

JOÃO GILBERTO PARENTI COUTO

A VIAGEM DOS SONHOS

DE CARTAGENA, NA COLÔMBIA,
A PUNTA ARENAS, NO CHILE,
PELA FERROVIA TRANSCONTINENTAL
DOM BOSCO

Belo Horizonte
2010

Livros Grátis

<http://www.livrosgratis.com.br>

Milhares de livros grátis para download.

“Oh! Bendito o que semeia
Livros... livros à mão cheia...
E manda o povo pensar!
O livro caindo n'alma
É germe – que faz a palma,
É chuva – que faz o mar.”

Castro Alves

*Copyright © 2010 by João Gilberto Parenti Couto
Todos os direitos reservados*

Terceira Edição Revista e Ampliada

Diagramação: Elizabeth Miranda

Revisão: Ana Emília de Carvalho

Couto, João Gilberto Parenti.
C871v A viagem dos sonhos: de Cartagena, na Colômbia, a
Punta Arenas, no Chile, pela Ferrovia Transcontinental
Dom Bosco / João Gilberto Parenti Couto.– Belo
Horizonte: Mazza Edições; 2010.

1. América do Sul – Viagens e Descrições. I. Título.

CDD: 918

CDU: 910.4(8)

Produção Editorial:

Mazza Edições Ltda.

Rua Bragança, 101 – Bairro Pompeia – Telefax: (31) 3481-0591

30280-410 Belo Horizonte – MG

e-mail: edmazza@uai.com.br

www.mazzaedicoes.com.br

*Proibida a reprodução total ou parcial.
Os infratores serão processados na forma da lei.*

SUMÁRIO

Introdução

PARTE I

AS PROFECIAS DE DOM BOSCO

Comentários

Um sonho de Dom Bosco

Dom Bosco sonhou Brasília?

PARTE II

A FERROVIA TRANSCONTINENTAL DOM BOSCO

O eixo central

A via leste

A variante “A”

A variante “B”

PARTE III

O ROTEIRO DA VIAGEM

Cartagena (Colômbia)/Caracas (Venezuela)

Caracas (Venezuela)/Boa Vista (Roraima-Brasil)

Boa Vista (Roraima-Brasil)/Manaus (Amazonas-Brasil)

Manaus (Amazonas-Brasil)/Porto Velho (Rondônia-Brasil)

Porto Velho (Rondônia-Brasil)/Cuiabá (Mato Grosso-Brasil)

Cuiabá (Mato Grosso-Brasil)/Campo Grande (Mato Grosso do Sul-Brasil)

Campo Grande (Mato Grosso do Sul-Brasil)/Assunção (Paraguai)

Assunção (Paraguai)/Buenos Aires (Argentina)

Buenos Aires (Argentina)/Punta Arenas (Chile)

PARTE IV

A VIAGEM

Cartagena – “Era o ponto de partida”
de Cartagena a Caracas

Caracas
de Caracas a Boa Vista

Boa Vista
de Boa Vista a Manaus

Manaus
de Manaus a Porto Velho

Porto Velho
de Porto Velho a Cuiabá

Cuiabá
de Cuiabá a Campo Grande

Campo Grande
de Campo Grande a Assunção

Assunção
de Assunção a Buenos Aires

Buenos Aires
de Buenos Aires a Punta Arenas
Punta Arenas – “Eu olhava tudo. Descemos do trem”

PARTE V

Uma viagem inesquecível

PARTE VI

Balanço da situação
O quadro atual

PARTE VII

Projeções futuras
A realização das profecias de Dom Bosco

APÊNDICE

PREPARANDO O BRASIL PARA A ERA DO PRÉ-SAL

O autor

INTRODUÇÃO

Esta obra se destina às pessoas que gostam de viajar, de conhecer coisas novas, de aventuras... É apenas um roteiro imaginado de uma viagem que cada leitor poderá realizar se, para tanto, dispuser de tempo e dinheiro, ou determinação de fazê-la de qualquer forma. Para esses sonhadores, ou realistas, dependendo do ponto de vista de cada um, adiantarei alguns dados nas páginas seguintes, algumas já escritas (Partes I, II e III), inclusive esta introdução, que contém duas cartas que resumem o que penso desta viagem, percorrida pela primeira vez pelo visionário Dom Bosco, e outras apenas esboçadas (Partes IV a VII). Estas páginas em branco o próprio leitor poderá preenchê-las, se realizar esta Viagem dos Sonhos. Fica aqui, portanto, este desafio aos mais ousados ou aventureiros. A todos boa viagem!

Belo Horizonte, 3 de janeiro de 2010.

À
Rede Globo de Televisão
Programa Globo Repórter
Rio de Janeiro – RJ

Prezados Senhores,

Estou estudando a possibilidade de realizar uma viagem de reconhecimento ao longo do traçado da ferrovia percorrida por Dom Bosco, em seu sonho visionário, de Cartagena,

na Colômbia, a Punta Arenas, no Chile, para estimular a sociedade brasileira e sul-americana a pensar na conveniência de se construir essa ferrovia, profetizada por esse santo no final do século XIX, a qual promoverá a integração da América do Sul, mudando radicalmente as estruturas coloniais ainda remanescentes e colocando o continente, definitivamente, no Primeiro Mundo, já no limiar do terceiro milênio.

Mas, para isso, preciso de patrocinadores, ou parceiros, pois esta empreitada requer preparativos adequados para produzir forte impacto sobre os povos sul-americanos, particularmente o brasileiro, o maior beneficiado com a construção dessa ferrovia transcontinental. Para tanto, elaborei um roteiro de viagem visando à publicação de um livro narrativo desta viagem. Este esboço segue em anexo para a apreciação dos senhores, caso se interessem pelo assunto. Maiores informações sobre a Ferrovia Transcontinental Dom Bosco, e seu impacto na economia do Brasil e da América do Sul, bem como sobre seu traçado (Figura 1, p.38), podem ser encontradas em um livro de minha autoria, intitulado *A Mensagem Codificada sobre o Brasil nas Profecias de Bom Bosco*, disponível gratuitamente na Biblioteca Digital do Governo Federal (www.dominiopublico.gov.br).

Como não tenho os recursos necessários para esta empreitada, mas conhecendo o perfil das reportagens do Globo Repórter, e a capacidade técnica e empresarial da Rede Globo, resolvi enviar esta carta como sugestão para que os senhores adotem essa ideia, pois ela tem um fator multiplicador muito grande, em termos de mídia, podendo render reportagens não só para a televisão como também para revistas diversas, inclusive esportivas, pois um Rally Cartagena/Punta Arenas, ou outros, nas ramificações dessa ferrovia, como a Via Leste, ligando a cidade do Recife a Buenos Aires, passando por Palmas, Porto Velho, Santa Cruz, na Bolívia, e Salta, na Argentina, seriam interessantes. Patrocinadores é o que não vão faltar, pois é um assunto que interessa de perto a vários segmentos do empresariado, como as companhias de transporte ferroviário, ou grandes multinacionais como a Vale e a Petrobras, além das do agronegócio.

Para popularizar este assunto e antecipar para o grande público o que significará para o Brasil e a América do Sul a construção

da Ferrovia Transcontinental Dom Bosco, e suas ramificações, o Programa Globo Repórter pode simular com imagens virtuais essa viagem, utilizando para isso dos recursos da informática e das imagens de satélite. Essas reportagens virtuais, aliadas às informações obtidas no terreno durante a viagem, constituirão um material histórico de primeira ordem, o qual servirá não só como baliza para investimentos econômicos, como também inspiração para que a atual e as próximas gerações trabalhem sobre este tema, à medida que o tempo passe e se complete a missão da terceira geração, assunto tratado no livro citado acima.

Colocando-me à disposição dos senhores para quaisquer esclarecimentos adicionais, subscrevo-me.

Cordialmente,

João Gilberto Parenti Couto

Belo Horizonte, 23 de janeiro de 2010.

Exmo. Sr.

Luiz Inácio Lula da Silva

Presidente da República

Palácio do Planalto

Brasília – DF

Com cópias para o Exmo. Sr. Vice-Presidente, José Alencar, e Exmos. Srs. Ministros da Defesa, Nelson Jobim; das Relações Exteriores, Celso Amorim; e de Assuntos Estratégicos, Samuel Pinheiro Guimarães. Com cópias também para os jornais Folha de São Paulo e Estado de Minas.

Assunto: A estratégia global das grandes potências e as três pedras de tropeço nas relações Brasil/Estados Unidos da América: América Central, América do Sul e Oriente Médio.

Prezado Senhor Presidente,

O Brasil, no governo de V. Exa., em matéria de política externa, está se comportando como uma prostituta que fica na praça oferecendo seus dotes a quem interessar possa. Esta dura comparação é feita em função do posicionamento equivocado do País nos casos de Honduras, do Haiti e nas disputas infundáveis do Oriente Médio. Em nenhuma dessas situações, os interesses maiores da nação brasileira estão em jogo, mas, para as grandes potências, particularmente os Estados Unidos da América, são de vital importância para a manutenção de seu poderio econômico e militar.

No Oriente Médio, onde o nó iraniano será desatado pelos Estados Unidos da América, da mesma forma como fez Alexandre, “o Grande”, com o nó górdio – um golpe certo, neste caso, atômico –, tem um objetivo bem claro, e do qual não fazem nenhum segredo: terem livre acesso ao petróleo da Ásia Menor e do Oriente Médio e se colocarem em posição de mando diante dos países-chave da região, os chamados “istão” (Paquistão, etc.), para assim estarem em condições de enfrentar as potências regionais que visam ao mesmo objetivo: Rússia, China e Índia. É a repetição, pelos norte-americanos, em pleno limiar do terceiro milênio, do vitorioso “Golpe de Foice” dos nazistas. Portanto, é uma jogada para cachorro grande, como se diz. E o Brasil, o que tem a ver com isso? Nada! Absolutamente nada! É um enxerido que é tratado com desprezo e chacota pelos países envolvidos nesse drama apocalíptico, como fez recentemente o Premiê Netanyahu, de Israel (jornal Folha de São Paulo, 21/1/2010, p. A22): “Questionado pela Folha sobre a pretensão brasileira de ter parte no processo de paz, durante entrevista coletiva em Jerusalém, Netanyahu primeiro reagiu com humor, propondo ‘compartilhar também o território e a água’. Após arrancar gargalhadas dos jornalistas, respondeu: ‘Como o Brasil pode ter um papel aqui? Acho...’”.

No caso de Honduras e do Haiti, o que está em jogo são os interesses vitais dos norte-americanos na América Central, os quais consideram as regiões do Golfo do México e do Mar das Antilhas extensões de seu próprio território continental, o famoso “quintal americano”, e das quais não abrem mão de seu poder de mando a quem quer que seja, muito menos a países que mal podem caminhar com as próprias pernas, como

Cuba, Venezuela e o Brasil; embora nosso País tenha um grande potencial, apenas potencial, nada de concreto, por enquanto... Digo, por enquanto, porque os Estados Unidos da América estão tecendo uma teia estratégica para imobilizar o nosso País, e em seguida sugar nossas riquezas, a começar pelo petróleo do pré-sal, que reativou o seu apetite, até então adormecido, pelos recursos naturais do continente sul-americano.

Para isto, estão pondo em prática um plano com várias etapas, visando a objetivos a curto, médio e longo prazos. Em um primeiro momento, sorrateiramente, reativaram a Quarta Frota, tão logo vazaram informações sobre o potencial do pré-sal. A seguir, em função da perda de uma base militar no Equador, implantaram várias na Colômbia, também sem fazer muito alarde. O passo seguinte foi sabotar, nos bastidores, a interferência do Brasil em Honduras, que, inocentemente ou desavisado, agiu como pau-mandado de Hugo Chávez, ao dar guarida ao presidente deposto. O resultado é que enquanto Chávez se cala, o Brasil sai derrotado e humilhado, com o rabo entre as pernas, dessa aventura inconsequente. Agora os norte-americanos investem, ostensivamente e maciçamente, recursos financeiros e militares para “salvar” o Haiti e dar um “chega pra lá” nos militares brasileiros que estão nesse país a serviço da ONU.

Todas essas peças de xadrez são movimentadas em um tabuleiro que abrange também a América do Sul. Esta, sim, interessa ao Brasil. É aqui que se prepara as próximas jogadas para o xeque-mate, e sobre ela é que nosso País deve concentrar esforços e atenções, agora, mais do que nunca, pois uma etapa importante da estratégia norte-americana de nos cercar e nos imobilizar ganhou mais um reforço: a eleição de Sebastián Pinera para presidente do Chile. Este político já sinalizou, antes mesmo da posse, que quer alinhar-se com os norte-americanos ao disparar críticas a Hugo Chávez. Olhando o mapa da América do Sul, pode-se ver as implicações estratégicas desse alinhamento para o Brasil, pois o Chile, juntamente com os outros dois aliados dos Estados Unidos – o Peru e a Colômbia –, formam um cinturão contínuo ao longo da costa sul-americana do Pacífico, desde a Antártida até o Mar das Antilhas. A única exceção é o Equador que já está isolado.

Diante de um panorama estratégico como esse, de vital importância para o nosso País, o que faz o governo brasileiro? Dispersa-se em disputas alheias, como o Oriente Médio, Honduras e Haiti, criando atritos desnecessários com a maior potência da atualidade – os Estados Unidos da América. Acorda, Brasil! Como ensina a sabedoria bíblica: “Mateus, primeiro os teus”! Com este objetivo em mente, o governo brasileiro tem duas opções para neutralizar esse cerco norte-americano. A primeira delas é de cunho pacífico, a qual, além de neutralizar esse cerco norte-americano, pode melhorar substancialmente nossas relações políticas e econômicas com os nossos vizinhos sul-americanos: construir a Ferrovia Transcontinental Dom Bosco, ligando a cidade de Cartagena, na Colômbia, a Punta Arenas, no Chile, cortando a porção central da América do Sul, de norte a sul. Esta ferrovia está descrita em um livro de minha autoria, intitulado **A mensagem codificada sobre o Brasil nas profecias de Dom Bosco**, disponível na Biblioteca Digital do Governo Federal (www.dominipublico.gov.br).

A segunda opção, de caráter bélico, visa a romper esse cinturão sanitário em dois pontos estratégicos, para isolar os países da costa do Pacífico e garantir ao Brasil acesso e bases militares nessa costa oceânica, com vistas a reforçar as defesas de nossas fronteiras, a oeste, de um ataque nesse flanco. Isto é estrategicamente necessário, pois os Andes, uma barreira natural, não é suficiente para nos proteger, como bem demonstrou Aníbal, ao transpor os Alpes e atacar os romanos por onde menos esperavam: sua retaguarda desguarnecida. O primeiro desses pontos situa-se na divisa do Chile com o Peru. Neste caso, apoiando a Bolívia em suas demandas pela recuperação dos territórios perdidos que lhes davam acesso ao Pacífico. A contrapartida exigida pelo Brasil, para dar esse apoio, seria ter direito a um porto livre nesse território, inclusive para montar uma base aeronaval, e acesso ferroviário ligando essa base ao território brasileiro, passando por Santa Cruz de La Sierra. O segundo ponto a ser rompido seria na fronteira do Peru com a Colômbia. Neste caso, apoiando o Equador em sua pretensão de ter uma saída para o Oceano Atlântico através do Rio Amazonas. Para isto, o Brasil apoiaria a criação de uma zona de acesso, separando o Peru da Colômbia

(erro no texto original: “separando o Peru do Equador”) desde Letícia, na tríplice fronteira, até o território equatoriano. Esta faixa compreenderia toda a região entre os Rios Putumayo, que separa o Peru da Colômbia, e Napo, este em território Peruano. Neste caso também, a contrapartida do Brasil seria ter livre acesso ao Oceano Pacífico por meio de uma ferrovia ligando Letícia ao litoral equatoriano, onde poderia, também, construir uma base aeronaval servida por essa ferrovia.

De todas as opções, para defender o Brasil e a América do Sul do cerco norte-americano e manter a paz e a integridade no continente, a mais indicada é a construção da Ferrovia Transcontinental Dom Bosco, a qual possibilitará, também, o desenvolvimento econômico e social dos povos sul-americanos, a exploração racional de seus recursos naturais e a implantação definitiva do Mercosul e da UNASUL.

Agradecendo a atenção e desejando sucesso ao governo de V. Exa., subscrevo-me.

Cordialmente,

João Gilberto Parenti Couto

PARTE I

AS PROFECIAS DE DOM BOSCO

COMENTÁRIOS

Embora mais de um século se tenha passado desde a chegada dos Salesianos ao Brasil e do sonho de Dom Bosco, no qual vaticinou um futuro brilhante para a congregação que fundou e para a terra que os acolheu, a Terra Brasilis, esta secular ordem religiosa ainda não se dignou a brindar o povo brasileiro com uma versão em português do texto integral desse sonho, anotado pelo Padre Lemoyne e corrigido pelo próprio Dom Bosco. Na falta desse texto, e como diz o dito popular – Quem não tem cão caça com gato –, vamos ao gato, no caso, o econômico artigo do Padre José de Vasconcellos, O Centenário de um sonho, publicado no Boletim Salesiano (edição brasileira, ano 33, n.4, jul./ago. 1983, p. 6-11). Neste artigo, com cinco capítulos, o então Diretor do Centro Salesiano de Documentação e Pesquisa, de Barbacena-MG, dedica os três primeiros para analisar esse Sonho no contexto dos Sonhos de Dom Bosco e os últimos para o Sonho propriamente dito. Estes dois capítulos finais – Um sonho de Dom Bosco e Dom Bosco Sonhou Brasília? – estão a seguir reproduzidos na íntegra com os mesmos títulos.

Dom Bosco – João Belchior Bosco – nasceu em Becchi (Castelnuevo d’Asti), norte da Itália, a 16 de agosto

de 1815. Fundou a Ordem dos Salesianos (Sociedade Salesianos de Dom Bosco e Filhas de Maria Auxiliadora). Faleceu em Turim, a 31 de janeiro de 1888, aos 72 anos. Foi canonizado em 1º de abril de 1934, pelo Papa Pio XI.

UM SONHO DE DOM BOSCO

“Na noite que precede a festa de Santa Rosa de Lima (30 de agosto) tive um sonho”. Assim começa Dom Bosco a narrar um de seus sonhos mais famosos, tido em 1883, um mês e pouco depois da chegada dos primeiros Salesianos ao Brasil.

Cecília ROMERO publicou, em 1978, esplêndido estudo sobre “Os Sonhos de Dom Bosco”. Porque se tratava de edição crítica, restringiu-se a estudar somente 10 sonhos, tidos entre 1870 e 1887, porque deles poderia ter à mão versão manuscrita atribuível a Dom Bosco, por dois títulos: ou porque inteiramente redigida de próprio punho, ou porque chegada até nós em manuscritos de outrem, mas cuja revisão final é garantida por apostilas da mão de Dom Bosco.

