



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

30 DE OUTUBRO
PALÁCIO DO PLANALTO
BRASÍLIA — DF

DISCURSO, EM CADEIA DE RÁDIO E
TELEVISÃO, SOBRE AS REALIZAÇÕES
DO GOVERNO NA ÁREA DOS TRANS-
PORTES

Brasileiros:

Como anunciei dias atrás, decidi apresentar a toda a Nação um balanço do trabalho que realizamos durante meu governo.

Expus, em primeiro lugar, o que fizemos no setor de energia e de mineração.

As reações e comentários de diversas pessoas me convenceram de que tomei decisão oportuna ao promover esta série de avaliações setoriais da obra do meu governo.

Durante todo o meu mandato, assegurei à sociedade plena liberdade de opinião. Ninguém foi tolhido em seu direito de expressão. Garanti, nos termos da lei, total liberdade de imprensa. Graças a essas garantias, o debate político em meu governo tem sido exercido em clima democrático de indispensável liberdade.

Ávidos de captar as simpatias do eleitorado, os partidos de oposição assumiram postura de crítica apai-
xada.

nada e sistemática a tudo o que faz ou fez o Governo. Aproveitando as circunstâncias desfavoráveis da crise econômica mundial, trataram de responsabilizar o Governo por suas conseqüências. Pela alta do petróleo; pela elevação das taxas de juros internacionais; pela retração dos mercados externos; pela escassez de recursos financeiros; até pela seca e pela chuva.

Tomados pela ambição do poder e pela paixão política, meus adversários pretendem contestar e negar até os resultados mais palpáveis e evidentes do trabalho que realizamos, não só no meu governo, mas nesses últimos vinte anos de transformação e de modernização do Brasil.

Custa-me acreditar no que ouço e vejo, quando os vejo ou ouço reclamar e propor até mesmo medidas que, ou já foram há muito adotadas, ou já se comprovaram inviáveis e insustentáveis.

Essa atitude empobrece o debate, ao conduzi-lo para o facciosismo meramente demagógico. Preocupa-me, sobretudo, que de tanto repisar sua retórica, esses profissionais do negativismo contagiem o País com sua mentalidade derrotista. Preocupa-me, também, a injustiça que cometem quando assim negam o que tem sido feito. Essa injustiça me preocupa, não por mim, mas pelos milhares de compatriotas que trabalharam e trabalham nesta vasta obra de construção nacional.

Nós, brasileiros, não somos um povo desamparado e incapaz. Nós estamos construindo, em nosso Território, uma nação moderna, de gente livre e trabalhadora.

Nos últimos vinte anos realizamos um extraordinário avanço qualitativo. E, no meu governo, continuamos transformando as estruturas do País, apesar de termos enfrentado a pior crise econômica que o mundo moderno já atravessou.

Mas eles insistem em negar essa verdade. E eles só podem fazer isso conf confiando em que você desconheça a realidade. Achando que você está mal informado. Por isso é que quero relembrar o quanto fizemos nas diversas áreas de ação do Governo.

Não viso, com isso, a vangloriar-me de iniciativas do meu governo.

Quero, sim, que você reflita sobre o quanto crescemos, o quanto progredimos. E que, consciente desta nossa realidade, renove e reacenda a confiança e a esperança em nosso País, e reafirme a certeza de que o Brasil oferece as melhores oportunidades para quem deseja trabalhar o progredir.

Em meu pronunciamento anterior, mostrei os resultados que já obtivemos, na luta para aumentar nossa autonomia energética, elevando nossa produção de petróleo, de eletricidade, de álcool, de carvão, e de minerais.

Atribuí prioridade à questão da energia porque sua solução, hoje em dia, é condição essencial para manter o desenvolvimento econômico do País. E, sem o desenvolvimento, não há empregos, não há negócios, não há prosperidade.

O processo de desenvolvimento brasileiro ainda se baseia grandemente do aproveitamento de nossos recursos naturais. Desenvolver a economia do Brasil requer, portanto, expandir e aprofundar a ocupação de nosso Território; abrir acessos às novas regiões ainda desocupadas; organizar a exploração econômica dessas regiões; implantar meios de transportes para que todos os núcleos populacionais do País possam ligar-se, entre si e com o Mundo.

