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

17 DE SETEMBRO
PALÁCIO DO PLANALTO
BRASÍLIA/DF

DISCURSO NA APRESENTAÇÃO DO PROGRAMA DE MEIOS DE TRANSPORTES ALTERNATIVOS PARA ECONOMIA DE COMBUSTÍVEIS

Senhor Embaixador da República do Paraguai,
Senhores Ministros de Estado,
Senhores Governadores,
Senhores Prefeitos,
Minhas Senhoras, meus Senhores:

A exposição do Ministro dos Transportes, que acabamos de ouvir, deixa patente, mais uma vez, a disposição do meu Governo de responder criativamente aos desafios à nossa frente.

Os desdobramentos da crise energética mundial criaram problemas novos para os países não-produtores de petróleo. Para os brasileiros, entretanto, foram também o estímulo de que necessitávamos, para unir esforços e mobilizar talentos.

Os programas aqui apresentados têm quatro pontos em comum:

O primeiro deles é o fato mesmo de nossa tomada de posição. Partimos decididamente para criar meios de transporte alternativos. Neles utilizaremos fontes nacionais de energia.

As economias previstas são consideráveis.

O uso do carvão, como substituto do óleo combustível e de outros derivados, nas regiões Sul e Sudeste, permitirá ao Brasil deixar de importar o equivalente a 170 mil barris de petróleo por dia.

Computados os ganhos decorrentes dos outros programas hoje anunciados, estaremos economizando, a partir de 1984, cerca de 20% do nosso consumo atual de petróleo. A preços correntes, esse volume representará um e meio bilhão de dólares anuais.

O segundo ponto a destacar é o reencontro do Brasil com os meios de transporte tradicionais. O trem, o navio, o porto, substituirão com eficiência o caminhão, na movimentação de cargas pesadas a longa distância.

Em terceiro lugar, mais de 85% dos custos envolvidos serão gerados internamente e provirão de fontes orçamentárias normais. Nosso balanço de pagamentos beneficiar-se-á duplamente: pelo não-endividamento, e pelas economias reais mencionadas.

O último ponto a referir é a participação dos fornecimentos nacionais no valor total dos programas. Assim, dos 134 bilhões de cruzeiros, despendidos entre 1980 e 1982, mais de 116 bilhões corresponderão a obras e serviços de engenharia, mão-de-obra local e compra de equipamentos e sistemas nacionais.

A liberação do Brasil de parte substancial de seus enormes compromissos com o da importação de petróleo tem o exemplo mais dramático no programa de transporte de carvão nacional. Das minas do Rio Grande do

Sul e de Santa Catarina para os grandes consumidores daqueles Estados e do Paraná, de São Paulo, do Rio de Janeiro, de Minas Gerais e do Espírito Santo, sairão mais de 22 milhões de toneladas anuais de carvão.

Velhos portos serão revitalizados. Novas instalações serão construídas em Rio Grande, Porto Alegre, Santos, Septiba e na Praia Mole. Trens e navios serão mobilizados. Os primeiros, com carga de retorno assegurada. Os últimos, com frete de cabotagem certo e regular.

No que respeita, em particular, à ferrovia da soja, desejo acentuar a importância do acordo entre os governos paraguaio e brasileiro, para o estudo conjunto da interconexão das respectivas redes ferroviárias. Dessa forma, tem início efetivo a implementação do artigo XI, do Tratado de Amizade e Cooperação, assinado em dezembro de 1975.

As modelares relações de cooperação entre o Brasil e o Paraguai já contam com um impressionante acervo de realizações. A construção de Itaipu aí está, como testemunho monumental do quanto podem realizar dois países irmãos, quando decidem unir seus interesses.

No campo do transporte, nossos dois países já haviam dado outro passo importante: a interligação dos sistemas rodoviários, enlaçados pela Ponte da Amizade.

A ferrovia da soja — e sua ligação ao sistema ferroviário paraguaio, se assim convier aos dois países — será mais do que simplesmente uma nova via de acesso do Paraguai ao Atlântico. Servirá para por em relevo a validade da integração do transporte sobre trilhos, no continente sul-americano.

Os benefícios acumulados dos programas hoje aprovados não tardarão em fazer-se sentir por todo o território nacional. Mais dramaticamente, seus efeitos aparecerão em nossas contas internacionais.

Senhores Governadores e Prefeitos:

A resolução do problema de transporte de grandes massas de passageiros requer a cooperação estreita e harmônica entre o Governo Federal e as autoridades regionais, metropolitanas e locais.

Os programas previstos para Porto Alegre, Curitiba, São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Brasília, Salvador, Recife e Fortaleza têm o objetivo de melhorar os serviços oferecidos, tanto em quantidade e freqüência, como principalmente em qualidade.

Os projetos federais abrangem, como é natural, apenas os sistemas arteriais básicos. A eles se destinam 82 bilhões de cruzeiros — dois terços dos investimentos federais hoje alocados.

O vulto desses recursos justifica-se em face de responderem as grandes cidades pela metade de toda a gasolina automotiva consumida no País. O deslocamento de parte desse volume de passageiros para meios de transporte coletivo, especialmente os movidos a eletricidade, representará uma considerável redução em nossos gastos. Mas resultará, no plano local, na melhoria geral das correntes de tráfego nas cidades, em benefício de todos os seus habitantes e dos próprios serviços envolvidos.

Tais considerações trazem ao primeiro plano a imperiosa necessidade de se complementarem os grandes troncos ferroviários e metroviários, hoje previstos, com medidas de competência dos governos de Vossas Excelências. Será necessário prover, desde logo, a mais íntima e perfeita cooperação entre as autoridades estaduais, metropolitanas e municipais, com os órgãos próprios do Ministério dos Transportes.

Urgentes desdobramentos locais compreendem, pelo menos, o seguinte:

— O estímulo à população para utilizar-se preferencialmente dos meios de transporte coletivos disponíveis, e o conseqüente desestímulo ao uso do transporte individual, nos centros congestionados.

— A adoção de medidas de engenharia de trânsito, apropriadas a cada cidade.

— A criação e articulação das linhas alimentadoras dos grandes troncos, de forma a dar a uns e outros a melhor utilização possível.

— A racionalização do trânsito urbano, suburbano e metropolitano, inclusive quanto ao escalonamento dos horários de pico de demanda.

— A adoção das medidas institucionais necessárias, para evitar a superposição de concessões dos transportes coletivos.

Cabe a nós, Senhores Governadores e Prefeitos, velar para que as populações urbanas e metropolitanas possam manter o hábito tão brasileiro do convívio familiar e amigo. Essa convivência, cimento da coesão da sociedade brasileira, corre o risco de perder-se nos lentos percursos do tráfego difícil enlouquecedor.

O Governo Federal dá a partida. Atribui recursos nunca vistos aos programas de transportes de massa. O povo brasileiro, em especial os habitantes das capitais, aguarda os benefícios sociais que decorrerão do esforço conjugado dos governos de Vossas Excelências com o Governo Federal.

Não faltemos a essas aspirações.

Muito obrigado.