Esse é exatamente o caso do sonho de 30 de agosto: manuscrito do P. Lemoyne com correções do próprio punho de Dom Bosco; e é sobre o texto crítico de Romero que nos basearemos para a tradução de alguns trechos do sonho. Porque é quase impossível publicá-lo aqui na íntegra; ele sozinho ocuparia boa parte deste Boletim Salesiano: são quase dez páginas das Memórias Biográficas, formato 210 x 140 mm, tipo 6 com as linhas não intercaladas (Vol. XVI, p. 385-394).

Contou-o Dom Bosco numa reunião do Capítulo Geral da Congregação, no dia 4 de setembro daquele

ano. O Pe. Lemoyne, que recolhia as memórias do Santo, transcreveu-o imediatamente e submeteu-o à correção de Dom Bosco.

“Percebi que estava dormindo e parecia-me, ao mesmo tempo, correr a toda velocidade, a ponto de me sentir cansado de correr. (...) Enquanto hesitava se se tratava de sonho ou realidade, pareceu-me entrar em um salão, onde se achavam muitas pessoas, falando de assuntos vários”.

E o Santo reproduz profusamente o assunto da conversa.

“Nesse ínterim, aproxima-se de mim um jovem de seus dezesseis anos, amável e de beleza sobre-humana, todo radiante de viva luz, mais clara que a do sol”.

O misterioso guia o acompanhou durante toda a fantástica viagem e se apresenta como amigo seu e dos Salesianos; vem, em nome de Deus, dar-lhe um pouco de trabalho.

“Vejam os de que se trata. Que trabalho é este?”.

– Sente-se a esta mesa e puxe esta corda.

No meio do salão havia uma mesa, sobre a qual estava enrolada uma corda. Vi que a corda estava marcada com linhas e números, como se fôra uma fita métrica. Percebi mais tarde que o salão estava situado na América do Sul, exatamente sobre a linha do Equador, correspondendo os números impressos na corda aos graus geográficos de latitude”.

Segue a narração de uma vista de conjunto da América do Sul, esclarecendo o Santo:

“Via tudo em conjunto, como em miniatura. Depois, como direi, pude ver tudo em sua real grandeza e extensão. Foram os graus marcados na corda, correspondentes exatamente aos graus geográficos de latitude, que me

permitiram gravar na memória os pontos sucessivos que visitei na segunda parte do sonho.

Meu jovem amigo continuava: Pois bem, estas montanhas são como balizas, são um limite. Entre elas e o mar está a messe oferecida aos Salesianos. São milhares, são milhões de habitantes que esperam o seu auxílio, aguardam a fé. Aquelas montanhas eram as cordilheiras da América do Sul e o mar o Oceano Atlântico.”

Prossegue o sonho mostrando a Dom Bosco como conseguiria guiar tantos povos ao rebanho de Cristo.

“Eu ia pensando: mas, para se conseguir isso, vai ser preciso muito tempo. Exclamei, então, em voz alta: não sei o que pensar. Porém, o moço ajuntou, lendo meus pensamentos:

– Isto acontecerá antes que passe a segunda geração.

– E qual será a segunda geração, perguntei.

– A presente não conta. Será uma outra, depois outra.

– E quantos anos compreendem cada geração?

– Sessenta anos.

– E depois?

– Quer ver o que sucederá depois?

Venha cá.

E, sem saber como, encontrei-me numa estação ferroviária.

Havia muita gente. Embarcamos.

Perguntei onde estávamos. Respondeu o jovem:

– Note bem! Observe! Viajaremos ao longo da cordilheira. O sr. tem estrada aberta também para leste, até ao mar. É outro dom de N. Senhor. Assim dizendo, tirou do bolso um mapa, onde vi assinalada a diocese de Cartagena. Era o ponto de partida.

Enquanto olhava o mapa, a máquina apitou e o comboio se pôs em movimento. Viajando, meu amigo falava muito, mas nem tudo eu podia entender, por causa do barulho do trem. Aprendi, no entanto, coisas belíssimas e inteiramente novas sobre astronomia, náutica, meteorologia, sobre a fauna, a flora e a topografia daqueles lugares, que ele me explicava com precisão maravilhosa.

Ia olhando através das janelas do vagão e descortinava variadas e estupendas regiões. Bosques, montanhas, planícies, rios tão grandes e majestosos que eu não era capaz de os crer assim tão caudalosos, longe que estavam da foz. Por mais de mil milhas, costeamos uma floresta virgem, inexplorada ainda agora. Meus olhos tinham uma potência visual surpreendente, não encontrando óbice que os detivesse de estender-se por todas aquelas regiões. Não só as cordilheiras, mas também as cadeias de montanhas isoladas naquelas planuras intermináveis eram por mim contempladas (o Brasil?) [Sic: com ponto de interrogação e com inicial minúscula, no manuscrito original].

Tinha debaixo dos olhos as riquezas incomparáveis deste solo que um dia serão descobertas. Via numerosas minas de metais preciosos, filões inexauríveis de carvão, depósitos de petróleo tão abundantes como nunca se encontraram em outros lugares.

Mas não era ainda tudo. Entre o grau 15 e o 20 havia uma enseada bastante longa e bastante larga, que partia de um ponto onde se forma um lago. Disse então uma voz repetidamente: quando se vier cavar as minas escondidas no meio destes montes (desta enseada), aparecerá aqui a terra prometida, que jorra leite e mel. Será uma riqueza inconcebível”.

Continua a viagem, ao longo da cordilheira, rumo ao sul; continua a descrição das regiões da bacia do Prata,

dos Pampas e da Patagônia, até Punta Arenas e o Estreito de Magalhães. “Eu olhava tudo. Descemos do trem”. Voltando-se para o jovem guia, Dom Bosco lhe diz:

“Já vi bastante. Agora leva-me a ver os meus Salesianos da Patagônia. Levou-me. Eu os vi. Eram muitos, mas eu não os conhecia e entre eles não havia nenhum dos meus antigos filhos. Todos me olhavam admirados e eu lhes dizia: “Não me conheceis? Não conheceis Dom Bosco?”

– Oh Dom Bosco! Nós o conhecemos, mas só de retrato. Pessoalmente, é claro que não.

– E D. Fagnano, D. Lasagna, D. Costamagna, onde estão?

– Não os conhecemos. São os que para cá vieram em tempos passados, os primeiros Salesianos que vieram da Europa. Mas já morreram há muitos anos!

A esta resposta eu pensava cheio de espanto: – Mas isto é um sonho ou uma realidade? E batia as mãos uma contra a outra, tocava os braços, me sacudia todo, e ouvia o barulho das mãos e sentia o meu corpo. Estava nesta agitação quando me pareceu que Quirino tocasse às Ave-Marias da manhã; mas tendo despertado, percebi que eram os sinos da paróquia de São Benigno. O sonho tinha durado a noite toda”.

DOM BOSCO SONHOU BRASÍLIA?

Como podemos observar, no que possa aplicar-se a Brasília, o sonho fixa, com clareza pouco freqüente nas chamadas visões imaginárias, três pontos: **tempo, lugar, evento anunciado**. Só para o terceiro a linguagem é simbólica:

a) **Tempo**

Recordemos o diálogo do sonho:

– Isto acontecerá antes que passe a segunda geração.

– Qual será a segunda geração?

– A presente não conta. Será uma outra, depois outra.

(E Dom Bosco, querendo ainda mais clareza):

– Quantos anos compreendem cada geração?

– Sessenta anos.

Se a primeira destas gerações começou em 1883, ano do sonho, a segunda teve início sessenta anos depois, em 1943, e se estende até o ano 2003. A construção e consolidação de Brasília estão assim bem dentro do período anunciado: entre 1943 e 2003.

b) **Lugar**

Dom Bosco localizou o evento na faixa compreendida pelos paralelos 15 a 20, entre a Cordilheira dos Andes e o Oceano Atlântico. Exatamente onde foi instalada a nova Capital do Brasil.

c) **Evento anunciado**

Embora o **Leit-motiv** do sonho seja o futuro missionário da Congregação na América do Sul, Dom Bosco viu incidentalmente também outras coisas, tanto rios caudalosos e florestas imensas, como minas de ouro, de pedras preciosas, depósitos de petróleo. (Monteiro Lobato, a este respeito, cita o sonho numa de suas obras). Creio, pois, poder afirmar que ele viu, em 1883, o que hoje começamos a ver no Brasil.

Reforça a convicção o teor mesmo do texto, embora em estilo simbólico; em nenhum outro ponto da referida

faixa continental um acontecimento como a construção de Brasília obteve repercussão maior no progresso e na riqueza de um país.

Convém, no entanto, recordar aqui, como elemento para a História, o nascedouro desta interpretação do sonho. Não é devida aos Salesianos, como poderia parecer.

No início da construção da nova Capital, quando a proeza parecia estranha e temerária à maioria dos brasileiros, o Dr. Segismundo Mello, Procurador do Estado de Goiás, e residente hoje em Brasília, bateu à porta do Ateneu Dom Bosco de Goiânia com uma dúvida e um pedido: era verdade que Dom Bosco, em sonho, havia antevisto Brasília? Onde obter o texto do sonho?

Nenhum salesiano do Ateneu sabia de nada!

O fato é menos estranhável do que poderia parecer à primeira vista: a biografia completa de Dom Bosco, com o título de **Memorie Biografiche**, tem 16.130 páginas e ocupa 19 alentados volumes escritos em italiano; não há tradução portuguesa. Nada de admirar, portanto, se a maior parte dos atuais Salesianos não a tenha lido nunca por inteiro, ou por falta de tempo ou (os das gerações mais novas) por já não dominarem completamente a língua. As pequenas biografias escritas em português não contam senão um ou outro dos sonhos de Dom Bosco. Não este, que é muito grande.

Mas o Diretor do Ateneu, P. Cleto Caliman, pôs-se a vasculhar nas Memórias Biográficas e lá encontrou, no vol. XVI, o texto integral do sonho de 1883. Nele, sob a guia de um jovem amigo já falecido, Luiz Colle, Dom Bosco fez a fantástica viagem pela América do Sul, resumida no item 4 deste estudo.

Ao verificar que Brasília estava situada justamente entre os paralelos 15 e 20 e que o tempo coincidia com

o previsto no sonho, os defensores de Brasília, com o Dr. Segismundo à frente, encheram-se de entusiasmo e de certezas. Bernardo Sayão, um dos pioneiros, logo arranhou ocasião e pretexto para uma Missa, que os salesianos do Ateneu celebraram, sem alarde, no desértico planalto entrevisto no sonho. Foi, na realidade, a primeira Missa de Brasília.

Israel Pinheiro que, por intermédio de um tio Padre, Mons. Pinheiro, Cooperador salesiano, tinha velhas afinidades com Dom Bosco, vibrou, e imediatamente comunicou a descoberta ao Presidente Juscelino Kubitschek. Este, dramaticamente necessitado de apoios para sua obra grandiosa, tratou logo de fazer expor na sala principal do Catetinho o trecho do Sonho possivelmente referente a Brasília, emoldurado em quadro que ainda lá se acha e parece ter-se inspirado no texto para a frase famosa que se encontra gravada no seu monumento da Praça dos Três Poderes: “Deste **Planalto central...**”

A fim de colocar sob a proteção do Santo os trabalhos da construção da nova Capital, Israel Pinheiro fez questão de empregar o primeiro ferro e o primeiro cimento chegados ao canteiro de obras na construção de uma ermida votiva a Dom Bosco, desenhada por Niemeyer. Fê-la reproduzir, anos mais tarde, em escala menor, na sua residência oficial de Prefeito de Brasília, a Granja do Ipê. Bom mineiro, quis em seguida conferir, com os próprios olhos, o manuscrito original do sonho, cuja cópia xerox me fez requisitar à Casa Mãe dos Salesianos na Itália.

Como consequência de tudo isto, a cidade nasceu embalada na certeza de ter sido sonhada por um santo e é por isso que a devoção a Dom Bosco é tão popular entre os brasilienses.

Quando, em 1961, chegou a hora de escolher Patrono litúrgico para ela, a Autoridade eclesiástica local, com muito acerto, pensou em Nossa Senhora Aparecida. Mas, por coincidência (ou “elegância da Divina Providência”, como costumava dizer o Papa Pio XI), nesta data, eram ex-alunos salesianos o Presidente da República, Jânio Quadros (ex-aluno do Colégio S. Joaquim, de Lorena, SP), o Prefeito Paulo de Tarso (ex-aluno do Colégio Dom Bosco, do Araxá, MG) e o Presidente da Novacap Randall Espírito Santo Ferreira (ex-aluno do Ginásio Salesiano de Silvânia, GO). Os três ex-alunos, atendendo também a apelo unânime da população em minuta preparada por quem escreve este estudo, firmaram juntos petição à Santa Sé para que S. João Bosco fosse declarado Co-Patrono da Cidade, o que veio a acontecer.

Deste modo, no último domingo de agosto, dia festivo mais próximo à data do famoso sonho, os brasilienses, tendo à frente o seu Arcebispo, organizam, todos os anos, piedosa romaria à ermida de Dom Bosco.

Em conclusão, se repetirmos a pergunta: “Dom Bosco Sonhou Brasília?”, creio se possa responder:

1. É certo que o Santo, no “sonho” de 1883, pensou no **Brasil**: lá está explícita a alusão, embora em forma interrogativa, no manuscrito do sonho tido pelos entendidos como o mais autêntico. (Há vários outros)
2. É igualmente certo que o **lugar** e o **tempo** coincidem plenamente, sem qualquer ginástica exegetica, com os da construção de Brasília.
3. Quanto ao **evento anunciado** (grande riqueza, progresso), estou atento à advertência da lógica escolástica sobre a falácia possível no argumento: “depois disto, logo, por causa disto”: **Post hoc**,

ergo propter hoc. Mas há, inegavelmente, relação de causa e efeito entre a transferência da Capital e o surto de progresso que se deu no País a partir daquela realização, não só na região Centro-Oeste, como seria de esperar, mas no Brasil como um todo. Só não o vêem os que não querem ver; os dados e as estatísticas estão aí, à vista de todos.

4. Seria indevido pedir maior clareza e mais especificação num sonho-visão. Manifestações como estas, como as dos profetas da Escritura, são de sua natureza imaginárias, envoltas em expressões ora obscuras, ora simbólicas, que se prestam a mais de uma interpretação. Mas ainda assim, sobre o essencial, como vimos, há mais clareza neste “sonho” do que em geral nas previsões deste tipo.
5. Convém ainda não esquecer que Dom Bosco nunca esteve na América, não tinha maiores estudos de Geografia, e que os mapas da época, sobretudo os das regiões extra-européias, eram bastante incompletos e vagos.

Em tempo:

a) Os representantes mais altos da Congregação Salesiana e seus melhores estudiosos jamais se pronunciaram sobre o assunto e a reação de seus Superiores Maiores a este respeito foi sempre de reticência. O escrito acima representa opinião estritamente pessoal.

b) Uma advertência aos angustiados com a situação atual do País: – a segunda geração, preanunciada no sonho para o advento de uma era de prosperidade e riqueza, só termina no ano 2003. Até lá... nada se perde em esperar para conferir.

PARTE II

A FERROVIA TRANSCONTINENTAL DOM BOSCO

O EIXO CENTRAL

O eixo central imaginado para a Ferrovia de Dom Bosco (Figura 1), com base no sonho visionário, tem início na cidade de Cartagena, na Colômbia, e a partir daí segue em direção a Caracas, na Venezuela, de onde toma o rumo sul, passando sucessivamente pelas cidades brasileiras de Boa Vista-RR, Manaus-AM, Porto Velho-RO, Cuiabá-MT e Campo Grande-MS. Desta cidade continua rumo sul para Assunção, no Paraguai, e Buenos Aires, na Argentina, de onde prossegue até atingir seu ponto final em Punta Arenas, no Chile. São cerca de 10.777 km de um percurso que, começando no Mar das Antilhas, no extremo norte da América do Sul, termina no Estreito de Magalhães, no seu extremo Sul, passando por um território de topografia favorável, pois em Boa Vista, no extremo norte da Bacia Amazônica, a altitude é de 85 metros; altitude que se repete no extremo sul, em Porto Velho, distante cerca de 1.686 km. Em Cuiabá, o centro geográfico da América do Sul e divisor de águas das bacias do Amazonas e do Prata, distante 1.456 km de Porto Velho, a altitude é de apenas 176m. De Cuiabá para o Sul, a cota é descendente, pois a

região a ser percorrida até Buenos Aires situa-se na Bacia do Rio da Prata.

Não bastassem esses fatores extremamente importantes para o traçado da ferrovia – fato notado por Dom Bosco: “Não só as cordilheiras, mas também as cadeias de montanhas isoladas naquelas planuras intermináveis eram por mim contempladas (o brasil?)” –, acresce ainda que, em ambas as extremidades, ela faz junção com os dois maiores oceanos do globo, o Atlântico e o Pacífico. No extremo sul, esses oceanos estão ligados pelo Estreito de Magalhães, onde se localiza Punta Arenas. No extremo norte, em território colombiano, está projetada a construção de um canal para ligar esses dois oceanos ao nível do mar. O valor estratégico combinado desses fatores, o Estreito de Magalhães, o Canal Colombiano e a Ferrovia de Dom Bosco, faz crer que realmente esta ferrovia transcontinental, que supera a famosa Transiberiana com seus 9.000 km (de Moscou a Vladivostok), é de inspiração divina e foi concebida para colocar os países da América do Sul num plano superior no concerto das nações, e protegê-los de ameaças externas, como a Quarta Frota americana, reativada para patrulhar as águas latino-americanas, tornando-as inseguras ao tráfico marítimo.

A VIA LESTE

A Via Leste, pelo que disse o jovem guia de Dom Bosco, faz parte do mesmo plano superior: “Note Bem! Observe! Viajaremos ao longo da cordilheira. O sr. tem estrada aberta também para leste, até o mar. É outro dom de N. Senhor”. Para seguir para o mar, rumo ao leste,

percorrendo em sua maior extensão esse “outro dom de N. Senhor”, o ponto de partida situa-se em Porto Velho, em Rondônia, a cidade mais a oeste do eixo central, e o ponto final na cidade portuária do Recife, em Pernambuco, no extremo leste do continente. Este trajeto, praticamente em linha reta, tem cerca de 3.200 km e a topografia também é favorável, pois em Palmas, capital do Estado do Tocantins, situada a meio caminho desses pontos extremos, a altitude gira em torno de 200m. A distância Porto Velho-Palmas é de aproximadamente 1.700 km e de Palmas a Recife cerca de 1.500 km. Além disso, Palmas esta situada no eixo da Ferrovia Norte-Sul, a qual com seus 1.550 km, quando prontos, ligará os Estados do Maranhão, Tocantins e Goiás ao sistema ferroviário sul. No seu extremo norte, no Estado do Maranhão, a conexão se faz com a Estrada de Ferro Carajás, que termina no Porto de Itaquí, em São Luís. A sinergia entre essas três importantes ferrovias e seus terminais portuários, somada às demandas do agronegócio, serão fatores determinantes para transformar o Brasil Central e o Nordeste, em regiões privilegiadas para produzirem alimentos para um mundo faminto. Como disse o guia de Dom Bosco: “É outro dom de N. Senhor”.