Esse é um imperativo de nossa realidade. Por isso, construímos, de 1964 para cá, uma gigantesca malha de rodovias; instalamos e modernizamos portos e aeroportos; recuperamos ferrovias em uso e fizemos outras novas; expandimos nossas linhas aéreas e começamos a produzir, com alto índice de nacionalização, aviões, navios, caminhões, automóveis, trens e ônibus.

Essa realidade é incontestável. Mas parece que muitas vezes esquecemos a dimensão do trabalho e do esforço que tiveram de ser feitos para chegarmos ao nível atual. Frequentemente somos levados a considerar como um fato muito natural poder usar o metrô ou um moderno ônibus, trafegando no asfalto interestadual. Muita gente não se surpreende quando o suprimento de gêneros e de combustível é feito em todo o País, sem falhas. Essa atitude se explica, principalmente, quando não conhecemos o outro lado da questão, a outra situação — isto é, quando não vivemos, pessoalmente, naquela época em que só alguns privilegiados podiam viajar, e em que, mesmo para esses privilegiados, uma viagem mais longa de automóvel era uma aventura ou uma impossibilidade.

Os brasileiros de mais de quarenta anos conheceram esse tempo. Acontece, entretanto, que setenta por cento de nossa população tem menos de quarenta anos. Quer dizer, somente uma minoria muito reduzida conheceu a realidade anterior. Mesmo aqueles nascidos na década de 1950 talvez não mais se lembrem da precariedade em que o Brasil ainda vivia, antes de 1964, em matéria de transporte.

Você possivelmente estará entre esta maioria de meus jovens compatriotas que ainda não completaram 40 anos. Se for assim, peço-lhe que me acompanhe na

análise de alguns números que lhe quero expor, e que, tenho a certeza, lhe vão trazer a imagem clara de quanto nós realmente progredimos neste período.

Eu sei que você — trabalhador, estudante, dona-de-casa, comerciante, industrial, profissional liberal — enfim, eu sei que você compreende, e saberá perceber, o que representa este progresso em matéria de aumento de empregos, de expansão de comércio, de melhor padrão de vida para milhões de pessoas, entre as quais estão incluídos seus parentes, seus amigos, seus colegas e, certamente, você mesmo.

Para descrever-lhe esta realidade, vou tomar como referência os anos de 1964, de 1978/1979 e de 1984 — quer dizer, o início da modernização da administração pública brasileira, começada a partir da Revolução de março de 1964, e o ano anterior ao começo do meu governo. Nesta noite, vou resumir o que fizemos na área de transportes.

Em 1964, a extensão global de rodovias brasileiras somava 545 mil quilômetros, aí incluídas todas as rodovias, com qualquer tipo de acabamento. Desse total, 34 mil quilômetros estavam então pavimentadas. A maioria dessas rodovias pavimentadas constituía-se ainda de vias simples, de apenas duas pistas de rolamento.

Em 1979, já havíamos atingido uma extensão total de um milhão trezentos e oitenta e quatro mil quilômetros de rodovias, dos quais oitenta e dois mil quilômetros pavimentados. No fim do ano passado, já tínhamos 1 milhão e quatrocentos mil quilômetros de rodovias, sendo mais de cem mil pavimentados. Isto quer dizer que, em 20 anos, construímos aproximadamente mais 850 mil quilômetros de rodovias, dos quais 66 mil pavimentados. Portanto, foram construídos mais de quarenta mil quilômetros de rodovias por ano, sendo mais de

três mil pavimentados. No meu governo, nos primeiros quatro anos, pavimentamos mais de dezenove mil quilômetros de estradas. Ou seja, quase cinco mil por ano.

O grau de importância econômica e social que as rodovias adquiriram no Brasil foi crescente. Basta dizer que o tráfego de passageiros aumentou 12 vezes, nos últimos 20 anos. Somente no meu período de governo, o aumento foi de 30%. Esse incrível aumento da circulação de pessoas no País só foi possível graças, obviamente, a grande melhoria do padrão de qualidade de nossas estradas.

