradas condições satisfatórias de operação, é bastante elevada sua competitividade no transporte de passageiros, rápido, barato e seguro, nos grandes centros urbanos, ainda tão carente dele.

Dentro das hipóteses de crescimento admitidas no II Plano Nacional de Desenvolvimento, a estimativa, para 1980, de cargas

tipicamente ferroviárias atinge a um total de 260 milhões de toneladas, o que equivale a uma demanda de mais de 140 bilhões de toneladas/quilômetro.

Em 1973, as necessidades atendidas pelo sistema ferroviário foram da ordem de 81 milhões de toneladas, ou seja, de apenas 53 bilhões e meio de toneladas/quilômetro. Vê-se, daí, quanto se impõe realizar em prazo curto.

O Programa de Desenvolvimento Ferroviário compõe-se de 14 subprogramas e 70 projetos, bastando, para uma idéia de seu vulto e significação, ressaltar os oito principais subprogramas e projetos que montam, somente eles, a 28,4 bilhões de cruzeiros, representando 93% do custo total do programa.

O atendimento ao Plano de Expansão Siderúrgica eleva-se a quase 11 bilhões de cruzeiros, ou seja, a 35,6% do investimento total, para a criação de um sistema de transporte eficiente que sirva, naquele setor fundamental da indústria, aos três principais pólos do País — São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte. E aí se inclui a ligação ferroviária Belo Horizonte—São Paulo, com ramal para Volta Redonda.

O subprograma de modernização de ferrovias envolve investimentos correspondentes a 18,4% do total, isto é, 5 bilhões e 600 milhões de cruzeiros e compreende amplo projeto de

reforma da via permanente, unificação de bitolas, eletrificação, sinalização, comunicações e, muito em particular, o melhoramento geral dos serviços suburbanos do Rio de Janeiro e São Paulo.

Para a aquisição de locomotivas, vagões, trens-unidades e carros de passageiros, prevêem-se, por outro lado, 5 bilhões e 300 milhões de cruzeiros.

Vários projetos, no montante de 4 bilhões e 800 milhões de cruzeiros, darão efetividade e rendimento satisfatório, afinal, aos Corredores de Exportação previstos com destino aos portos do Rio Grande, Paranaguá e Santos, de modo a assegurar o escoamento regular de toda a produção das ricas hinterlândias daqueles portos, desde o Rio Grande do Sul até o Estado de São Paulo e, mais adentro, Minas Gerais e Mato Grosso.

O subprograma do corredor de transporte Rio—São Paulo visará à correção do traçado da ferrovia que liga as duas grandes metrópoles, eliminando restrições operacionais onerosas e, através de moderno sistema de controle de tráfego, garantindo maior segurança a velocidades mais altas.

Não serão descuradas as interligações entre o Nordeste e as regiões do Sudeste, Sul e Centro-Oeste do País, nem, por outro lado,

o Corredor de Exportação de Vitória e a interligação do transporte de minério de ferro a Sepetiba, sem falar-se da multiplicidade de terminais ferroviários, depósitos e oficinas, indispensáveis à operação de todo o sistema.

E tudo isso representa nada menos que a construção de 3.800 quilômetros de linhas e variantes de alta qualidade, o melhoramento de 10.800 quilômetros de linhas existentes, o alargamento de bitola em 3.200 quilômetros, a aquisição de cerca de 300 locomotivas, 20.000 vagões, 70 trens-unidades e 140 carros de passageiros, bem como o assentamento de um milhão e quinhentas mil toneladas de trilhos.

Com vistas à economia de combustível oneroso, escasso e em grande parte importado ainda, proceder-se-á à eletrificação de 1.439 quilômetros de linhas, com a decisão, assentada desde já, de ultrapassar mesmo essa meta se trechos outros houver onde a demanda do tráfego venha a justificar economicamente o investimento requerido.

Cuidar-se-á, com atenção redobrada, ao longo de todo esse programa, da modernização gerencial e operacional da Rede Ferroviária Federal, renovando-se os quadros da empresa através de planos de treinamento, no País e no exterior, e promovendo-se continuados estudos e pesquisas para o desenvolvimento de uma tecnologia ferroviária nacional.

O Brasil é a terra dos grandes e estimulantes desafios e, dentre os maiores e de mais relevantes conseqüências, estará, sem dúvida, este que nos propõe, agora, a reconhecida precariedade de nosso sistema ferroviário, especialmente nas regiões mais dinâmicas do País e nos centros urbanos de maior densidade populacional.

O Governo da República espera, confiantemente, superar tal desafio em tempo hábil, com tenacidade e esforço perseverante, certo de que não lhe faltarão o entusiasmo, a compreensão e o espírito cooperativo que empreendimento de tal magnitude está a exigir de todos — executivos, trabalhadores e usuários — para que, no mais curto prazo, possa ele madurar sem tropeços, deixando, afinal, de constituir o grave ponto de estrangulamento que hoje ainda representa para o desenvolvimento ininterrupto do País e o maior bem-estar desta população, que bem o merece e por ele, com justo direito, de há muito reclama.