Kilometragens (Aproximadas)

Porto Velho/Palmas.....	1.700 km
Palmas/Recife.....	1.500 km
Total.....	3.200 km

A VARIANTE “A”

A Variante “A” é uma alternativa que possibilitará incluir a Bolívia e norte da Argentina na área de influência

da Ferrovia de Dom Bosco. Essa ligação poderá ser feita a partir da cidade de Porto Velho, no estado de Rondônia, onde tem início a Via Leste, seguindo um traçado que cortará de norte a sul a região sub-andina da Bolívia, sua nova fronteira agrícola, passando por Santa Cruz de la Sierra até atingir a cidade Argentina de Salta, onde fará ligação com o sistema ferroviário desse país que demanda a Buenos Aires. É uma variante importante, pois de Porto Velho a Santa Cruz são cerca de 1.000 km, e desta cidade até a divisa com a Argentina outros 600 km. Desta divisa até Salta, deve-se acrescentar 300 km e, a partir daí, até Buenos Aires, mais 1.800 km. No total são 3.700 km, sendo 1.900 km de novas ferrovias (625 km no Brasil, 975 km na Bolívia e 300 km na Argentina). Como fator adicional para valorizar a Variante “A”, deve-se ressaltar que, em Santa Cruz de la Sierra, essa variante fará junção com a ferrovia que, partindo desta cidade, liga o leste boliviano ao sistema ferroviário brasileiro, em Corumbá, no Estado de Mato Grosso do Sul, e com o Eixo Central, em Campo Grande, no mesmo Estado. O percurso total até este ponto é de 1.000 km, sendo 625 km na Bolívia e 375 km no Brasil.

Kilometragens (Aproximadas)

PortoVelho(Brasil)/SantaCruz (Bolívia).....	000 km
Santa Cruz/Salta(Argentina).....	900 km
Salta/Buenos Aires (Argentina).....	1.800 km
Total.....	3.700 km

RESUMO

Brasil.....	625 km
Bolívia.....	975 km
Argentina.....	2.100 km
Total.....	3.700 km

A VARIANTE “B”

A Variante “B” é uma via que já está pronta. Formada pelo sistema ferroviário brasileiro, ela parte de Campo Grande, no Estado de Mato Grosso do Sul, rumo ao sul, atravessando os estados de São Paulo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul até atingir a fronteira com a Argentina, em Uruguiana/Passo de los Libres, num percurso de 2.832 km. Desta cidade, onde se conecta com o sistema ferroviário argentino, segue para Buenos Aires cumprindo um trajeto de aproximadamente 900 km. A partir de Campo Grande, portanto, a Ferrovia de Dom Bosco bifurca-se, seguindo o Eixo Central para Assunção e Buenos Aires num percurso de 2.021 km, e a variante “B” pelo sistema ferroviário brasileiro/argentino até atingir o mesmo destino, totalizando cerca de 3.732 km, onde voltam a se encontrar para prosseguir numa só via até Punta Arenas, no Chile. Um ramal adicional, com cerca de 890 km, ligando Porto Alegre a Montevidéu, colocará também o Uruguai no roteiro da Ferrovia de Dom Bosco, aumentando ainda mais o poder de integração continental desta ferrovia e fortalecendo os laços econômicos do Mercosul.

Kilometragens (Aproximadas)

Campo Grande/São Paulo.....	1.014km
São Paulo/Curitiba.....	408km
Curitiba/Florianópolis.....	300km
Florianópolis/Porto Alegre.....	476km
Porto Alegre/Uruguiana.....	634km
Uruguiana/Passo de los Libres/Buenos Aires.....	900km
Porto Alegre/Montevidéu.....	890km

FIGURA 1
A FERROVIA TRANSCONTINENTAL
DOM BOSCO



PARTE III

O ROTEIRO DA VIAGEM

(Kilometragens aproximadas)

Cartagena (Colômbia)/Caracas (Venezuela)

Cartagena/Fronteira Colômbia-Venezuela.....300km
Fronteira Colômbia-Venezuela/Caracas.....800km

Caracas (Venezuela)/Boa Vista(Roraima-Brasil)

Caracas/Fronteira Venezuela-Brasil.....200km
Fronteira Venezuela-Brasil/Boa Vista-RR..... 220km

Boa Vista (Roraima-Brasil)/Manaus (Amazonas-Brasil)

Boa Vista/Manaus-AM.....785km

Manaus (Amazonas-Brasil)/Porto Velho (Rondônia-Brasil)

Manaus/Porto Velho-RO.....901km

Porto Velho (Rondônia-Brasil)/Cuiabá (Mato Grosso-Brasil)

Porto Velho/Cuiabá-MT.....1.456km

Cuiabá (Mato Grosso-Brasil)/Campo Grande (Mato Grosso do Sul-Brasil)

Cuiabá/Campo Grande-MS.....694km

**Campo Grande (Mato Grosso do Sul-Brasil)/
Assunção(Paraguai)**

Campo Grande/Ponta Porã-MS (Fronteira Paraguai)..... 336 km
Ponta Porã (Fronteira com o Paraguai)/Assunção..340km

Assunção (Paraguai)/Buenos Aires (Argentina)

Assunção/Buenos Aires.....1.345km

Buenos Aires (Argentina)/Punta Arenas (Chile)

Buenos Aires/Punta Arenas..... 2.400km

RESUMO

Colômbia.....300km
Venezuela.....2.000km
Brasil.....4.392km
Paraguai.....340km
Argentina.....3.620km
Chile.....125km
Total..... 10.777km

PARTE IV

A VIAGEM

Cartagena – “Era o ponto de partida”

HISTÓRIA

Cartagena de las Índias...

A caminho de Caracas

Caracas

de Caracas a Boa Vista

Boa Vista

de Boa Vista a Manaus

Manaus

de Manaus a Porto Velho

Porto Velho

de Porto Velho a Cuiabá

Cuiabá

de Cuiabá a Campo Grande

Campo Grande

de Campo Grande a Assunção

Assunção

de Assunção a Buenos Aires

Buenos Aires

de Buenos Aires a Punta Arenas

Punta Arenas – “Eu olhava tudo. Descemos do trem”

PARTE V

UMA VIAGEM INESQUECÍVEL

PARTE VI

**BALANÇO DA SITUAÇÃO
O QUADRO ATUAL**

PARTE VII

**PROJEÇÕES FUTURAS
A REALIZAÇÃO DAS PROFECIAS DE
DOM BOSCO**

APÊNDICE

PREPARANDO O BRASIL PARA A ERA DO PRÉ-SAL

As cartas que compõem este apêndice foram incluídas nesta obra como complemento às notas introdutórias que visam a fornecer ao leitor elementos esclarecedores sobre os múltiplos objetivos deste projeto, principalmente os que deverão ser abordados na *Parte VI – Balanço da situação – O quadro atual*. Neste aspecto, um assunto relevante que deve ser considerado é a Era do Pré-Sal, na qual adentramos no primeiro quartel do ano de 2010, quando o Congresso Nacional passou a discutir o novo marco regulatório para o setor petrolífero; instrumento legal que definirá os rumos da economia do País nas próximas décadas.

Este marco regulatório surge em função das recentes descobertas de gigantescas reservas de petróleo e gás natural na Plataforma Continental brasileira, numa faixa, denominada de pré-sal, de cerca de 800km de comprimento por 200km de largura, que vai da costa capixaba à catarinense, segundo as primeiras avaliações, não se descartando a possibilidade de estender-se para o norte, rumo ao litoral nordestino, e para o sul, além do litoral gaúcho, possivelmente até às Ilhas Malvinas, na costa argentina. As reservas estimadas para essa faixa, até agora conhecida, gira em torno de 100 bilhões de barris de petróleo e gás, podendo, com os trabalhos de

pesquisas em andamento, atingir a casa dos trilhões de barris, marca que equivale ao total das reservas mundiais até agora conhecidas.

Este quadro sinaliza que a exploração das reservas de petróleo e gás do pré-sal, e também do chamado pós-sal, é um assunto econômico de alta relevância para o nosso País, requerendo, conseqüentemente, um planejamento detalhado para pôr toda essa riqueza a serviço da sociedade brasileira, concretizando o que foi revelado a Dom Bosco, em seu sonho premonitório, por uma voz misteriosa: “Disse então uma voz repetidamente: quando se vier cavar as minas escondidas no meio destes montes (desta enseada), aparecerá aqui a terra prometida, que jorra leite e mel. Será uma riqueza inconcebível”.

A época para que esta profecia se realize se situa entre os anos 2003 e 2063, conforme interpretação desse sonho constante de um livro de minha autoria, intitulado *A Mensagem Codificada sobre o Brasil nas Profecias de Dom Bosco*, disponível na Biblioteca Digital do Governo Federal (www.dominiopublico.gov.br). Nesta obra o leitor encontrará, também, como nas cartas que se seguem, muitas sugestões que poderão subsidiar projetos para preparar o País para a Era do Pré-Sal. Outras mais, de igual teor, poderão ser encontradas em outros dois livros de minha autoria, também disponíveis na Biblioteca Digital do Governo Federal, intitulados *Decifrando um enigma chamado Brasil* e *O Brasil das Profecias – 2003/2063 – os anos decisivos*

CARTA 01

Belo Horizonte, 5 de janeiro de 2010.

Ao
Exmo. Sr. Presidente
Luiz Inácio Lula da Silva
Palácio do Planalto
Brasília – DF

Com cópia para o Ministro da Defesa Nelson Jobim.

Assunto: Compra de caças para as Forças Armadas.

Prezado Senhor Presidente,

O Jornal *Folha de São Paulo*, em sua edição de hoje, dia 5 de janeiro, noticia que a compra de caças para as Forças Armadas se encontra num momento decisivo, no que tange à escolha de um modelo mais apropriado para a Defesa Nacional, e que as opções estão na mesa para a decisão final do governo federal, apesar de não se ter chegado a um consenso sobre a melhor escolha.

Como cidadão, tomo a liberdade de sugerir a V. Exa. um caminho alternativo ao percorrido até agora para resolver esta questão, o qual, talvez, facilite essa decisão, evitando o cipoal de interesses que estão embaralhando esse processo há mais de uma década. Como a reportagem da *Folha* diz que o avião preferido pela FAB é o *Gripen* Sueco, um projeto de longo prazo, e que o preferido pelos estrategistas para cobrir as demandas mais imediatas para a defesa do País é o *Rafale* Francês, uma solução salomônica resolveria esse impasse, atendendo aos interesses maiores da Nação.

Esta solução passa pela aquisição pela FAB do *Gripen* Sueco, e pela Marinha do Brasil do *Rafale* Francês. Para a Marinha, esta aeronave é mais indicada, pois poderá operar tanto em Bases Aeronavais, como a de São Pedro da Aldeia, ou em Porta-Aviões, particularidades que reforçarão a estratégia de defesa das costas brasileiras e do Atlântico Sul, hoje centrada na construção de submarinos atômicos.

Agradecendo a atenção e desejando sucesso ao governo de V. Exa., subscrevo-me.

Cordialmente,

João Gilberto Parenti Couto

CARTA 02

Belo Horizonte, 16 de janeiro de 2010.

Aos

Políticos e governantes membros do PMDB.

Com cópias para os jornais *Folha de São Paulo* e *Estado de Minas*.

Assunto: As eleições presidenciais de 2010 e a revisão constitucional.

Prezados (as) Senhores (as),

Todas as nações que um dia pretenderam ser uma grande potência tiveram, em determinado momento de sua história, de escolher líderes enérgicos capazes de conduzi-las nessa caminhada e de tomar medidas radicais para reformar estruturas estatais envelhecidas que retardavam ou as impediam de atingir esse objetivo.

Alexandre, “o Grande”, tentou, mas não conseguiu fazer de sua terra uma potência; porém um de seus generais, Ptolomeu, conseguiu, ao tornar-se faraó e revigorar a decadente sociedade egípcia. Júlio César também fracassou, ao atravessar o Rubicon e tentar mudar os destinos de Roma, objetivo que não conseguiu em vida, mas um afilhado seu, Augusto, herdeiro de seu legado, conseguiu. Já Ivan, “o Terrível”, Pedro “o Grande”, e Stalin forjaram, com mão de ferro e determinação, uma potência que ainda existe: a Rússia. Muitos líderes fracassaram nessa tentativa, como Napoleão Bonaparte e Hitler, mas outros saíram vencedores, como George Washington, Franklin Roosevelt

e Mao Tse Tung, que lançaram os fundamentos das grandes potências da atualidade, os Estados Unidos da América e a China. Em todos os casos, fracassando ou não, esses políticos e governantes mudaram radicalmente os destinos de seus países, e da humanidade, ao saírem do comodismo e buscarem novos caminhos para as sociedades a que pertenciam.

O Brasil encontra-se num desses momentos históricos, e caberá a atual geração de brasileiros e brasileiras definirem os rumos e objetivos maiores do País: se desejam transformar a nação brasileira numa potência, já no limiar do terceiro milênio, ou num imenso Haiti. No passado, D. Pedro I fez a sua parte, e mais recentemente Getúlio Vargas e JK deixaram suas marcas. Agora o Presidente Lula tenta algo parecido, mas está longe de alcançar esse objetivo, pois se dedicou ao assistencialismo farisaico, ao invés de promover as mudanças estruturais necessárias para que o Estado brasileiro funcione a contento. O fracasso de seu governo, nos dois mandatos, é visto por toda a parte, principalmente nos grandes centros urbanos, onde os direitos dos cidadãos não são respeitados devido às graves deficiências nos sistemas de saúde, educação, transporte urbano, saneamento básico e no combate às enchentes e na erradicação das favelas.

Para se ter uma ideia do lado oculto desse assistencialismo farisaico, basta citar dois fatos ocorridos em Belo Horizonte. O primeiro deles, noticiado pela imprensa local, diz respeito às dificuldades encontradas por entidades públicas e privadas responsáveis pelo treinamento de mão de obra para atividades diversas, principalmente para a construção civil, em conseguir alunos para seus cursos. Neste caso, homens e mulheres que recebem o Bolsa Família, portanto, desempregados, recusam esse treinamento, pois sabem que, após terminá-lo, perderão esse direito e terão de trabalhar. Enquanto isso, Lula sai por aí dizendo que “uma elite preconceituosa acredita que o benefício estimula o desemprego” (Jornal *Estado de Minas*, 16/1/2010, p. 3).

O segundo caso foi presenciado por pessoa conhecida num ponto de ônibus, onde duas adolescentes, faveladas, conversavam sobre as vantagens da gravidez para poderem receber o Bolsa-Família. Dizia uma delas, já grávida, que logo

após o parto trataria de engravidar novamente para reforçar seu orçamento sem precisar trabalhar. É o pão e circo dos romanos levado às últimas consequências em terras brasileiras. Falar em programas para conter a gravidez de adolescentes, nessas circunstâncias, é uma contradição que só um governo desfocado da realidade em que vivemos poderia ousar!

Haiti! Haiti! ai de ti, Haiti! Por que não tiveste a sorte de ter políticos e governantes competentes para transformá-la numa Suíça americana, ao invés de ser uma terra de fatalidades e miséria? Por que os teus políticos e governantes não lutaram para mudar essa má sorte? A sociedade brasileira deve tomar este país como exemplo a ser evitado e cobrar dos políticos e governantes uma atuação mais firme na eliminação das desigualdades sociais, principalmente na erradicação das favelas que sitiam os grandes centros urbanos, e escolher, nas eleições presidenciais de 2010, um líder capaz de promover uma profunda reestruturação do Estado brasileiro, em nível federal, estadual e municipal, e dos três Poderes da República – Executivo, Legislativo e Judiciário –, para não só tornar a administração pública mais eficiente, como, principalmente, vaciná-la contra a corrupção. O caminho mais lógico para atingir esses objetivos, é conceder aos parlamentares, a serem eleitos em 2010, poderes constituintes para reformar a atual Constituição, pois os novos tempos que se anunciam, com a exploração das riquezas petrolíferas do pré-sal, do potencial agrícola de nosso vasto território, e de outros recursos naturais, como a biodiversidade da Amazônia Verde e da Amazônia Azul – o vasto oceano que nos cerca –, do Cerrado, do Pantanal, do Agreste e da Mata Atlântica, requer um Estado organizado e eficiente.

O PMDB, o maior partido do País, poderá jogar um importante papel na construção deste Brasil potência, se parar de se comportar como apêndice de outros partidos menores e assumir a responsabilidade histórica que forjou sua existência: um partido de centro que lutou contra a ditadura em campo aberto e liderou a sociedade na construção de um Estado Democrático de Direito, materializado na Constituição de 1988. Agora, passadas duas décadas, esta Constituição apresenta sinais precoces de envelhecimento, em que pese as

cirurgias plásticas pelas quais vem passando desde então, com o intuito de rejuvenescê-la. Tudo em vão! Isto porque os novos tempos apresentam demandas que precisam ser solucionadas urgentemente, e só com a reforma desta Constituição será possível efetivá-las, como, por exemplo, transformar o Distrito Federal em município neutro para acabar com a quadrilha de malfeitores que tomou de assalto os três Poderes desse arremedo de Estado.

Esta medida moralizadora, e de racionalidade administrativa, impõe-se também para evitar gastos perdulários, absolutamente desnecessários, como a construção de edifícios públicos suntuosos e outros monumentos faraônicos, inúteis, que estão ocupando todos os espaços livres da capital da República. Brasília, hoje, sintetiza toda a incúria administrativa que se espalha por todo o País. Isto tem de acabar, mas só um líder enérgico e determinado, respaldado por um partido forte, terá condições de promover essa e outras reformas moralizadoras, como fechar o Senado, uma estrutura arcaica, inútil, governada por oligarcas nordestinos, corruptos e sem escrúpulos, que transformaram essa casa legislativa num covil de ladrões. Os alicerces dessa instituição estão podres e seus corredores cheios de vermes que se nutrem de matérias corrompidas, fato que incomoda a sociedade brasileira, que não suporta mais o odor nauseabundo que dali exala. Como escreveu o jornalista Baptista Chagas de Almeida, em sua coluna no Jornal *Estado de Minas* (15/1/2010, p. 2): “Parece banal, mas os pequenos frascos trazem os melhores perfumes, só que o cheiro exalado pela política brasileira faz mal aos narizes”.