É uma rede construída com esforço, enfrentando escassez de recursos e crise econômica, para criar empregos, para movimentar riquezas, para abrir acessos às regiões pioneiras, para possibilitar a todos oportunidades econômicas e melhores condições de vida em todo Território Nacional. Basta ver, por exemplo, que em 1964, tínhamos no País 450 mil caminhões, 36 mil ônibus e 900 mil automóveis. Hoje, já são mais de 2 milhões de caminhões, 133 mil ônibus e mais de 9 milhões de automóveis.

Quero, agora, mostrar-lhes em que pontos e em que regiões do Brasil concentramos fundamentalmente esse esforço de construção. Todo esse trabalho beneficiou regiões importantes. Colocou ao alcance de cada cidadão brasileiro a possibilidade de mudar para onde quisesse, de buscar novas oportunidades de vida em novas fronteiras da ocupação econômica do nosso Território. São obras que tornaram mais efetivo o direito constitucional de ir e vir.

A primeira fase do esforço de construção dos governos da Revolução dedicou prioridade ao sistema rodoviário de Minas Gerais, Paraná, Santa Catarina e Rio

Grande do Sul. A segunda fase, a partir de 1967, iniciou o programa de ampliação do sistema rodoviário para o País.

Assim, quando assumi o Governo, a malha rodoviária já cobria satisfatoriamente a Região Sudeste. Dedizamos grande esforço e muitos recursos para manutenção das rodovias dessa região. Melhoramos e duplicamos as principais vias que já atingiam níveis de saturação. Melhoramos o policiamento. Destinamos recursos para assistência e sinalização das estradas, para torná-las mais seguras e mais confortáveis.

Quando as inundações recentes destruíram centenas de quilômetros de rodovias, concentramos bilhões de cruzeiros em sua reconstrução. Ainda hoje continuamos lutando para recuperar muitos trechos.

Ao lado do bom sistema rodoviário do Cento-Sul, tínhamos ainda no País, em 1979, regiões de acesso difícil e precário. Dessas, as mais importantes eram o oeste e o noroeste do País. Para chegar a Mato Grosso, Rondônia e Acre era preciso passar por estradas precárias, que as chuvas tornavam intransitáveis.

Apesar da escassez de recursos e da crise econômica, decidi que aquelas regiões, aquelas estradas, não poderiam continuar a sofrer tal isolamento.

Determinei ao Ministério dos Transportes a pavimentação da rodovia que inaugurei há poucos dias, ligando Cuiabá a Porto Velho. Com ela, o Noroeste brasileiro fica ligado por asfalto ao Centro-Sul.

Abre-se um novo ciclo histórico para essa região que desde o descobrimento sofria o isolamento do resto do País. Supera-se um estrangulamento que, durante quatro séculos, só permitia atingir o extremo ocidental do País com grandes sacrifícios.

Por isso mesmo, num preito de justiça ao grande pioneiro e desbravador do Centro-Oeste, essa rodovia foi denominada Marechal Rondon. São 1.442 quilômetros de asfalto, de imenso benefício para grande parte do Estado de Mato Grosso e especialmente para o povo do Estado de Rondônia, que é hoje um dos pólos de maior desenvolvimento do País.

Até há pouco, uma viagem de Cuiabá a Porto Velho levava trinta dias, e sem garantia de chegar. Estão ainda na memória de todos as imagens dos inúmeros caminhões e ônibus atolados no barro, impossibilitados de prosseguir viagem.

Hoje, a viagem de Cuiabá a Porto Velho se faz em menos de 24 horas. A economia foi de tal ordem que os concessionários das linhas de ônibus já podem até mesmo diminuir o preço das tarifas, devido à redução de custos trazidas com a via asfaltada. E a extensão do asfalto da Rodovia Marechal Rondon até Rio Branco, no Acre, já é questão decidida. A obra já está sendo objeto de licitação pública. Muito breve teremos assim a chegada do asfalto à capital do Acre. E aí então, se você quiser, poderá ir, sobre asfalto, a qualquer capital estadual brasileira:

Há vinte anos atrás, isso era sonho,

Há cinco anos, isso era impossível;

Hoje, é realidade.