Outras reformas estruturais do Estado brasileiro também se impõem, como a do sistema judiciário; neste caso, para começar, fundindo o Supremo Tribunal Federal (STF) com o Superior Tribunal de Justiça (STJ), para daí surgir apenas uma Corte Superior de Apelação, que atenderá a todas as demandas de forma rápida e eficiente, criando para isso câmaras especializadas que julgarão, com independência, temas específicos. Para isso, sua composição será aumentada e seus membros escolhidos pelo voto popular em eleição direta, por ocasião das eleições parlamentares, com mandato de cinco anos e sem direito à reeleição, acabando, conseqüentemente, com a vitaliciedade em cargos públicos. Os candidatos serão

escolhidos entre os juizes em atividade, eleitos também pelo voto popular em eleições diretas, por meio de listas elaboradas pelos Estados da federação, que terão direito a três assentos cada um, totalizando 78 juizes, pois nessa ocasião o Distrito Federal deixará de ser um Estado, passando a ser considerado um Município Neutro.

Todas essas, e muitas outras reformas do Estado brasileiro, poderão ser feitas já no próximo governo, isto se o PMDB apresentar candidato próprio à Presidência da República, com perfil adequado. No momento, o partido já iniciou essa caminhada registrando a candidatura do Governador Roberto Requião à Presidência da República. Mas para fazer frente à tríplice lista de candidatos à vice da chapa petista, sugerida pelo Presidente Lula, o PMDB, não aderente, mas independente, deve elaborar a sua própria lista, mas, para cabeça de chapa, reservando ao PT a vice-presidência. Neste caso, além do governador do Paraná, o partido deve indicar o governador de Santa Catarina, Luiz Henrique, e o Ministro da Defesa, Nelson Jobim, os quais podem representar muito bem os Estados da região Sul, os mais bem administrados do País, levando para Brasília uma nova mentalidade do que significa cidadania, coisa que os políticos do Norte e do Nordeste ignoram, como mostra a miséria secular de seus cidadãos.

Para reforçar esta sugestão, segue em anexo um perfil do Ministro Nelson Jobim, traçado pela jornalista Eliane Cantanhêde, do Jornal *Folha de São Paulo*, em sua coluna na Internet. Agradecendo a atenção dos senhores e senhoras, membros do PMDB, e desejando que escolham um candidato do partido para disputar, com êxito, as eleições presidenciais de 2010, subscrevo-me.

Cordialmente,

João Gilberto Parenti Couto

06/01/2010

JOBIM, O GROSSO

Certa tarde, há alguns anos, dois carros andavam em sentido contrário numa estrada poeirenta, derraparam numa curva ao

mesmo tempo e bateram de frente no meio da pista. Os dois motoristas, que quase não se machucaram, gritavam um com o outro, ameaçando trocar socos e sabe-se lá mais o quê. Uma amiga minha, dessas duronas, saiu enfezada de um terceiro carro, deu uma bronca num motorista, deu uma bronca no outro e mandou todo mundo pra casa. Cada um que arcasse com o seu prejuízo. Resolvida a questão, ela entrou no seu carro e foi-se embora.

Toda vez que vejo o ministro Nelson Jobim (Defesa) metido numa confusão no governo, me lembro dessa história. Jobim é como aquela minha amiga durona: não quer saber de lero-lero, quer saber de solução.

Tem caos aéreo e ninguém se entende? Ele vai lá, troca todo mundo e a coisa anda. Tarso Genro dá uma das suas e os milicos ficam em pé de guerra? Jobim vai lá, dá um tranco e todo mundo se aquieta. A área econômica ameaça cortar o aumento dos soldos, e oficiais de todas as Forças se arrepiam? Jobim acerta tudo com Lula e pacifica a turma.

Supremo e Abin se estranham por causa de inquéritos do pode-tudo? Jobim vai lá, alerta Lula e a coisa esfria. Lula e Amorim se precipitam e anunciam a vitória dos franceses num processo de seleção ainda em curso? Lá vai Jobim acalmar os brigadeiros e os concorrentes. Como? Dando o dito pelo não dito, reescrevendo o que estava escrito. Assim, curto e grosso.

Metade do governo torce o nariz para o ministro da Defesa, que não é do PT, não é da turma, não fica maquinando nem arranjando fantasmas e inimigos onde não há. Mas, para Lula, Jobim é uma mão na roda. Enquanto Lula é daqueles que gostam de negociar e de empurrar com a barriga, Jobim é o oposto: não tem medo, gosta de decidir tudo logo, rápido.

Foi assim que ele entrou no governo, aliás. O caos aéreo corria solto já havia um ano, com pilotos estressados, controladores fora de controle, as empresas aéreas pintando e bordando, multidões de usuários jogados durante horas nos aeroportos, uma situação obviamente de risco. E Lula fingia que não era com ele. Jobim entrou e botou ordem na bagunça. Trocou a Anac inteira, mudou a direção e botou pra fora as dezenas de apadrinhados da Infraero, respaldou a hierarquia da Aeronáutica e deu um basta nas companhias aéreas. Cadê o caos aéreo? Evaporou.

Ele também capitaneou a Estratégia Nacional de Defesa, elaborou a nova lei da Defesa que está no Congresso, assumiu os riscos do negócio bilionário com a França para a compra e construção de submarinos convencionais, submarinos de propulsão nuclear e helicópteros e retomou o programa FX, de renovação da frota da FAB.

O problema é que Lula é voluntarista de um jeito, Jobim é de outro --turrão, mandão. E isso está muito claro neste momento, quando a FAB --que é quem entende do riscado-- faz um trabalho super-detalhado, de 30 mil páginas, sobre o melhor pacote dos caças supersônicos para o Brasil e o presidente e o ministro resistem a ver, ler, considerar. Em vez de resolver, desta vez Jobim corre o risco de atrapalhar.

Gostem ou não gostem, até aqui Lula deve muito mais a Jobim do que ele a Lula. Por isso, o ministro não tem o direito de errar justamente agora. Seria como atravessar o Atlântico inteiro a nado para morrer na praia.

CARTA 03

Belo Horizonte, 19 de janeiro de 2010.

Exmo. Sr.
Presidente da República
Luiz Inácio Lula da Silva
Palácio do Planalto
Brasília – DF

Com cópias para Exmos. Srs. José Alencar, Vice-Presidente da República; Samuel Pinheiro Guimarães, Ministro de Assuntos Estratégicos; Nelson Jobim, Ministro da Defesa; Edson Lobão, Ministro de Minas e Energia; Sérgio Rezende, Ministro de Ciência e Tecnologia; Odair Dias Gonçalves, Presidente da Comissão Nacional de Energia Nuclear (CNEN); Robson de Andrade, Presidente da Federação das Indústrias do Estado de Minas Gerais (FIEMG); e Exmos. (as) Srs. (as) Deputados (as) Federais da Bancada Mineira na Câmara dos Deputados, e Deputados (as) Estaduais da Assembléia Legislativa de Minas

Gerais. Com cópia também para os jornais *Estado de Minas* e *Folha de São Paulo*.

Assunto: Localização de usinas nucleares no Nordeste e na região Sudeste.

Prezado Senhor Presidente,

O Jornal *Folha de São Paulo*, em sua edição da última sexta-feira (15/1/2010, p. B1), traz a seguinte notícia, a respeito da qual gostaria, como cidadão, de fazer alguns comentários, na expectativa de que possam subsidiar as decisões de V. Exa.: “As duas próximas usinas nucleares a serem construídas no Brasil ficarão localizadas às margens do rio São Francisco, que corta parte da região Nordeste, indicam estudos técnicos que serão levados à decisão política do presidente Luiz Inácio Lula da Silva e dos ministros responsáveis pelo programa nuclear brasileiro. O programa nuclear prevê a construção de mais quatro usinas de 1.000 MW até 2030, duas no Nordeste e duas no Sudeste – onde os estudos estão mais atrasados. No Nordeste, a Eletronuclear analisou a possibilidade de construção em 20 locais de quatro Estados: Bahia, Sergipe, Alagoas e Pernambuco”.

Essa notícia contém atos falhos que precisam ser reparados antes que seja tarde demais. Em primeiro lugar, uma pergunta. Como pode ser tomada uma decisão dessa magnitude, sem antes ter sido feito os estudos sobre a localização das duas outras usinas previstas para a região Sudeste? Por que priorizar as duas usinas nordestinas, ambas no vale do rio São Francisco, em detrimento das da região Sudeste? O regionalismo no atual governo fala mais alto do que os interesses maiores da Nação? Por que não foram feitos estudos para construir uma dessas usinas atômicas no vale do rio Jequitinhonha, ou no vale do rio Doce, na região de Governador Valadares? Nesses rios existem inúmeras usinas hidrelétricas em operação, em construção, ou projetadas, cujos reservatórios poderão abastecer essas centrais atômicas da água que necessitam.

A construção de usinas atômicas nos vales dos rios Doce e Jequitinhonha justifica-se não só pela carência de energia elétrica

nessa regiões, mas também para atender os grandes projetos de mineração e siderurgia a serem implantados nessas regiões nos próximos anos. Além disso, essas usinas atômicas servirão para abastecer o litoral sul da Bahia e todo o Estado do Espírito Santo, onde a demanda de energia elétrica crescerá substancialmente nos próximos anos, não só pelo incremento da siderurgia e outras plantas industriais para processar minério de ferro de Minas Gerais, como também para dar suporte à exploração do petróleo do pré-sal, que exigirá uma infraestrutura altamente consumidora de energia elétrica. Aqui é bom lembrar que há pouco tempo Minas Gerais teve de socorrer o Espírito Santo com uma linha de transmissão (Ouro Preto) construída a toque de caixa, para evitar o colapso energético deste Estado. Essas considerações, de ordem econômica e estratégica, não foram levadas em conta? Se existem estudos a respeito, por que não foram publicados? Se não existem, isto é motivo suficiente para se repensar a construção simultânea de duas usinas atômicas no rio São Francisco, antes de se avaliar as opções do nordeste mineiro. Por que não construir uma usina atômica no rio São Francisco e outra nessa região do Estado de Minas? Por que colocar todos os ovos numa cesta, no caso o rio São Francisco? É muito arriscado, e desaconselhável estrategicamente, essa concentração.

O que estão fazendo os políticos e empresários mineiros que não levam à V. Exa. essas e outras considerações, como fazem, segundo a *Folha*, os governadores do Nordeste? O que está fazendo o Vice-Presidente José Alencar que não alerta V. Exa. a respeito? E os demais políticos mineiros que trabalham ao seu lado? Só sabem politicar e fazer “acordos” para se manterem no poder, descuidando dos assuntos que interessa a Minas e aos mineiros? O Vice-Presidente diz que vai disputar mais um mandato de senador, mas com que cara? O que apresentará ao povo mineiro como justificativa, se após tantos anos no governo voltará ao Estado de mãos vazias? Até agora não fez nada de substancial por Minas e pelos mineiros, além de receber homenagens para massagear seu ego. E como gosta de homenagens! Quanto ao governador de Minas, Aécio Neves, o desinteresse é o mesmo, pois só se importa com o tal “Centro Administrativo”, na doce ilusão que, com essa obra,

se transformará num JK redivivo! Ele mais se parece com esses fãs de Elvis Presley, que se vestem como seu ídolo para mostrar que ele ainda está vivo, do que um candidato à presidência da República. Aliás, a propósito, seus colegas de partido cortaram-lhe as asas para que fique ciscando em território mineiro, sem chances de alçar vôos mais altos!

Agradecendo a atenção e desejando sucesso ao governo de V. Exa., subscrevo-me.

Cordialmente,

João Gilberto Parenti Couto

CARTA 04

Belo Horizonte, 7 de fevereiro de 2010.

Exmo. Sr.
Luiz Inácio Lula da Silva
Presidente da República
Palácio do Planalto
Brasília – DF

Com cópias para o Exmo. Sr. Vice-Presidente, José Alencar, e Exmos. Srs. Ministros de Assuntos Estratégicos, Samuel Pinheiro Guimarães; da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, Reinhold Stephanes; da Defesa, Nelson Jobim; e das Relações Exteriores, Celso Amorim. Com cópias também para os jornais *Folha de São Paulo* e *Estado de Minas*.

Assunto: “Apagão logístico impede o avanço do agrogócio”.

Prezado Senhor Presidente,

Sob o título em epígrafe, o jornal *Folha de São Paulo*, em sua edição de hoje, dia 7 de fevereiro (p. B6), informa: “Porto maranhense de Itaqui, estratégico, está no limite e com obras atrasadas; sem ele, opções para o Norte e Nordeste estão a

3.000km. [...] O Ministério da Agricultura estima que 20 milhões de toneladas de grãos produzidas no país são desviadas para portos muito mais distantes do que sugere qualquer planejamento logístico, situação que afeta em cheio a renda do produtor rural e realimenta um paradoxo que tem se tornado recorrente no setor agrícola: a renegociação de dívidas por falta de renda”.

Sem entrar no mérito de outros dados divulgados nessa matéria, que evidenciam uma falta de planejamento, a curto, médio e longo prazos, para reordenar o caótico sistema de infraestrutura rodoferroviário e portuário do País, gostaria, no entanto, de tecer algumas considerações sobre o sistema ferroviário, viga mestra de qualquer sistema de transportes que pretende ser eficiente e de baixo custo. Os exemplos dos países europeus, inclusive a Rússia Asiática, dos Estados Unidos da América, do Canadá e, mais recentemente, da China continental, falam por si. Nesses países as ferrovias jogam importante papel não só no sistema de transporte, como também no sistema de defesa nacional. O estranho é a ausência do Brasil nessa lista, pois se trata de um País continental, com topografia favorável para implantar um vasto sistema ferroviário ligando o interior aos portos marítimos, tanto do Oceano Atlântico como do Pacífico.

O que está faltando hoje no Brasil, para reorganizar todo o sistema de infraestrutura rodoferroviário e portuário, com vistas a atender às demandas a curto, médio e longo prazos do País, é algo semelhante à *Estratégia Nacional de Defesa*, proposta política dos Ministérios da Defesa e de Assuntos Estratégicos, que mudou todo o quadro de defesa do País, colocando-o num patamar inédito em termos de integração dos diversos setores interessados no assunto. Sem a coordenação da Secretaria de Assuntos Estratégicos da Presidência da República, dificilmente os ministérios responsáveis pelas rodovias, ferrovias e portos chegarão a um consenso sobre o que interessa de fato à nação brasileira, pois o viés dos políticos que dirigem esses ministérios é atender a demandas de caciques locais, como acontece com o Porto de Itaqui, no Maranhão, fato noticiado à exaustão pela imprensa, ou ignorar o que se passa com as empresas de mineração, como está ocorrendo em Minas Gerais.

Em Minas Gerais, no momento, a batalha que se trava é entre as mineradoras, que querem transportar o minério de ferro de suas jazidas no nordeste do Estado por mineroduto, meio mais econômico, e as comunidades afetadas por esses empreendimentos que querem a construção de uma ferrovia, fundamental para promover o desenvolvimento dessa região, uma das mais pobres do País. Aqui é bom lembrar o significado da Ferrovia Vitória-Minas, ligando Itabira ao Porto de Vitória, para o desenvolvimento do Vale do Rio Doce, dos Estados de Minas Gerais e Espírito Santo, e do Brasil. Por oportuno, é bom lembrar, também, o fato de que todo o sistema ferroviário canadense foi implantado para atender às mineradoras, o qual, desde então, passou a servir integralmente à sociedade canadense. No Estado de Minas Gerais, outros minerodutos foram construídos ou estão em fase de implantação para transporte de minério de ferro, sem que fossem realizados estudos para saber o que seria mais conveniente para o desenvolvimento do País: mineroduto ou ferrovia. Não existe nenhuma preocupação por parte do Governo Federal em integrar esses meios de transporte – e portos – a uma malha viária e portuária nacional. Este assunto interessa de perto à Segurança Nacional, principalmente, às Forças Armadas, que precisam se movimentar para defender o território nacional, e à Marinha, para controlar os portos e o tráfego marítimo, inclusive para ter bases alternativas, em caso de conflitos bélicos, dispostas segundo a *Estratégia Nacional de Defesa*. Assim, tanto a construção de ferrovias, rodovias e portos devem estar inseridas num planejamento integrado entre todos os ministérios e empresas interessadas no assunto; planejamento este que deve ser coordenado pela *Secretaria de Assuntos Estratégicos da Presidência da República*, com a participação de representantes dos Estados interessados direta ou indiretamente no assunto. Estrategicamente, para orientar a formulação de uma “Estratégia Nacional de Infraestrutura de Transportes e Portos”, seria conveniente que se pesquisasse como procederam a respeito outras nações continentais, no passado, o que estão fazendo no presente e quais seus os planos para o futuro. Para começar, um bom exemplo é a China continental, que recentemente construiu, em tempo recorde, uma estratégica

ferrovia transcontinental, cortando uma inóspita e despovoadas região, para garantir seus domínios periféricos. No Brasil, uma ferrovia que atenderá a diversas demandas, inclusive para aliviar a sobrecarga no Porto de Itaqui, no Maranhão, é a Ferrovia Transcontinental Dom Bosco, ligando Cartagena, na Colômbia, a Punta Arenas, no Chile, passando por Caracas, na Venezuela, Boa Vista, Manaus, Porto Velho, Cuiabá e Campo Grande, no Brasil, Assunção, no Paraguai, e Buenos Aires, na Argentina.

Para se ter uma ideia da importância desta ferrovia, inclusive para a integração da América do Sul, basta consultar a Figura 1 (p.38), contida em um livro de minha autoria, intitulado *A Mensagem Codificada sobre o Brasil nas Profecias de Dom Bosco*, disponível gratuitamente na Biblioteca Digital do Governo Federal (www.dominiopublico.gov.br). O trecho Porto Velho/Manaus, por exemplo, com cerca de 900 km, substituirá com vantagem quaisquer outras opções, principalmente as hidroviárias, como Porto Velho/Itacoatiara, pelo Madeira, ou Teles Pires/Tapajós, as quais, em última análise, dependem do que se pretende fazer em termos de aproveitamentos hidroelétricos. Outro trecho importante para o agronegócio e o comércio em geral é o que liga Manaus a Caracas, com cerca de 1.200 km, que abrirá os portos do Mar da Antilhas e do Canal do Panamá ao livre curso de produtos brasileiros.

Agradecendo a atenção e desejando sucesso ao governo de V. Exa., subscrevo-me.

Cordialmente,

João Gilberto Parenti Couto

CARTA 05

Belo Horizonte, 12 de fevereiro de 2010.

Exmo. Sr.
Luiz Inácio Lula da Silva
Presidente da República
Palácio do Planalto
Brasília – DF

Com cópias para o Exmo. Sr. Vice-Presidente, José Alencar, e Exmos. Srs. Ministros de Assuntos Estratégicos, Samuel Pinheiro Guimarães; da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, Reinhold Stephanes; da Defesa, Nelson Jobim; e das Relações Exteriores, Celso Amorim. Com cópias também para os jornais *Folha de São Paulo* e *Estado de Minas*.

Assunto: Qual a melhor opção para o País: Mineroduto ou Ferrovia?