O Nordeste recebeu também atenção especial do meu governo, no setor transporte. Multipliquei as estradas na região para facilitar os acessos do Interior com as Capitais e para aproximá-las de Brasília. Com as obras que realizamos, a distância por asfalto entre São Luís e Brasília diminuiu em 642 quilômetros. De Brasília a Recife, o percurso asfaltado é hoje 604 quilômetros

menor do que era há cinco anos. De Fortaleza a Brasília são menos 720 quilômetros. De Salvador se chega a Brasília percorrendo a via asfaltada que passa pela cidade de Barreiras, com economia de 604 quilômetros no percurso, em relação ao trajeto anterior. No total, somente no Nordeste, construí quase cinco mil quilômetros de novas rodovias asfaltadas, acessos e retificações.

Neste momento, existem frentes de trabalho operando em diversos trechos de estradas, em todo o País. Somados, esses trechos em construção perfazem um total de mais de mil e quinhentos quilômetros de novas estradas em fase de pavimentação acelerada. Quer dizer que, é como se estivéssemos construindo uma nova rodovia Marechal Rondon, parcelada em todo o País.

Não descurei, dentro das possibilidades, apesar da escassez de recursos orçamentários, de fazer a manutenção da malha rodoviária básica de responsabilidade do Governo Federal. No meu governo, conservamos anualmente mais de mil quilômetros de rodovia. Repassei todos os recursos disponíveis para que os Estados e Municípios pudessem complementar esta malha federal de rodovias com estradas de sua responsabilidade. E, neste aspecto, quero ressaltar, determinei o repasse de recursos da União a governos estaduais pertencentes, tanto ao meu Partido quanto a partidos de oposição, sem qualquer forma de discriminação. Analisamos, exclusivamente, a prioridade e a viabilidade econômica do respectivo projeto.

À vista da carência de recursos, que não permite atender simultaneamente todas as necessidades, somos obrigados a adotar critérios rígidos de análise de prioridade e de viabilidade econômica de cada projeto.

É uma injustiça, que não aceito calado, ver que nem sempre as expressões políticas do País reconhecem esta posição de isenção que inflexivelmente tenho seguido.

O transporte ferroviário no Brasil tem merecido tradicionalmente a atenção e a discussão dos especialistas do setor. Muitos dizem que seria operacionalmente mais econômico, e deveria por isso receber prioridade.

Entretanto, a implantação de uma ferrovia exige investimentos iniciais muito mais elevados do que para implantação de uma rodovia. O Brasil sempre enfrentou carência de recursos para investimentos e sempre teve pressa e necessidade de expandir com rapidez a rede de transporte de passageiros e de carga. Por isso, somente em regiões de escoamento de minérios e de outros grãos em larga escala se considerou justificado o empreendimento ferroviário. Esse critério foi aplicado nos casos da Ferrovia do Aço, em Minas Gerais; da Ferrovia da Soja, no Paraná e em Santa Catarina e, agora, na Ferrovia de Carajás, no Pará e Maranhão.

A crise econômica e financeira nos impediu de desenvolver, como inicialmente previstos, os planos de construção das Ferrovias do Aço e da Soja. A Ferrovia do Aço tinha por objetivo transportar, a partir de 1985, 100 milhões de toneladas de carga anual, de minério de ferro e produtos industriais, na região de Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo.

A retração dos mercados mundiais e a descoberta de Carajás fizeram com que se justificassem o prolongamento do cronograma de sua execução.

Atento à necessidade de conciliar os interesses de curto e longo prazos do País, determinei a redução do seu ritmo de construção, preservando, entretanto, todo

o investimento já feito, para o término da obra, no futuro. Dela provirão riqueza e novas oportunidades econômicas para uma vasta região do cerrado brasileiro, especialmente em Minas Gerais, demandando os terminais de granéis sólidos dos portos do Rio de Janeiro e de São Paulo.

A extraordinária potencialidade econômica da região de Carajás, por outro lado, justificou e viabilizou a construção acelerada da ferrovia que possibilitará o escoamento da produção do projeto integrado que lá estamos implantando.

Com 890 km de extensão, ligará a Serra de Carajás ao Terminal marítimo de Ponta da Madeira, perto de São Luís do Maranhão. Com essa ferrovia, que em breve estará em plena operação, poderão ser transportadas anualmente trinta e cinco milhões de toneladas de minério de ferro, além de todos os demais produtos daquela província mineral.