Prezado Senhor Presidente,

No último dia 7, enviei a V. Exa. uma carta (cópia anexa) da qual destaco o seguinte trecho, pois outros fatos relacionados ao tema em epígrafe merecem uma reflexão mais aprofundada: “No Estado de Minas Gerais, outros minerodutos foram construídos ou estão em fase de implantação para transporte de minério de ferro, sem que fossem realizados estudos para saber o que seria mais conveniente para o desenvolvimento do País: mineroduto ou ferrovia. Não existe nenhuma preocupação por parte do Governo Federal em integrar esses meios de transporte – e portos – a uma malha viária e portuária nacional”.

Estou repisando esse assunto porque o Jornal *Folha de São Paulo* (9/2/2010, p. B1), em matéria intitulada “Governo vai rever modelo de concessões ferroviárias”, informa que o Governo Federal está ultimando as providências para construir uma ferrovia transcontinental, ligando São João da Barra, no litoral fluminense, a Boqueirão da Esperança, no Estado do Acre, cortando o Estado de Minas Gerais, de sudeste para noroeste, passando pelo Quadrilátero Ferrífero.

Em Minas Gerais, essa ferrovia se reveste de extrema importância para se equacionar, em termos racionais, uma tríplice questão que envolve interesses diversos ligados à exploração das vastas reservas de minério de ferro desse Estado, e seu aproveitamento econômico: 1) a transformação desse minério em produtos industrializados nas proximidades das jazidas, como está fazendo a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), em Congonhas, onde está investindo bilhões de reais em uma gigantesca siderúrgica e plantas de pelletização; estes

produtos serão transportados por ferrovia para o mercado interno e para exportação; 2) a exportação de minério bruto por ferrovia, como a Vale vem fazendo há mais de 60 anos com suas jazidas em Minas Gerais, e que deu origem ao complexo portuário de Tubarão, no Espírito Santo; 3) transporte do minério de ferro por mineroduto, do Quadrilátero Ferrífero para o Porto da Ponta do Ubu no litoral capixaba, projeto este implantado pela Samarco. Seguindo este exemplo, outras companhias mineradoras já planejam novos minerodutos para transportar o minério das jazidas da região de Conceição do Mato Dentro e de Guanhães, para portos a serem construídos no litoral da Região Sudeste, isto sem contar as do nordeste do Estado, assunto tratado na carta anterior.

A importância da Ferrovia Transcontinental São João da Barra/Boqueirão da Esperança, em discussão na Comissão de Viação e Transportes (CVT), da Câmara dos Deputados, é que ela pode ser a opção mais apropriada para transportar, até o litoral, o minério da região de Conceição do Mato Dentro e de Guanhães, e também atender a outras mineradoras do Quadrilátero Ferrífero, hoje com problemas para viabilizar suas jazidas por falta de transporte ferroviário. Esta opção dispensa a construção de minerodutos que nenhum serviço presta ao País, exceto às mineradoras. O mineroduto Quadrilátero Ferrífero/Ponta do Ubu, por exemplo, serve exclusivamente à companhia que o construiu, nada mais. Se ao invés desse mineroduto, houvesse sido construída uma ferrovia, hoje esse porto capixaba poderia exportar soja e outros produtos do Estado de Minas e do Centro-Oeste, desafogando, conseqüentemente, os portos de Vitória e do Maranhão, já saturados.

Imaginem se a Cia. Vale do Rio Doce tivesse implantado um mineroduto para transportar o minério de ferro da Serra dos Carajás, e não a ferrovia como foi feito. Qual seria hoje o panorama sócioeconômico dos Estados do Pará e do Maranhão e da própria região amazônica sem essa ferrovia? O progresso teria chegado até lá? A resposta é não, pois os únicos beneficiados seriam os acionistas da mineradora que receberiam mais dividendos por suas ações. Esta mesma situação, maior ganho em termos de retorno de capital, é que move as mineradoras que hoje se estão instalando em Minas

Gerais, a maior parte delas empresas de papel utilizadas para especular na bolsa, como as do empresário Eike Batista, que ficou bilionário nesse cassino, vendendo esse patrimônio nacional às empresas estrangeiras, sem extrair uma grama sequer de minério de ferro das jazidas que ganhou de mão beijada do Estado brasileiro. Agora essas empresas querem retirar esse minério de forma predatória sem atentar para os interesses do País, como mostrei na carta anterior.

Além disso, é bom frisar que a polpa de minério, preparado para ser transportado por minerodutos, contém cerca de 30% de água, conforme dados divulgados pela imprensa; água esta retirada do Estado de Minas Gerais sem retorno e sem pagar um tostão. No destino, o que fazem as mineradoras com os milhões de toneladas dessa água? O Governo Federal tem controle sobre esse precioso líquido? O Ministério do Meio Ambiente tem conhecimento dessa situação? No Nordeste de Minas, situado no polígono das secas, essas empresas mineradoras querem tirar água da região para sustentar seus empreendimentos, enquanto o povão deve contentar-se com as tais “cisternas comunitárias” abastecidas com água da chuva, quando caem! Esse paradoxo tem que acabar: enquanto os mineiros pagam pela água que bebem, as mineradoras as têm de graça para aumentarem seus lucros!

Outra questão a ser considerada nessa complexa engrenagem, que é a exploração das gigantescas reservas de minério de ferro do Estado de Minas, em sua maior parte de excelente qualidade e de alto teor, é o que elas representam para o desenvolvimento econômico e social do País, e da Segurança Nacional. Em primeiro lugar, a imprensa tem noticiado que a China já está explorando jazidas de minério de ferro com teor em torno de 10%, até pouco tempo consideradas antieconômicas. Como a economia chinesa não se baseia em parâmetros capitalistas, mas de resultados, este fato significa que outras gigantescas jazidas de baixo teor espalhadas pelo mundo poderão vir a ser exploradas dentro de pouco tempo, principalmente as do Canadá e dos Estados Unidos da América. Neste país, por exemplo, existem gigantescas reservas de minério de ferro que foram deixadas de lado, tão logo se ficou sabendo, nos meios geológicos, das descobertas da Serra dos Carajás. Hoje a situação

está mudando com a entrada do dragão chinês no mercado, cuja voracidade não tem limites, pois até as antieconômicas, mas gigantescas, reservas de petróleo das areias betuminosas canadenses já despertaram seu insaciável apetite por matérias-primas minerais.

Dinheiro é que não vai faltar para viabilizar esses empreendimentos, pois os chineses estão com os cofres abarrotados de dólares, que está a pique de se tornar num dos maiores micos da história econômica mundial. Assim, antes que essas reservas virem pó, os chineses estão comprando todas as jazidas de ferro espalhadas pelo mundo, com vistas a se tornarem donos do mercado do ferro e do aço no século XXI. O único país que pode competir com os chineses, e vencê-los, na produção de ferro e aço para o mercado mundial é o Brasil; isto se o Governo Federal pôr um freio na histórica corrida para vender minério bruto de alta qualidade a preço de banana e sem limites de tonelagem exportada. É um suicídio econômico e estratégico que as próximas gerações pagarão, se a atual não atentar para o que está por vir nos anos vindouros. Diz o dito popular que “quem não olha para frente, para trás fica”!

Olhando, não no horizonte distante, mas na atualidade, o que se evidencia é que, com as descobertas de petróleo e gás natural do pré-sal, essas reservas de minério de ferro de Minas Gerais se tornaram ainda mais estratégicas para o País, pois poderão ser transformadas em aço na fonte, sem necessidade de transportá-las para o litoral, bastando para isso a construção de gasodutos até as minas para aí serem processadas, como está fazendo a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), em Congonhas, assunto abordado anteriormente. Esta medida poderá reduzir substancialmente o preço final do aço e assim torná-lo competitivo até mesmo com os subsidiados produtos chineses. O domínio do mercado mundial do aço para todos os fins, pelo Brasil, está ao alcance das mãos, bastando para isso que a *Secretaria de Assuntos Estratégicos da Presidência da República* assumira o controle da situação e proponha uma política integrada para as reservas de minério de ferro do Estado de Minas, a construção de uma malha ferroviária regional e um sistema de portos de múltiplas funções, como os do complexo de Tubarão, no Espírito Santo, evitando que as mineradoras

pipoquem o litoral da Região Sudeste com portos privativos para atender somente a seus interesses mercantis.

Quanto à Ferrovia Transcontinental, é preciso repensar seu ponto inicial. Por que São João da Barra? Querem por acaso construir um porto na foz de um rio onde o assoreamento é um fenômeno natural? Não existe local mais apropriado? A Ponto do Ubu, no litoral capixaba, não seria mais indicado? Ali já existe um porto que pode ser ampliado para atender às mineradoras e indústrias siderúrgicas que operam em Minas Gerais, além de outras demandas, como as do agronegócio desse Estado e do Centro-Oeste, isto sem contar a própria empresa que construiu esse porto, pois seu mineroduto tem prazo de validade, dada a corrosão natural das tubulações, as quais, mais cedo ou mais tarde, terão de ser substituídas a um custo bastante elevado. Os fretes pagos pelas mineradoras e indústrias siderúrgicas de Minas Gerais podem, por si só, viabilizar financeiramente a construção e manutenção dessa ferrovia desde seu ponto inicial, no litoral da Região Sudeste, até o ponto final no Estado do Acre. Portanto, é um fator de peso que deve ser considerado pelos formuladores desse projeto.

Da mesma forma, o transporte de minério de ferro da Região Nordeste de Minas Gerais, por ferrovia, ao invés de mineroduto, assunto tratado na carta anterior, pode viabilizar financeiramente a construção da Ferrovia Leste-Oeste, projetada para ligar o Porto de Ilhéus, na Bahia, a Figueirópolis, no Estado do Tocantins, onde fará conexão com a Ferrovia Norte-Sul, bastando, para isso, construir um ramal de 200km até as jazidas. Este ramal, segundo noticiário da imprensa, permitiria que o minério dessa região fosse exportado pelo Porto de Ilhéus, o que colocaria esse porto num patamar mais elevado e em condições de escoar as safras de soja e outros produtos tanto da Bahia, como do Centro-Oeste e do Brasil Central, seguindo o mesmo modelo do complexo portuário de Tubarão, no Espírito Santo, e de Itaqui, no Maranhão, ambos operados pela Vale com base na exportação de minério de ferro. Finalmente é bom ter em mente que uma malha ferroviária, com bitola padronizada, moderna e bem estruturada, ligando os portos do País, é de fundamental importância para a economia

e a segurança nacional. Neste particular é bom lembrar que o fator decisivo que levou a Rússia a vencer a Alemanha na Segunda Guerra Mundial foi a existência da Ferrovia Transiberiana, que permitiu o rápido transporte dos exércitos soviéticos do extremo oriente, para defenderem Moscou do ataque decisivo dos exércitos nazistas. A partir dessa vitória, que mudou o curso da guerra, os exércitos alemães foram empurrados de volta a Berlim, onde os Russos lhes aplicaram o golpe de misericórdia, tornando-se os grandes vencedores desse conflito.

Levando em conta as implicações estratégicas que a exploração das reservas de minério de ferro do Estado de Minas Gerais se colocam para a nação brasileira, seria de fundamental importância a participação do Ministério da Defesa no trato dessa questão, juntamente com a *Secretaria de Assuntos Estratégicos da Presidência da República*, pois mineroduto não transporta tropas ou equipamentos militares e muito menos soja e outros produtos do agronegócio.

Agradecendo a atenção e desejando sucesso ao governo de V. Exa., subscrevo-me.

Cordialmente,

João Gilberto Parenti Couto

CARTA 06

Belo Horizonte, 13 de fevereiro de 2010.

Exmos. (as) Srs. (as)
Deputados (as) Federais
Câmara dos Deputados
Brasília – DF

Com cópias para o Exmo. Sr. Presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, jornais *Folha de São Paulo* e *Estado de Minas* e revistas *Isto É*, *Época* e *Veja*.

Assunto: A transformação de Brasília em município neutro.

Prezados (as) Senhores (as) Deputados (as) Federais,

Os escândalos que estão abalando as estruturas governamentais do Distrito Federal, atingindo os três Poderes constituídos – Executivo, Legislativo e Judiciário –, todos por desvios de comportamento no trato da coisa pública, inclusive com a prisão do governador dessa esdrúxula unidade federativa, estão a merecer uma reflexão mais aprofundada por parte de V. Exas., que têm a missão de elaborar leis e modificar a Constituição, quando necessário, como recomenda a situação atual.

O que está acontecendo em Brasília é fruto de uma decisão equivocada que permitiu a criação de um Estado Federativo para governar uma cidade com atribuições, ao mesmo tempo, de Estado e Município. Há que se separar esses irmãos siameses, pois esse aleijume é o maior responsável por todos os males que afetam a administração da capital da República. Desde o Império, a cidade do Rio de Janeiro, como sede da corte, era considerada um município neutro, o que funcionava muito bem. Essa mesma cidade foi transformada em Estado, o da Guanabara, tão logo a capital foi transferida para Brasília, o que não funcionou bem, pois era uma cabeça sem corpo e o Estado do Rio de Janeiro, um corpo sem cabeça. A correção dessa anomalia genética, fundindo esses membros numa só unidade federativa, colocou as coisas em ordem, para benefício dos cariocas e fluminenses. e para o bom funcionamento da administração pública do País.

Agora é necessário se corrigir outro erro grotesco, que foi transformar Brasília em um Estado, com tudo o que têm direito as demais unidades da federação: Executivo, Legislativo e Judiciário. O que precisa ser feito, sem perda de tempo, é redefinir os limites do plano piloto de Brasília, transformando essa cidade em município neutro, com as atribuições próprias dos demais municípios, e emancipar as chamadas cidades-satélites, integrando-as ao Estado de Goiás. Com esta medida, Brasília voltará a ser o que nunca deveria ter deixado de ser: um centro administrativo do Governo Federal.

Para facilitar esse retorno às origens, Brasília passaria a ser um município neutro, autônomo, com os brasilienses elegendo seu prefeito e vereadores; mas, também, votando para eleger

o governador de Goiás, os deputados estaduais e federais e os senadores desse Estado, onde a capital da República se situa, exercendo, assim, plenamente, como os demais municípios do País, o direito de elegerem seus representantes em todos os níveis de governo: Municipal, Estadual e Federal.

Quanto ao Poder Judiciário e as Polícias Militar e Civil do Distrito Federal, o caminho mais indicado é que sejam absorvidos pelo Estado de Goiás, que passaria a ser o responsável pela lei e pela ordem na Capital da República. A Polícia Federal e as Forças Armadas atuariam em conjunto com o Governo do Estado de Goiás na proteção dos três Poderes da República. Brasília, como município, teria sua guarda municipal, como todos os demais municípios brasileiros.

Para finalizar, estou anexando à presente cópia de uma carta, datada de 16 de janeiro do corrente ano, que enviei aos políticos e governantes membros do PMDB, tratando desse assunto com mais profundidade, na expectativa de que V. Exas. reflitam a respeito e tomem providências para pôr fim a essa estrutura corrupta montada na capital da República, pois não surtirá nenhum efeito duradouro medidas paliativas, como cassações de mandatos, prisões ou intervenções federais. Esse mal tem que ser extraído pela raiz: o fim do “Estado” do Distrito Federal, com toda a sua estrutura corrupta e corruptora: Executivo, Legislativo e Judiciário. A solução virá com a criação do município neutro de Brasília, que possibilitará a adoção de uma administração mais condizente com nossa realidade socioeconômica, menos mão no bolso do contribuinte, gastos perdulários e obras faraônicas.

Agradecendo a atenção e desejando sucesso ao mandato de V. Exas., subscrevo-me.

Cordialmente,

João Gilberto Parenti Couto

CARTA 07

Belo Horizonte, 16 de fevereiro de 2010.

Exmo. Sr.
Luiz Inácio Lula da Silva
Presidente da República
Palácio do Planalto
Brasília – DF

Com cópias para o Exmo. Sr. Vice-Presidente, José Alencar, e Exmos. Srs. Ministros de Assuntos Estratégicos, Samuel Pinheiro Guimarães; da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, Reinhold Stephanes; da Defesa, Nelson Jobim; e das Relações Exteriores, Celso Amorim. Com cópias, também, para os jornais *Folha de São Paulo* e *Estado de Minas*.

Assunto: Qual a melhor opção para o País: Mineroduto ou Ferrovia?

Prezado Senhor Presidente,
No último dia 12, enviei a V. Exa. uma carta tratando do assunto em epígrafe (cópia anexa), a qual gostaria de adicionar mais alguns comentários preocupantes, em face de uma reportagem publicada hoje no jornal *Folha de São Paulo* (p. B5). Esta reportagem se refere à construção, por uma das empresas de Eike Batista (LLX), de um superporto em São João da Barra, cujo complexo, segundo essa reportagem, envolve a implantação de várias indústrias siderúrgicas, cimenteiras e de metal mecânicas, além de ser uma nova alternativa para o escoamento da produção do Centro-Oeste e do Sudeste.

A respeito da construção de um porto nessa região, assim manifestei-me nessa carta: “Quanto à Ferrovia Transcontinental, é preciso repensar seu ponto inicial. Por que São João da Barra? Querem por acaso construir um porto na foz de um rio onde o assoreamento é um fenômeno natural? Não existe local mais apropriado? A Ponto do Ubu, no litoral capixaba, não seria mais indicado?”

Diante dessa reportagem da *Folha*, explico melhor essa minha surpresa, de se construir um porto na foz do Rio Paraíba do Sul. É que, quando estudante de Geologia, no final da década de 60, do século passado, em uma excursão de estudos sobre a sedimentação dessa parte do litoral brasileiro, tive a

oportunidade de conhecer Atafona, àquela época um balneário abandonado, com suas casas sendo engolidas pelas areias que se moviam pela ação das marés e dos ventos. É uma região sedimentar instável, formada, como toda a Baixada Campista e litoral Norte Fluminense, pela deposição de sedimentos trazidos pelo Rio Paraíba do Sul.

O que gostaria de chamar a atenção de V. Exa. é que esse megaempreendimento, previsto para exportar anualmente cerca de 100,8 milhões de toneladas – destas, 63,3 milhões serão de minério de ferro, que chegarão de Minas Gerais por um mineroduto –, e investimentos da ordem de US\$ 63 bilhões de dólares, segundo dados dessa reportagem, está sendo construído sobre areias instáveis. É um verdadeiro castelo de areia que desaparecerá, como Atafona, destruído pela ação das marés, das correntes marítimas, pela instabilidade do substrato da região e pelas alterações no lençol freático, que será profundamente afetado por esse empreendimento. É aí que mora o perigo, e é esta a razão desta carta, pois, como sempre acontece com investimentos especulativos, essa dinheirama toda acabará saindo dos cofres públicos e, conseqüentemente, todos os brasileiros arcarão com esse megaprejuízo.

Agradecendo a atenção e desejando sucesso ao governo de V. Exa., subscrevo-me.

Cordialmente,

João Gilberto Parenti Couto

CARTA 08

Belo Horizonte, 20 de fevereiro de 2010.

Exmos. (as) Srs. (as)

Deputados (as) Federais

Membros das Comissões de Viação e Transportes (CVT), de Relações Exteriores e de Defesa Nacional (CREDN), e de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável (CMADS) da Câmara dos Deputados.

Brasília – DF

Com cópias para os Exmos. Srs. Presidente e Vice-Presidente da República, e Ministros de Assuntos Estratégicos, da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, da Defesa, das Relações Exteriores e do Meio Ambiente. Com cópias, também, para a Federação das Indústrias do Estado de Minas Gerais (FIEMG), jornais *Folha de São Paulo* e *Estado de Minas* e revistas *ÉPOCA*, *ISTOÉ* e *VEJA*.

Assunto: A construção da Ferrovia Transcontinental, a exploração das jazidas de minério de ferro do Estado de Minas Gerais e o projeto do superporto de São João da Barra (RJ).

Prezados (as) Senhores (as) Deputados (as) Federais,

A respeito dos assuntos em epígrafe, relacionados entre si, enviei nos dias 7, 12 e 16, do corrente mês, três cartas ao Exmo. Sr. Presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, cujas cópias anexo à presente para conhecimento de V. Exas., pois acredito que as questões nelas levantadas interessam de perto às comissões das quais V. Exas. são membros, e sobre as quais podem agir decisivamente na defesa dos interesses maiores da nação brasileira, particularmente no que diz respeito ao projeto do superporto de São João da Barra (RJ). Sobre este último assunto, gostaria de fazer alguns comentários adicionais à carta do último dia 16.

O que faltou dizer nesta carta é que a construção desse superporto, e do polo industrial em seu entorno, acarretará a destruição de um patrimônio natural que vem sendo explorado desde o século XVII: as férteis terras *dos campos dos goiatacás*, o famoso *massapé campista*. Esta tragédia agroambiental pode ocorrer a partir do momento em que o rebaixamento do lençol freático, para construir as fundações do porto e das instalações industriais, romper o precário equilíbrio que mantém separadas as águas salgadas do oceano, das águas doces da Baixada Campista. Neste momento, quando esta interface for rompida, um processo irreversível, de consequências imprevisíveis, será detonado na orla marítima. Aqui vale uma lembrança nada agradável: a tragédia ambiental ocorrida recentemente em Agra dos Reis, não prevista pelo Instituto Estadual do Ambiente

(INEA) do Rio de Janeiro, que liberou diversas áreas nessa região para ocupação humana, e que autorizou a construção desse porto; decisão esta contestada pelo Ministério Público Federal, para quem caberia ao IBAMA esse licenciamento ambiental, pois “os impactos ambientais vão afetar o mar territorial brasileiro”, segundo a reportagem da *Folha*, citada na carta antes referida.

Além desse problema ambiental, existe outro, não menos grave, de natureza social, que pode afetar a produção de alimentos e ensejar uma maior concentração fundiária e de rendas e agravar o quadro de desigualdades sociais na região, como informa a *Folha* nesta reportagem: “O governo do Rio planeja desapropriar as terras de até 600 famílias para viabilizar a instalação do pólo industrial planejado por Eike Batista para o entorno do Porto do Açú, em São João da Barra. [...] ‘O governo está agindo como corretor das terras do povo’, reclama Victor de Almeida, presidente da Associação dos Produtores Rurais de São João da Barra”.

Quanto ao Porto de São João da Barra, é bom lembrar que foi abandonado na metade do século XIX por ser de difícil acesso para navios de maior calado, que àquela época transportavam a vultuosa produção de açúcar da região. Mas essa dificuldade, o baixo calado, não será resolvido com dragagens do canal de acesso, como previsto no projeto mostrado pela *Folha*, pois as correntes marítimas da costa brasileira, que se movem de norte para o sul, vão entupir esses canais com os sedimentos trazidos pelo Rio Paraíba do Sul, e depositados no oceano, mais rápido do que se pensa. Foram essas correntes, com seu poderoso poder de arrasto, que impediram a formação de um Delta na foz desse rio, e criaram a Baixada Campista com esses sedimentos. A este respeito, e também sobre o licenciamento ambiental, seria interessante que fossem publicados os estudos que nortearam as decisões não só do INEA, mas também da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), que autorizou a criação desse porto, pois, segundo a citada reportagem da *Folha*, essas decisões estão sendo questionadas pelo Ministério Público Federal, que move uma ação civil pública devido a diversas irregularidades. É bom saber, também, a quem se deve atribuir a glória dessas decisões, inclusive o porquê da demora da 1ª Vara

Federal de Campos em atender ao pedido do Ministério Público Federal de paralisação dessas obras. Esses questionamentos são necessários para evitar a repetição do erro que foi a escolha de Angra dos Reis para se construir a primeira usina nuclear brasileira. Segundo declarações do Ministro do Meio Ambiente, Carlos Minc, feitas recentemente à imprensa, escolha pior do que essa não poderia ter sido feita.

Mas se a região de São João da Barra não é a mais indicada para se construir esse superporto e demais instalações industriais, como evidencia uma simples pesquisa bibliográfica, quais são as outras opções? Na carta datada de 12 do corrente, coloquei esta questão nos seguintes termos: “Quanto à Ferrovia Transcontinental, é preciso repensar seu ponto inicial. Por que São João da Barra? Querem por acaso construir um porto na foz de um rio onde o assoreamento é um fenômeno natural? Não existe local mais apropriado? A Ponto do Ubu, no litoral capixaba, não seria mais indicado? Ali já existe um porto que pode ser ampliado para atender às mineradoras e indústrias siderúrgicas que operam em Minas Gerais, além de outras demandas, como as do agronegócio desse Estado e do Centro-Oeste, isto sem contar a própria empresa que construiu esse porto, pois seu mineroduto tem prazo de validade, dada a corrosão natural das tubulações, as quais, mais cedo ou mais tarde, terão de ser substituídas a um custo bastante elevado”. Aqui vale lembrar que esse mineroduto poderá ser transformado em um gasoduto, ligando uma planta de processamento no terminal de Ubu, aos consumidores de Minas Gerais, principalmente as indústrias siderúrgicas, sem perda dos investimentos já feitos.

A este respeito, gostaria de acrescentar que, além do Porto de Ubu, existem outros portos privativos no litoral capixaba, em idênticas condições, como os de Tubarão, Praia Mole e Barra do Riacho, todos de uso exclusivo de mineradoras, indústrias siderúrgicas e de papel e celulose, que podem atender a todas as demandas previstas para o superporto de São João da Barra, e muito mais, pois podem servir, também, de base para instalação de grandes estaleiros navais, descentralizando esta atividade hoje concentrada na costa paulista e fluminense. Para isto basta ampliá-los e adequá-los às novas funções,

inclusive a de movimentação de contêineres, pois são portos já implantados, de ótimo calado e servidos por ferrovia. O que precisa ser feito para torná-los portos de múltiplas funções e uma opção estratégica para desafogar os já saturados portos dos Estados do Rio de Janeiro e de São Paulo, é ligá-los à Ferrovia Transcontinental, que adotaria a bitola larga e via dupla até a Região Metropolitana de Belo Horizonte, de onde faria conexão com outras ferrovias, prosseguindo, em via simples e bitola larga, até Estado do Acre, como está planejada. Uma questão importante que deve ser observada no planejamento desta ferrovia, é evitar a construção de túneis, pois ela servirá, também, para transportar grandes estruturas a serem produzidas pelas usinas siderúrgicas de Minas Gerais, destinadas às indústrias de construção naval, estaleiros de grande porte, refinarias de petróleo e plantas de gás natural, instaladas ou projetadas para o litoral da Região Sudeste, particularmente no Estado do Espírito Santo, para dar suporte à exploração petrolífera do pré-sal e de outros jazimentos da costa brasileira.

Além disso, a Ferrovia Vitória-Minas, da Vale, passaria a operar, também, em bitola larga, para assim formar um anel ferroviário unificado passando por Belo Horizonte e pelo litoral capixaba. Este circuito integrado traria reais benefícios a todos aqueles que precisam de uma malha ferroviária confiável para o transporte de cargas e equipamentos de diversos tipos e tamanhos. Este circuito ferroviário e essa estrutura portuária, ampliados e integrados, mais a construção de estaleiros, refinarias de petróleo e plantas de gás natural, na costa capixaba, são de vital importância também para as Forças Armadas, tanto para movimentação de tropas e equipamentos, quanto para dar suporte às operações navais, e para serviços de reparos e de abastecimento de navios, inclusive os da Marinha Mercante. Somados todos esses fatores estratégicos, positivos, resta um, de vital importância para realização de todos esses projetos: de onde sairão os recursos financeiros necessários para viabilizá-los? A resposta pode vir do “Fundo Soberano”, a ser criado com os recursos advindos da exploração do petróleo e gás natural do pré-sal, o que, na prática, representaria mais um elemento de valorização desse fundo e justificativa para sua

criação. Como diz o dito popular: “do couro sai a correia”.
Agradecendo a atenção para esta carta cidadã, e desejando
sucesso ao mandato de V. Exas., subscrevo-me.

Cordialmente,

João Gilberto Parenti Couto

CARTA 09

Belo Horizonte, 4 de março de 2010.

Exmos. (as) Srs. (as)

Deputados (as) Federais

Câmara dos Deputados

Brasília – DF

Assunto: Emenda Ibsen Pinheiro-Humberto Souto sobre
royalties do petróleo.

Prezados (as) Senhores (as) Deputados (as) Federais,

No momento em que V. Exas. preparam-se para votar a emenda em epigrafe, gostaria, como cidadão, de relembrar um aspecto que deve ter sido considerado pelos autores dessa proposta: a importância que ela tem para proporcionar uma melhor distribuição de rendas e evitar o agravamento da atual situação que coloca nosso País entre os mais injustos da face da terra.

Como determina essa emenda, os *royalties* do petróleo deverão ser repartidos entre todos os Estados e Municípios, o que seria altamente desejável para melhorar as finanças destes membros da União, beneficiando assim todos os brasileiros, estejam onde estiverem. É uma medida equitativa, formulada de uma maneira simples e objetiva, pois todos os elementos necessários para sua implantação já existem e não precisam ser discutidos.

Foram muito felizes os autores desta proposta, pois, sobre ela, como tem noticiado a imprensa, há consenso favorável, não só entre seus pares na Câmara dos Deputados, como em toda a sociedade, razão porque soa estranho o fato de o Presidente da Republica lutar contra sua aprovação; justamente ele

que apregoa os benefícios do *Programa Bolsa Família* como instrumento de redistribuição de rendas.

Desejando que V. Exas. levem a bom termo a aprovação desta importante emenda e continuem trabalhando para que os bens da União sejam compartilhados por todos os brasileiros de forma igualitária, sem discriminações, subscrevo-me.

Cordialmente,

João Gilberto Parenti Couto

CARTA 10

Belo Horizonte, 13 de março de 2010.

Exmos. (as) Srs. (as)
Deputados (as) Federais
Câmara dos Deputados
Brasília – DF

Com cópias para os Exmos. Srs. Presidente e Vice-Presidente da República, Ministros de Assuntos Estratégicos, da Defesa e do Meio Ambiente, Governadores dos Estados da União e Senadores Demóstenes Torres, Jarbas Vasconcelos e Pedro Simon. Com cópias também para os jornais *Folha de São Paulo* e *Estado de Minas* e revistas *ÉPOCA*, *ISTOÉ* e *VEJA*.

Assunto: As lágrimas de crocodilo e a prevalência da razão sobre a emoção no trato da coisa pública.

Prezados (as) Senhores (as) Deputados (as) Federais,

Os noticiários do dia 11 de março, das emissoras de televisão, mostraram o Governador do Estado do Rio de Janeiro em prantos diante de um fato consumado: a aprovação pela Câmara dos Deputados da Emenda Ibsen Pinheiro/Humberto Souto, que trata da distribuição dos *royalties* do petróleo e gás extraídos da plataforma continental. Esta reação emotiva foi provocada pela redução da participação desse Estado nestes

recursos, o qual, no entendimento desse governador, deve ser usufruído apenas pelos Estados litorâneos, excluindo desse benefício os demais Estados da federação. Opinião contrária foi adotada por V. Exas. que, de forma racional e sem emoção, decidiram que tais recursos, advindos de propriedade da União, devem ser compartilhados de forma igualitária por todos os Estados e Municípios, sem discriminação ou privilégios.

A posição de V. Exas. merece elogios, não só pela racionalidade e objetividade no trato dessa questão que, se mal conduzida no Legislativo, responsável pela formulação das leis, poderia gerar conflitos entre os Estados e Municípios que compõem a nação brasileira, como também pela visão de futuro pois, com esses recursos financeiros, estes entes federados poderão programar melhor suas atividades, dando ao povo brasileiro a certeza de que os recursos naturais pertencentes à União serão compartilhados por todos, estejam onde estiverem: nas favelas cariocas, nas palafitas nordestinas ou nas casas flutuantes do Amazonas. É o começo da tão propalada distribuição de rendas, que visará a por um fim, nesta geração, às desigualdades sociais e regionais que marcam a civilização brasileira desde os seus primórdios.

A emenda aprovada por V. Exas., último ato do novo marco regulatório para a exploração de petróleo e gás natural no País, é a pedra angular que dará sustentação e estabilidade a este instrumento legal, o qual definirá os destinos do País daqui para frente: se o Brasil será uma nação coesa e igualitária, ou um Estado fragmentado em muitos “Emirados”, “Kwaits” ou “Iraques”, como parecem desejar o Governador do Estado do Rio, o Sr. Presidente da República e muitos senadores, que estão dispostos a mudar a decisão de V. Exas., para atender a interesses pessoais.

O Governador do Rio de Janeiro, por exemplo, diz que o seu Estado foi “roubado”, fato que merece uma reflexão: o que pensa os mineiros sobre a quantidade de minério de ferro que despacha para essa unidade da federação para alimentar suas indústrias siderúrgicas e outras indústrias de base, como estaleiros para a construção de navios e plataformas para a exploração de petróleo? Igualmente, o que pensam os brasileiros sobre o porquê da sede da Petrobras e da Vale ficarem no Rio

de Janeiro e não no Piauí ou no Acre? Por que razão a Marinha do Brasil concentra nesse Estado o principal de suas atividades, cujas despesas são pagas por todos os brasileiros, inclusive o gigantesco projeto de estaleiros para construir submarinos convencionais e atômicos para defender as riquezas do pré-sal? O Governo do Rio de Janeiro, por acaso, entra com algum nessa história? Participa, com recursos próprios, para defender a costa brasileira e a plataforma continental? Por que as únicas usinas atômicas, bancadas pelos brasileiros, foram e estão sendo construídas no litoral fluminense? Por que essa concentração de recursos financeiros, principalmente do BNDES, em projetos gigantescos, como os da Petrobras para dar sustentação à exploração de petróleo da plataforma continental? O Governo Federal já fez um levantamento de quanto a União investirá com este objetivo? Tudo isso vale menos do que os *royalties* pelos quais derrama tantas lágrimas? Os demais Estados da Federação ameaçaram romper o pacto federativo por essas ou por outras, inclusive por sediar as Olimpíadas de 2016, fato que implicará em pesado ônus para todos os brasileiros?

Diz o governador fluminense que precisa desse dinheiro para recuperar o meio ambiente dos estragos provocados pela exploração do petróleo da plataforma continental. Neste caso, pelo que se sabe, esta recuperação deverá ficar a cargo das companhias petrolíferas, que de resto têm sido generosas em pagar multas milionárias a entidades ambientalistas, apesar de cuidarem sozinhas da recuperação dos estragos ao meio ambiente. Se o Governador do Rio de Janeiro quiser ver o que é dano ao meio ambiente, acarretado pela exploração mineral, deve visitar Minas Gerais, de onde sai o principal dos minérios que alimentam suas indústrias. Na região do Quadrilátero Ferrífero, por exemplo, é fácil de se ver as crateras abertas, as barragens de rejeito para lavar esses minérios, muitas rompidas em todas as estações chuvosas, arrasando comunidades inteiras, sem que as mineradoras reparem esses danos.

Na região de Vazante e Paracatu, no Oeste de Minas, Sua Excelência poderá constatar o colapso do solo pela drenagem das águas subterrâneas para permitir a exploração de zinco em rochas carbonatadas. Isto sem contar a contaminação da população desses municípios e dos operários que trabalham

nas minas subterrâneas, pelo chumbo contido nesse minério, e o perigo das barragens de rejeitos existentes na unidade de processamento desse minério em Três Marias, às margens do Rio São Francisco. É uma bomba-relógio com tempo marcado para explodir e contaminar, com cádmio e outros minerais pesados, todo o Rio São Francisco, a jusante da Barragem de Três Marias, fato que já ocorreu inúmeras vezes.

Mas não é só isso. O mesmo grupo empresarial, paulista, que explora essas reservas minerais, apronta também na Zona da Mata mineira, onde explora reservas de bauxita. Nesta região, o rompimento frequente de barragens de lavagem de minério já faz parte do cotidiano da população urbana e rural. Neste caso, os *royalties* recebidos por esses municípios, quando são pagos, não servem para nada de tão irrisórios que são, arcando, conseqüentemente, a população local com a recuperação dos estragos causados pela mineração de um bem que será industrializado no Estado de São Paulo, onde gerará muitos empregos e impostos. Se é para que cada Estado cuide egoisticamente pelos seus interesses, pondo de lado os da nação, melhor seria Minas Gerais juntar-se ao Estado do Espírito Santo e declararem a independência do resto do País. Aí, sim, teríamos um conflito federativo de conseqüências imprevisíveis.

É bom que o descontrolado e chorão Governador do Estado do Rio de Janeiro pense a respeito, e também os senadores que pretendem revisar a Emenda Ibsen Pinheiro/Humberto Souto para “negociar” com o Presidente da República, a vice-presidência na chapa da Dilma. Este perigo existe e é reforçado pela falência moral dessa Casa Legislativa. Quanto ao Presidente da República que, dizem, irá vetar essa emenda se ela passar pelo Senado para atender esse grupo de senadores e o governador fluminense, é bom ter em mente que se trata de um ex-líder sindical que faz qualquer negócio para atingir os seus objetivos, como prejudicar o Brasil para beneficiar a Bolívia; passar a mão na cabeça de corruptos, no caso do mensalão; ignorar os direitos humanos, no caso Cubano, ou, ainda, interferir onde não deve, como em Honduras e no Oriente Médio. Neste caso, para conseguir um assento permanente no Conselho de Segurança da ONU, fato que acontecerá somente

no dia em que o Brasil possuir Bombas Atômicas. Fora isso, é navegar na maionese, como se diz.