Decidi ainda, desde os primeiros dias de governo, continuar a fortalecer os sistemas de transporte público nas grandes cidades. Coerente com a prioridade de economizar combustível, direcionei os investimentos para a melhoria dos sistemas de trens urbanos e suburbanos. Mobilizei todos os recursos disponíveis para acelerar a construção dos metrô de São Paulo e Rio de Janeiro e para implantar os novos sistemas suburbanos de Belo Horizonte, Porto Alegre e Recife. Hoje, os sistemas do Rio e São Paulo já atendem a um milhão e meio de passageiros por dia, em boas condições de conforto e de segurança. Os sistemas de Porto Alegre e Recife deverão entrar em operação em 1985, com capacidade de transportar 300 a 400 mil passageiros por dia. Estou certo de que tomei decisão correta ao concentrar recursos nessas linhas. Esses investimentos possibilitaram diminuir o

tempo gasto por tanta gente trabalhadora, no percurso de todos os dias, de casa para o trabalho e do trabalho para casa, ou entre a casa e a escola.

O mais importante é que, inquestionavelmente, melhoramos muito a qualidade dos trens, que hoje estão cada vez mais limpos e confortáveis.

Sempre teremos muito que fazer nessa área. Nós sabemos disso. Você, que usa o trem suburbano, pode estar certo de que essa é uma preocupação constante nas reuniões que tenho com o Ministro dos Transportes. Você pode confiar no esforço que continuamos a fazer para melhorar cada vez mais nossos trens suburbanos.

Vejamos o transporte marítimo. A frota mercante nacional, que era virtualmente inexpressiva em 1964, atingiu, em 1978, 6 milhões de toneladas de porte bruto e 1.013 embarcações. Hoje, em 1984, já alcançamos mais de 9 milhões de toneladas de porte bruto e mais de 1.400 embarcações.

Assim, durante o meu governo, nossa frota aumentou a capacidade de carga em quase cinquenta por cento e em quarenta por cento o seu número de embarcações. O Brasil tornou-se o segundo construtor naval em 1982, ficando apenas atrás do Japão. Já construímos anualmente mais navios mercantes do que os Estados Unidos, a União Soviética e a Grã-Bretanha. O índice de nacionalização já chega a oitenta e cinco por cento. Hoje, já se pode dizer que o Brasil é uma potência mundial em termos de marinha mercante e de construção naval.

Antes de 1964, a precariedade e a desorganização dos nossos portos estrangulava nosso comércio. Naquela época, a movimentação de cargas nos principais portos brasileiros atingia apenas 47 milhões de toneladas. Com a reorganização, o reaparelhamento e a construção de

novos portos, em 1979, esse movimento de carga cresceu cinco vezes, chegando a 233 milhões de toneladas. Em 1984, devemos superar os 260 milhões de toneladas.

Para você ter uma idéia do que esse movimento representa, pense no seguinte: seriam necessários 26 milhões de caminhões médios para transportar essa carga.

As realizações mais importantes na área de portos são o terminal de trigo e soja no Rio Grande do Sul, o terminal de Sepetiba no Rio de Janeiro, o porto de Praia Mole, em construção, no Espírito Santo, o porto de Vila do Conde, em construção, no Estado do Pará.

No transporte aéreo, concentrei a ação do meu governo, através do Ministério da Aeronáutica, em aperfeiçoar os níveis de segurança e de economia, em vista do crescimento do tráfego.

Promovi a expansão do sistema de radar para proteção ao vôo, em substituição ao antigo apoio pelo rádio. O controle dos vôos pelo radar, com computador, hoje permite identificar o avião, a sua altura, a velocidade e a direção. Isso reduz a margem de risco de acidente e evita esperas inúteis, além de economizar combustível. Em janeiro próximo vou inaugurar a segunda etapa desse sistema. Vamos passar a ter uma área equivalente a toda a Europa sob proteção do radar: o Centro-Sul, o Sul-Sudeste, o Nordeste e as capitais do Norte. Trata-se da nossa área mais densamente povoada e onde se concentra o maior movimento de aviões.