Portanto, senhores(as) deputados(as) federais, é bom que se acautelem, pois os inimigos do Estado Brasileiro são muitos e, para prevalecer a vontade de V. Exas, que representam os mais variados setores da sociedade brasileira, todo cuidado é pouco. Como diz o dito popular: “É melhor prevenir do que remediar”. Com este objetivo, V. Exas. devem usar das prerrogativas a que têm direito para solicitar uma reunião com os geólogos da Petrobras, responsáveis pela prospecção, pesquisa e exploração de Petróleo e Gás na Plataforma Continental, para que façam uma exposição de como se distribui essas reservas nessa parte do território brasileiro, pois não se trata de “poças” de petróleo ocorrentes em determinado ponto, que pode ser sugado até a exaustão, mas sim uma substância fluida que impregna e permeia rochas porosas, os reservatórios, cuja distribuição não obedece a limites geográficos, mas sim geológicos. Neste caso, falar que tal ou qual reservatório pertence a este ou aquele Estado litorâneo é um exercício de fantasia pois, se um poço for perfurado em frente da costa fluminense, nada impede que extraia petróleo da faixa capixaba, simplesmente porque não há barreiras para separá-los. Funciona como vasos comunicantes. A extração em um ponto faz mover toda a massa de petróleo e gás para essa saída, esteja onde estiver, formando um cone de drenagem de vasta amplitude, pois a pressão no reservatório é gigantesca.

Além desses fatos, deve-se ter em mente que a localização das vastas ocorrências de petróleo e gás natural da Plataforma Continental, longe da costa e muito mais longe de outros países, foi providencial, pois salvou o Brasil da desintegração, na medida em que nenhum Estado brasileiro tem condições de se apossar desse bem mineral, simplesmente porque não está localizado em seu território, mas sim no oceano, domínio da União. Se essas ocorrências fossem em terra firme, aí sim, isto aqui viraria um Oriente Médio da noite para o dia, pois muitos políticos gananciosos, de boca grande, sem espírito de brasilidade, iriam choramingar aos pés das grandes potências, implorando por intervenções para proteger “seus direitos” que foram “roubados”. Para finalizar, um conselho ao Governador

do Estado do Rio de Janeiro: visite os depósitos de rejeitos deixados pela MASA na Baía de Sepetiba, para saber o que é passivo ambiental e avaliar a dimensão do drama vivido pelos mineiros com os danos ao meio ambiente provocado pelas mineradoras.

Agradecendo a atenção e desejando sucesso no exercício dos mandatos de V. Exas., e que continuem lutando para que a Emenda Ibsen Pinheiro/Humberto Souto prevaleça, sem mutilações, para benefício de todos os brasileiros, subscrevo-me.

Cordialmente,

João Gilberto Parenti Couto

PS – Lágrimas de crocodilo (Wikipédia – A enciclopédia livre)
A expressão popular **derramar lágrimas de crocodilo**, usada para dizer que alguém chora sem razão ou por fingimento, surgiu de um fato real que acontece com os *crocodilos*. Quando o animal come uma presa, ele a engole sem mastigar. *Para isso, abre a mandíbula* de tal forma que ela comprime a *glândula lacrimal*, localizada na base da *órbita*, o que faz com que os répteis lacrimejem.

CARTA 11

Belo Horizonte, 20 de março de 2010.

Exmo. Sr.
Luiz Inácio Lula da Silva
Presidente da República
Palácio do Planalto
Brasília – DF

Com cópias para: Exmo. Sr. Vice-Presidente da República, José Alencar; Ministro de Assuntos Estratégicos, Samuel Pinheiro Guimarães; Ministro da Defesa, Nelson Jobim; Governadores dos Estados da União; Deputados (as) Federais e Deputados (as) Estaduais de Minas Gerais. Com cópias também para a

FIEMG e os jornais *Folha de São Paulo* e *Estado de Minas* e revistas *ÉPOCA*, *ISTOÉ* e *VEJA*.

Assunto: Preparando o Brasil para a Era do Pré-Sal: A formulação de uma estratégia nacional para o desenvolvimento econômico e social do País, com base no uso racional dos recursos minerais, hídricos e energéticos.

Prezado Senhor Presidente,

As recentes descobertas dos vastos depósitos de petróleo e gás da Plataforma Continental, especialmente das ocorrências do pré-sal, impõem a necessidade de se adotar uma estratégia nacional de desenvolvimento econômico e social para o País, com base no uso racional de seus recursos minerais, hídricos, energéticos, os quais regerão os destinos das nações neste e nos próximos séculos, pois são produtos que tendem à escassez e, portanto, fonte de futuros conflitos para seu domínio e uso.

O primeiro passo nesse sentido é pôr ordem ao caos hoje observado na burocracia estatal, encarregada de formular políticas setoriais, formada por inúmeras agências reguladoras, departamentos, ministérios e órgãos os mais diversos que, somada às ações descontroladas da iniciativa privada, estão transformando a exploração e o uso dos recursos minerais, hídricos e energéticos numa verdadeira torre de babel, onde cada interessado fala uma língua própria e, por isso mesmo, não são capazes de propor uma política integrada e racional para a exploração desses recursos naturais, para atender aos objetivos estratégicos do País.

Um exemplo dessa situação é o que vem ocorrendo com a exploração das gigantescas reservas de minério de ferro do Estado de Minas Gerais, as quais vêm sendo objeto de um frenético mercado de compra e venda de títulos de posse, concedidos pelo Governo Federal de forma descontrolada, para exportá-las a baixo custo. Para isso, os detentores desses títulos, a seu bel-prazer, e com a cumplicidade de diversos órgãos estatais, estão pipocando o litoral dos Estados do Rio de Janeiro, do Espírito Santo e da Bahia, com portos privativos para onde pretendem levar esse minério por meio de minerodutos. Estes

fatos, aliados a outros que cercam a exploração desse recurso mineral, como a construção de ferrovias e usinas siderúrgicas e a disponibilidade ilimitada de gás natural na Região Sudeste, obrigam o Governo Federal a parar e pensar sobre o que fazer para que o Brasil tire dessa situação excepcional o melhor proveito.

Além disso, tem que se levar em conta, também, os inúmeros projetos, nesta região, de portos de capacidade limitada para cargas diversas e estaleiros para a produção de navios, submarinos e estruturas para a exploração de petróleo na Plataforma Continental. Em nenhum caso planeja-se a construção de grandes portos capazes de competir com os melhores do mundo e, muito menos, um sistema ferroviário integrado, de qualidade, capaz de lhes dar sustentação. O que se tem hoje são restos de uma infraestrutura do passado, absoleta e sucateada.

A formulação de uma estratégia nacional para o desenvolvimento econômico e social do País, com base no uso racional dos recursos minerais, hídricos e energéticos, deve começar pela Região Sudeste, onde se concentra a principal dessas atividades no País e que pode fornecer elementos para a criação de um modelo de planejamento regional integrado, que leve em conta os interesses dos diversos segmentos da sociedade e do empresariado envolvidos no processo. A imprensa, ultimamente, por exemplo, tem noticiado grandes projetos ligados à exploração das vastas reservas de minério de ferro de Minas Gerais, mas, em nenhum deles, faz-se referências sobre a construção de uma siderúrgica em Itabira, onde tudo começou na década de 40 do século passado, e que ainda continua produzindo essa matéria-prima mineral para o Brasil e para o mundo, como informa o *Jornal Estado de Minas* (6/3/2010, p. 15):

“Além das novas áreas da Vale em pesquisa na Serra Azul, Região Central de Minas, e em Conceição do Mato Dentro, na Serra do Espinhaço, a empresa está pesquisando também no Norte, em Porteirinha e Salinas, na região considerada nova fronteira da mineração no estado. Os investimentos confirmados pela companhia e já iniciados, compreendem a abertura da mina Apolo, localizada nos municípios de Caeté e

Santa Bárbara, em fase de licenciamento nos órgãos ambientais e a construção das usinas para aproveitamento de itabiritos (minérios de baixo teor de ferro) batizadas de Conceição, em Itabira, berço das atividades da Vale no País, e Vargem Grande, que vai processar minério extraído de reservas localizadas em Nova Lima, na Grande Belo Horizonte. [...] O estado responde por 70% da produção total da mineradora, ao redor de 300 milhões de toneladas anuais.”

Diante deste quadro e dos vários aspectos relacionados com a exploração das gigantescas reservas de minério ferro de Minas Gerais, e as implicações estratégicas desta atividade para o Estado de Minas e para o País – assunto tratado em quatro cartas que anexo à presente (*) –, gostaria de sugerir a V. Exa. que tome a iniciativa de propor uma associação entre o Governo Federal e a companhia Vale para a construção de uma usina siderúrgica em Itabira. Não se trata de construir mais uma siderúrgica em Minas, mas sim de uma planta especializada em produtos siderúrgicos para a indústria ferroviária, como trilhos, vagões, máquinas e equipamentos pesados próprios desta atividade, para atender tanto ao mercado interno quanto para exportação.

Este gesto, além do simbolismo que encerra, pois se trata de desatar um nó que está entalado na garganta dos mineiros – o fato de até hoje não ter sido construída uma usina siderúrgica na terra do poeta –, sinaliza também a implantação de uma nova política para a valorização das matérias-primas minerais do País, pois o objetivo final dessa estratégia deve ser o de dominar o mercado mundial de produtos siderúrgicos, substituindo, gradativamente, a exportação de minério de ferro em estado bruto, por produtos industrializados. A produção de material ferroviário em Itabira, para atender ao mercado interno e para exportação, será o primeiro passo nesse sentido.

Finalmente, é bom lembrar que a *Secretaria de Assuntos Estratégicos da Presidência da República* é o órgão mais indicado para formular uma estratégia nacional para o desenvolvimento econômico e social do País, com base no uso racional dos recursos minerais, hídricos e energéticos, tendo em vista a sua participação na formulação da *Estratégia Nacional de Defesa* que, pela primeira vez, colocou ordem no caos que

envolvia todo o sistema militar e civil responsável pela defesa nacional.

Agradecendo a atenção e desejando sucesso ao governo de V. Exa., subscrevo-me.

Cordialmente,

João Gilberto Parenti Couto

(*) Trata-se das cartas reproduzidas neste apêndice, datadas de 7/2/2010 (número 4), 12/2/2010 (número 5), 16/2/2010 (número 7) e 20/2/2010 (número 8).

CARTA 12

Belo Horizonte, 24 de março de 2010.

Exmo. Sr.
Luiz Inácio Lula da Silva
Presidente da República
Palácio do Planalto
Brasília – DF

Com cópias para os Exmos.(as) Srs.(as) Deputados (as) Federais.

Assunto: Novo marco regulatório da mineração.

Prezado Senhor Presidente,

No último dia 17, o Exmo. Sr. Ministro de Minas e Energia, Edson Lobão, apresentou em audiência pública, na Comissão de Minas e Energia da Câmara dos Deputados, a proposta do novo Código Brasileiro de Mineração, que será enviada ao Congresso nos próximos dias, sobre a qual gostaria de fazer algumas sugestões.

Segundo dados constantes do resumo do marco regulatório da mineração, disponível no site deste ministério, “o direito minerário para pesquisar e lavra será acessível a brasileiros

e pessoas jurídicas, no conceito de organização empresarial. A exceção será no caso da outorga por meio da Autorização de Lavra para aproveitamento de bens minerais de mais fácil extração (areia, argila, brita, cascalho)”.

Sem entrar no mérito das modificações propostas, gostaria de lembrar que a primeira etapa para se descobrir um jazimento mineral, a prospecção, não foi contemplada no novo marco regulatório, que trata somente das duas etapas que a segue: a pesquisa e a lavra. Estas atividades, segundo o informe acima, podem ser exercidas por “brasileiros e pessoas jurídicas, no conceito de organização empresarial”, ou seja, empresas legalmente constituídas. Neste caso, o indivíduo, como cidadão, está manietado em seu direito de procurar e encontrar jazimentos minerais por conta própria, pois não terá um instrumento legal para apoiá-lo, em caso de alguma descoberta. Atualmente, qualquer brasileiro ou brasileira pode registrar sua descoberta no Departamento Nacional de Produção Mineral (DNPM), e garantir o direito à pesquisa e lavra do bem mineral, desde que a área esteja livre de requerimentos anteriores.

Para corrigir esse lapso no marco regulatório que, segundo se anuncia, quer evitar o comércio desses títulos de autorização, a minha sugestão é que seja criado pelo Ministério de Minas e Energia, um programa de geoprocessamento, disponível na Internet, para que todo brasileiro ou brasileira, pessoa física, anuncie, por seu intermédio, a descoberta que fizer, bastando, para isso, preencher um questionário elaborado por esse ministério, onde os dados principais serão a posição do ponto de ocorrência, informado com base no GPS, hoje disponível até em aparelhos celulares, e o bem mineral encontrado. Se os dados informados estiverem corretos, e se for constatada que a descoberta merece ser pesquisada – a etapa seguinte no processo de definição de uma jazida mineral –, o autor ou autora da descoberta terá direito a uma participação (*royalties*) na sua exploração, caso seja economicamente viável, a qual pode ser na mesma proporção daquela paga ao proprietário do terreno, como previsto na atual legislação. Esta medida não garante ao autor da descoberta nenhuma prioridade na pesquisa e lavra do bem mineral descoberto, que será concedido pelo Governo Federal segundo as normas do novo marco regulatório, mas

tão somente o direito a receber um prêmio (*royalties*) pelos seus esforços para aumentar o patrimônio mineral do País.

Este poderoso estímulo à prospecção mineral, por parte de todos os brasileiros, não só aumentará substancialmente o patrimônio mineral do País, como porá um freio à atividade predatória dos garimpeiros, que nada mais são do que prospectores amadores em busca da fortuna. A eles, o Brasil muito deve, pois, graças ao seu trabalho e ambição, o País ficou maior e mais rico, como atestam as “entradas” dos bandeirantes e as descobertas do ouro das Gerais e da Serra Pelada. Hoje, na atual fase evolutiva da sociedade, na qual predadores como os garimpeiros não podem mais ser tolerados, o espírito que os move será mantido intacto, mas dentro de um marco regulatório que só permitirá o aproveitamento de um jazimento mineral, se for feito de forma racional e preservar o meio ambiente.

Além desses aspectos relacionados com a prospecção mineral, gostaria, também, de sugerir que o novo marco regulatório da mineração cuide da separação do Serviço Geológico da Companhia de Pesquisa de Recursos Minerais (CPRM), uma simbiose totalmente inconveniente, tanto para uma como para a outra dessas instituições. Ambas teriam muito a ganhar com essa separação, pois o Serviço Geológico poderia atuar dentro dos objetivos que lhe são afetos e a CPRM negociar livremente seu patrimônio mineral, como uma empresa que é, inclusive sendo privatizada, se assim o Governo Federal achar mais conveniente para os interesses do País.

Para complementar estas medidas, visando a fortalecer o Serviço Geológico, seria de bom alvitre transferir para esta instituição todo o acervo científico do DNPM, acumulado ao longo de sua existência, um patrimônio nacional, o qual não terá nenhuma serventia na nova Agência Nacional de Mineração, que o substituirá, segundo consta na proposta do novo marco regulatório da mineração. Com este acervo, mais o acumulado pela CPRM desde a sua fundação, o novo Serviço Geológico nascerá com um patrimônio científico de qualidade, que será de grande utilidade para os seus técnicos nos trabalhos de mapeamento geológico e de pesquisas minerais em todo o território nacional.

Agradecendo a atenção e desejando sucesso ao governo de V. Exa., subscrevo-me.

Cordialmente,

João Gilberto Parenti Couto

CARTA 13

Belo Horizonte, 28 de março de 2010.

Exmo. Sr.
Luiz Inácio Lula da Silva
Presidente da República
Palácio do Planalto
Brasília – DF

Com cópias para: Exmo. Sr. Vice-Presidente da República, José Alencar; Ministro de Assuntos Estratégicos, Samuel Pinheiro Guimarães; Ministro da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, Reinhold Stephanes; Ministro da Defesa, Nelson Jobim; Deputados (as) Federais. Com cópias também para os jornais *Folha de S. Paulo* e *Estado de Minas* e revistas *ÉPOCA*, *ISTOÉ* e *VEJA*.

Assunto: Preparando o Brasil para a Era do Pré-Sal: A formulação de uma estratégia nacional para o desenvolvimento econômico e social do País, com base na racionalidade administrativa e eleição de objetivos bem definidos para o uso e a ocupação de terras por parte da iniciativa privada, com vistas a pôr um fim na chamada “Reforma Agrária”.

Prezado Senhor Presidente,

No último dia 20, enviei uma correspondência à V. Exa., tratando do seguinte assunto: “Preparando o Brasil para a Era do Pré-Sal: a formulação de uma estratégia nacional para o desenvolvimento econômico e social do País, com base no uso racional dos recursos minerais, hídricos e energéticos”.

Hoje retorno à este tema, porém, para tratar do assunto em epígrafe, motivado pelo caótico quadro hoje existente na esfera administrativa do Governo Federal e nos conflitos rurais gerados pela posse da terra, fundamentados em um conceito já ultrapassado, a chamada reforma agrária; termo que se presta a toda sorte de abusos por parte de grupos organizados que, além de levar insegurança ao campo, portando a bandeira da justiça social, anulam, na prática, o direito à propriedade assegurado em lei.

No primeiro caso, basta atentar para o seguinte trecho de um editorial do Jornal *Estado de Minas* (26.3.2010, p.8): “O governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva parece convencido de que os problemas do país, em todos os setores e níveis, não têm como serem enfrentados sem que, para cada um deles, o povo pague para pôr em funcionamento um ministério em Brasília. Depois da transformação da Secretaria da Pesca em Ministério, em 2009, sem que o prometido desenvolvimento dessa atividade econômica no país registrasse qualquer avanço em favor da mesa ou do bolso da população, era de se esperar que fosse arquivada a máxima: governar é abrir ministérios. Ledo engano. O Diário Oficial da União (DOU) publicou ontem medida provisória (MP) que confere *status* de ministério a mais quatro secretarias: de Direitos Humanos, de Igualdade Racial, de Políticas para as Mulheres e de Portos. A partir dessa condição, as novas pastas vão acabar tendo orçamento e estruturas com mais cargos e despesas, como a instalação de superintendências, secretarias e subsecretarias. Além disso, a mesma MP leva de carona a criação de secretarias nos ministérios da Saúde e da Reforma Agrária. [...] Afinal, qualquer um sabe que há emprego mais urgente e mais necessário para o dinheiro suado do contribuinte. E o governo do presidente Lula já produziu a constelação recorde de 37 ministérios”.

Como sugerido na carta anterior, a solução para esse problema, o inchaço da máquina pública, passa necessariamente por um estudo abrangente de todos os órgãos da administração direta e indireta do Governo Federal, com vistas a uma redução substancial desse aparelho estatal; estudo este que poderá ser levado a efeito, com propriedade, pela *Secretaria de Assuntos Estratégicos da Presidência da República*. Como contribuição

para este trabalho, gostaria de sugerir, para começar, que as três primeiras secretarias, agora ministérios, citadas no editorial do Jornal *Estado de Minas*, sejam incorporadas à estrutura do Ministério da Justiça, onde é o local mais apropriado para que os técnicos envolvidos com tais temas possam tranquilamente exercerem suas atividades, sem perda de autonomia ou eficiência. Com isto, o Governo Federal fará uma grande economia de recursos financeiros, e a máquina pública, com certeza, torna-se-á mais eficiente e presente, principalmente no falido sistema prisional do País, uma vergonha nacional lacrada em contêineres de aço, como ocorre no Estado do Espírito Santo, e em outras situações ainda mais degradantes espalhadas por este Brasil afora.