Em 1964, as estatísticas indicavam 91 milhões de quilômetros voados por ano. Em 1979, havíamos passado para 194 milhões de quilômetros e em 83 estamos em 198 milhões de quilômetros voados por nossas aeronaves.

A carga transportada em 79 era 10 vezes maior do que em 64, e, até 83 cresceu mais 20%. O número de passageiros creceu de 4 vezes. Em 64, tínhamos 28 mil passageiros por mil quilômetros. Em 79, estávamos com 76 mil passageiros por mil quilômetros. Em 83, chegamos a 87 mil passageiros por mil quilômetros.

Esses números representam não só o aumento da demanda de transporte aéreo pelos brasileiros. Eles comprovam que estamos conseguindo uma utilização cada vez mais racional dos recursos disponíveis. Dobramos a quilomegragem e multiplicamos várias vezes o número de passageiros e o volume de carga.

Isso foi conseguido pela organização, a partir de 64, de um sistema integrado, que levou ao entrosamento e à melhoria dos serviços de aeroportos e das linhas aéreas e no qual o transporte aéreo regional atende a demanda local e alimenta as linhas-troncos de grandes jatos.

Hoje, além dos grandes aeroportos internacionais, temos aeroportos modernos, servidos por aviões a jato, em todas as Capitais. Estão na mesma situação as cidades situadas em pontos vitais para a nossa economia. Em todo o Brasil, já temos 164 aeroportos com linhas regulares. O número total de aeroportos e pistas de pouso no País já chega a 1.700 instalações. Entre as obras do meu governo, destaco o novo aeroporto de Confins, em Belo Horizonte, e o remodelamento do aeroporto de Salvador.

Quero mencionar também o desempenho da EMBRAER no desenvolvimento da nossa indústria aeronáutica. Em 15 anos, tornou-se a 6ª indústria do Mundo em produção de aviões. Os brasileiros já estão familiarizados com vários tipos de aviões ajustados às nossas necessidades, criados pela EMBRAER — Bandeirante, o

Xingu, o Ipanema e vários outros. Os últimos êxitos são o Tucano, para treinamento militar, e o Brasília, um avião de transporte médio, que ainda em sua fase final de aprovação, já tem mais de 80 unidades contratadas por empresas estrangeiras.

Aí está, de maneira muito resumida, o que eu lhe desejava mostrar hoje: — asfaltamento de perto de vinte mil quilômetros de rodovias, melhorando os sistemas rodoviários do Sudeste e do Nordeste do País, e levando o asfalto ao Noroeste do Brasil

— construção da ferrovia de Carajás a São Luís, que abre para a ocupação uma região inteiramente nova do País

— melhoramento e a modernização dos sistemas de metrô e de trens suburbanos de São Paulo, Rio, Belo Horizonte, Porto Alegre e Recife

— imensa expansão de nossos transportes aéreos, de nossa frota de navios mercantes e o aparelhamento de nossos portos marítimos

Isto é o que fizemos nesse setor, apenas. No passado, muito governante apresentaria essas obras como realizações dignas de governo inteiro. No entanto, para muitas vozes de oposição, essas obras não existem. Já outras vozes, menos atrevidas, inventam uma nova forma de crítica: dizem que fazemos obras, mas esquecemos o homem.

Eu lhe pergunto: isso faz sentido? Para quem se destina a estrada, o trem, o metrô, o aeroporto, senão ao homem?

Graças ao asfalto, o alimento pôde chegar com regularidade e um pouco mais barato na feira e no supermercado onde você faz suas compras.

Graças à estrada, você, que quis mudar-se, pôde tentar vida nova, em nova região.

Graças ao trem, ao avião e ao metrô, você pode circular mais rápido e por isso aumentar suas possibilidades de emprego e de trabalho.

Graças a novos navios, a novos portos, à ferrovia de Carajás, estamos produzindo mais, exportando mais e com isso dando mais oportunidade de uma vida melhor, com maior bem-estar, para milhões de brasileiros.

Eu não tenho dúvidas de que você compreende isso e que fará justiça ao trabalho de tanta gente que batalhou para construir essa obra imensa.

Muito Obrigado e boa noite.