Quanto ao segundo tema desta carta, os conflitos rurais gerados pela posse da terra passam, necessariamente, não só pela reforma administrativa, mas, também, por uma mudança de mentalidade dos políticos e governantes, e da população em geral, no que diz respeito ao já ultrapassado conceito de “reforma agrária” como solução para os problemas sociais do País. Este movimento, que marcou o século XX, hoje não faz mais sentido, pois a ascensão social agora não se faz mais pela posse de uma propriedade rural, de um quinhão de terra no campo, mas sim por meio do desenvolvimento econômico que gera empregos bem remunerados e que tem no social seu foco principal. Além disso, como fazer justiça social distribuindo terras a uns poucos grupos organizados, se a Constituição Federal estabelece igualdade de direitos entre todos os brasileiros? O restante da população, como base neste direito, pode também requerer sua cota-parte no território nacional para nela se estabelecer? Haverá terra para tantos?

Na primeira metade do século passado, até o final da Segunda Guerra Mundial, a geração de empregos estava limitada aos países capitalistas, mas, a partir daí, com o advento da economia global, este processo se espalhou pelo mundo, e países subdesenvolvidos focados na reforma agrária, como a China e o Brasil, finalmente descobriram, uns mais, outros menos, uma rota alternativa para alcançar a justiça social: o desenvolvimento econômico e social baseado na industrialização, no aumento da produtividade no campo e na inserção na economia global,

que tem como pedra de toque a competitividade. Na China continental e nos países do Primeiro Mundo não se fala mais em “reforma agrária”, mas no Brasil é tema dominante, inclusive com um ministério para cuidar do assunto: o Ministério da Reforma Agrária. Além disso, serve, também, como desculpa para políticos e governantes se autopromoverem patrocinando grupos organizados que, escudados numa hipotética justiça social, levam à intranquilidade ao meio rural, ameaçando propriedades com invasões. Neste caso destacam-se os chamados movimentos dos “sem-terras”, dos “quilombolas” e dos “indígenas”, que agem abertamente ao arripio da lei, confrontando o Estado Democrático de Direito, como se fosse uma ação corriqueira e sem importância.

Duas notícias publicadas pela imprensa, num só dia (26/3/2010), exemplificam esta situação: Segundo o Jornal *Estado de Minas* (p. 26): “Cerca de 150 integrantes do Movimento dos Trabalhadores Sem-Terra (MST) ocuparam, na madrugada de ontem, a centenária fazenda Fortaleza de Sant’Anna, em Goianá, na Zona da Mata, a 287 quilômetros de Belo Horizonte. [...] A fazenda Fortaleza de Sant’Anna será o terceiro assentamento do MST na Zona da Mata. Outros dois grupos estão acampados em Santana de Cataguases e em Visconde do Rio Branco. Esta última já foi desapropriada pelo Incra. ‘Vamos resistir nessas terras e só sairemos com a reforma agrária’, salientou Silvio. Ainda de acordo com ele, a ocupação é maneira de pagar uma dívida social com os colonos remanescentes dos escravos”. O jornal *Folha Online*, por sua vez, informa: “O presidente Lula deve enfrentar hoje protestos de produtores rurais do sul da Bahia insatisfeitos com o processo de demarcação de 47 mil hectares na região como terras indígenas e com o andamento do PAC do Cacau, lançado há dois anos com objetivo de renegociar R\$ 1 bilhão em dívidas e investir R\$ 2,2 bilhões na lavoura. [...] Os agricultores também reclamam do processo de demarcação e homologação de 47 mil hectares como terras indígenas. Estima-se que haja mais de 500 propriedades de pequenos agricultores na área discutida”.

A solução para ordenar as coisas no campo, evitando uma reforma agrária demagógica-eleitoreira e acabar de vez com a concentração fundiária que graves malefícios traz ao País, a

solução está em se criar o Ministério do Interior para absorver toda a estrutura do Ministério da Reforma Agrária. Este novo ministério teria a incumbência de cuidar apenas das questões fundiárias, passando para o Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento tudo o que se relacionar com a agricultura, como administrar os já existentes assentamentos dos sem-terra, dos quilombolas e dos indígenas, transformando-os em cooperativas agrícolas, incentivar a pequena e média propriedade rural, com destaque para a agricultura familiar, tudo visando ao aumento da produtividade no campo e a geração de empregos e de rendas.

Quanto à questão fundiária, o primeiro passo está em se limitar o tamanho de cada propriedade rural, e proibir a posse de mais de uma propriedade, por parte de qualquer pessoa física ou jurídica, por Estado da federação. Com estas limitações, a concentração fundiária, que hoje amarra o desenvolvimento econômico e social do País, chegará ao seu fim sem traumas ou revoluções violentas. O mercado, por sua vez, encarregar-se-á de regular os preços, que por certo atrairão novos proprietários pela maior oferta, promovendo, conseqüentemente, uma maior distribuição de rendas e, por extensão, uma maior justiça social. Para reforçar essa descentralização fundiária e incentivar a venda de terras por parte de grandes proprietários e latifundiários, o mecanismo mais adequado é estabelecer uma tributação maior para as propriedades que excederem o limite máximo, estabelecido em lei, e menor para os situados abaixo deste limite. Em ambos os casos deve haver uma gradação nessa taxaço: tanto maior será quanto maior for a propriedade rural, e inversamente menor à medida que se distanciar desse limite. Esses instrumentos de mercado farão o que até hoje a politicagem não fez: a verdadeira reforma agrária, sem violências e sem traumas ou revoluções violentas.

Para finalizar, transcrevo a seguinte notícia publicada pelo Jornal *Folha de São* (26/3/2010, p. A10) que trata desta questão: “Ao divulgar um conjunto de diretrizes para o setor agrícola a ser entregue aos candidatos a presidente, a senadora Kátia Abreu (DEM-TO) acusou o governo de estimular invasões de terras e propôs a criação de uma Agência para regular conflitos e aquisições no setor. Uma das propostas

da Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA), da qual Abreu é presidente, prevê maior estabilidade jurídica para coibir ofensas ao direito de propriedade. Outra proposta é a que pretende criar uma agência reguladora federal para o setor. O projeto está pronto há mais de uma década e nunca foi implementado. Para Abreu, as fusões e aquisições precisariam passar por uma agência ligada ao setor, como acontece com a energia, a telefonia e o transporte”.

Agradecendo a atenção e desejando sucesso ao governo de V. Exa., principalmente na missão de preparar o Brasil para a Era do Pré-Sal, quando a austeridade no trato da coisa pública será fundamental para o bem estar de todos os brasileiros, pois como diz a canção, “dinheiro na mão é vendaval...”, subscrevo-me.

Cordialmente,

João Gilberto Parenti Couto

CARTA 14

Belo Horizonte, 31 de março de 2010.

Exmo. Sr.
Luiz Inácio Lula da Silva
Presidente da República
Palácio do Planalto
Brasília – DF

Com cópias para: Exmo. Sr. Vice-Presidente da República, José Alencar; Ministro de Assuntos Estratégicos, Samuel Pinheiro Guimarães; Ministro da Defesa, Nelson Jobim; Deputados (as) Federais; jornais *Folha de S. Paulo* e *Estado de Minas* e revistas *ÉPOCA*, *ISTOÉ* e *VEJA*.

Assunto: Preparando o Brasil para a Era do Pré-Sal: As eleições presidenciais de 2010 e a formulação de uma estratégia nacional para o desenvolvimento econômico e social do País, com base nas propostas do Governo Federal e dos candidatos à presidência da República.

Prezado Senhor Presidente,

Nos dias 20 e 28 deste mês, enviei a V. Exa. duas cartas tratando do tema acima – Preparando o Brasil para a Era do Pré-Sal –, cuja importância para os destinos do País está a merecer uma reflexão mais aprofundada por parte dos partidos políticos, dos governantes, e da sociedade em geral, na formulação de uma estratégia nacional para o desenvolvimento econômico e social do País. Por este motivo, volto a tratar deste tema, desta vez para abordar assuntos pendentes de soluções, dada a falta de um planejamento integrado com objetivos bem definidos por parte do Governo Federal, como o Plano de Metas do Governo JK, por exemplo.

Atualmente, o que se constata, pelo noticiário da imprensa, é que existem inúmeras iniciativas do Governo Federal para promover o desenvolvimento econômico e social do País, levadas a efeito de forma aleatória para atender a demandas pontuais ou emergenciais, sem nenhum planejamento integrado. Para contornar esta pedra de tropeço, o jeitinho, bem brasileiro, foi criar um arremedo desse instrumento, os chamados Programas de Aceleração do Crescimento (PACs 1 e 2), muito parecido com outro engodo adotado pelo Governo Federal para mascarar as graves deficiências do sistema rodoviário nacional: as operações tapa-buracos.

Para superar essa deficiência estrutural, o caminho mais indicado é o Governo Federal tomar conhecimento das propostas dos candidatos à Presidência da República, preparadas pelos partidos que representam, principalmente as do PMDB, em fase de elaboração pelo ex-Ministro Mangabeira Unger, como a imprensa tem noticiado, as quais, se confrontadas com as dos PACs, podem nortear a elaboração de uma proposta oficial para o próximo governo; proposta esta que pode ser preparada pela *Secretaria de Assuntos Estratégicos da Presidência da República*, em conjunto com o Ministério da Defesa. Esta parceria já provou ser eficaz no trato de questões complexas, que exigiam um planejamento, com metas a curto, médio e longo prazos e com objetivos bem definidos, como foi a elaboração da *Estratégia Nacional de Defesa*, que integrou, numa só proposta, todas as demandas do Exército, Marinha,

Aeronáutica e das entidades oficiais e privadas envolvidas com a defesa nacional.

Para se ter uma ideia da situação caótica do quadro existente, consequência da falta de planejamento por parte do Governo Federal, que é obrigado a improvisar, por meio de Medidas Provisórias (MPs), soluções paliativas para contornar problemas gravíssimos que surgem a cada dia, basta atentar para a seguinte notícia publicada pela *Folha Online* (30/3/2010):

“ O governo prepara uma medida provisória que vai prorrogar os contratos de empresas que operam terminais portuários dentro da área dos portos públicos, informa reportagem de **Humberto Medina** publicada nesta terça-feira pela **Folha**. Pela Lei dos Portos, esses terminais deveriam ser licitados. Os atuais arrendatários vão assegurar o uso por 50 anos, descontando o que já tiverem cumprido. Há 328 terminais em portos públicos explorados por meio de contrato de arrendamento, em sua maioria pela iniciativa privada ou por empresas de economia mista. E há vários contratos vencendo: 14 neste ano e 12 no ano que vem. Grandes companhias, como Petrobras e Braskem, têm terminais em área de porto público e estavam ameaçadas de ter de participar de licitação para manter o espaço. Para contornar o problema, o governo deverá publicar MP dando mais prazo aos contratos”.

A solução para equacionar e superar as graves deficiências no sistema nacional de transporte, dentro de uma visão estratégica que contemple objetivos a curto, médio e longo prazos, está em se transferir para o Ministério dos Transportes tudo o que se relacionar com o sistema portuário nacional. Neste ministério, por sua vez, seriam criadas secretarias para tratar de cada segmento de sistema: Secretaria de Transportes Rodoviários, Secretaria de Transportes Ferroviários e Secretaria de Portos e Vias Navegáveis. Com esta medida, o Ministério dos Transportes teria como administrar de forma integrada todo o sistema de transportes, incluindo os portos e via navegáveis, e propor, em conjunto com a *Secretaria de Assuntos Estratégicos da Presidência da República* e com a participação do Ministério da Defesa, uma política nacional de transportes que contemple também uma integração com os sistemas nacionais de outros países da América do Sul. Aqui é bom lembrar que um sistema

de transporte eficiente, aí incluído os portos marítimos e fluviais, é fundamental não só para a circulação das riquezas dos países do continente, como também para atender às necessidades das Forças Armadas que precisam movimentar rapidamente tropas e equipamentos em caso de necessidade.

Uma ferrovia que atenderá às necessidades de transporte do Brasil e dos demais países sul-americanos, viabilizando de uma vez por todas o Mercosul e a Unasul, é a Ferrovia Transcontinental Dom Bosco e suas ramificações. Esta ferrovia, percorrida por este santo em seu sonho premonitório, começa na cidade Colombiana de Cartagena, passando, por Caracas, na Venezuela, seguindo daí para as cidades brasileiras de Boa Vista, Manaus, Porto Velho, Cuiabá e Campo Grande, de onde prossegue para Assunção, no Paraguai, Buenos Aires, na Argentina, e Punta Arenas, no Chile, onde é seu ponto final. É um sistema ferroviário altamente estratégico para o desenvolvimento econômico e social e defesa do continente sul-americano, o qual pode ser reforçado pelas ramificações que ligam Porto Velho a Recife, no litoral Atlântico, e a que atravessa a região subandina da Bolívia, que, partindo de Porto Velho, passa por Santa Cruz, na Bolívia, Salta, na Argentina, até terminar em Buenos Aires.

Este sistema ferroviário, e outras ferrovias projetadas ou em construção, como a Norte-Sul, ligando a Ferrovia de Carajás, da Vale, ao sistema ferroviário sul; a Ferrovia Leste-Oeste, projetada para ligar o Porto de Ilhéus, na Bahia, a Figueirópolis, no Estado do Tocantins, onde fará conexão com a Ferrovia Norte-Sul, e a Ferrovia Transcontinental São João da Barra-RJ/Boqueirão da Esperança-AC, em discussão na Comissão de Viação e Transportes (CVT), da Câmara dos Deputados, em conjunto com as demais ferrovias existentes no País e em outros países sul-americanos, deve ser objeto de um estudo visando à formulação de um projeto continental de transporte ferroviário, rodoviário e estruturas portuárias e vias navegáveis. Este sistema deve ser planejado para atender às demandas atuais e dos próximos anos e décadas, tendo em vista os novos tempos que se aproximam com a exploração racional dos recursos minerais hídricos e energéticos da América do Sul, principalmente das riquezas do pré-sal, que aportará ao Brasil

recursos financeiros mais que suficiente para refazer todo o sistema de transporte do continente.

Mas, para isto, é necessário que o Governo Federal pare e pense em soluções criativas e definitivas para os problemas do País, ao invés de se movimentar de um lado para outro falando coisas desconexas, para inaugurar obras inacabadas ou lançar outras na forma de editais, tudo para atender a objetivos eleitoreiros. Quanto aos candidatos à presidência da República nas próximas eleições, é bom que tenham em mãos um projeto para o País, na eventualidade de assumirem o governo, para não acontecer o que vem ocorrendo com os governantes desde que JK e os militares deixaram o poder: presidentes que assumem sem saber o que fazer com o mandato que receberam nas urnas, passando a partir daí a improvisar para administrar um País cheio de problemas e demandas não atendidas. São verdadeiras almas penadas que, ou ficam recolhidos aos palácios, ditando ordens por bilhetes, ou saem em campo viajando e falando de forma descontrolada para fugir da tediosa função de administrar o País com a cabeça no lugar, pensando... Na Era do Pré-Sal que se anuncia, a falta de um instrumento como esse poderá colocar tudo a perder, transformando o País num imenso canteiro de obras inacabadas e sem nenhum propósito. Como diz a canção: “Dinheiro na mão é vendaval...”.

Mas não é só o sistema de transportes que deve merecer uma atenção especial dos candidatos à Presidência da República. É preciso pensar seriamente em implantar a Escola Pública de Tempo Integral, as creches comunitárias, serviços de saúde e transportes urbanos de qualidade, para toda a população. E mais, projetos consistentes para a erradicação de favelas, de saneamento básico, de combate às enchentes nos grandes centros urbanos. Aqui um fato que mostra o despreparo dos governantes no trato de questões que afetam os cidadãos: as enchentes que arrasam a capital paulista e sua Região Metropolitana todos os anos e com data marcada – a época das chuvas. É uma vergonha para os políticos e a engenharia brasileira, que ainda não foram capazes de sanear a maior e mais rica cidade da América do Sul, limitando-se a criar os tais “piscinões”. Esta medida paliativa é o retrato da incompetência nacional, que só terminará no dia em que os políticos assumirem

os governos munidos de planos pré-estabelecidos e discutidos com a sociedade.

A ocasião para isso vem aí: as eleições de 2010. Na falta de ideias, gostaria de sugerir aos interessados a leitura de alguns livros de minha autoria que tratam desses assuntos, os quais estão disponíveis na Biblioteca Digital do Governo Federal (www.dominiopublico.gov.br). Outros assuntos são abordados nessas obras, como a convocação de uma Assembléia Nacional Constituinte para rever a atual Constituição, a transformação de Brasília em município neutro, a transferência da administração das universidades federais para o Ministério da Ciência e Tecnologia, ficando o Ministério da Educação encarregado do ensino básico, a reforma do sistema prisional, a federalização da Justiça, a reforma do Poder Legislativo, com a extinção do Senado, e do Poder Judiciário, com a fusão do Supremo Tribunal Federal (STF) com o Superior Tribunal de Justiça (STJ), para daí surgir a Corte Superior de Apelação (CSA). Agradecendo a atenção e desejando sucesso ao governo de V. Exa., subscrevo-me.

Cordialmente,

João Gilberto Parenti Couto

CARTA 15

Belo Horizonte, 6 de abril de 2010.

Exmos. (as) Srs. (as)
Deputados (as) Federais
Câmara dos Deputados
Brasília – DF

Com cópias para o Exmo. Sr. Ministro da Defesa, Nelson Jobim, e os jornais *Estado de Minas* e *Folha de S. Paulo*.

Assunto: A Bancada do “cansei” e a eleições de 2010.

Prezados (as) Senhores (as) Deputados (as) Federais,

O Jornal *Folha de S. Paulo*, em sua edição do último dia 3 (p. A-10), trouxe um artigo da jornalista Maria Clara Cabral, da Sucursal de Brasília, intitulado *Bancada do ‘cansei’ avança no Congresso*, no qual comenta: “Desilusão com a produtividade no Legislativo, o altíssimo custo das campanhas eleitorais, os financiamentos obscuros e o risco crescente de escândalos na classe política. Esses são os motivos alegados para que prestigiados senadores e deputados desistam de concorrer à reeleição este ano”. A jornalista cita, como exemplos, os Senadores Pedro Simon (PMDB-RS) e Sérgio Zambiasi (PTB-RS), os Deputados Federais Ciro Gomes (PSB-CE), Roberto Magalhães (DEM-PE), José Eduardo Cardozo (PT-SP), Ibsen Pinheiro (PMDB-RS), Fernando Coruja (PPS-SC), Néelson Proença (PPS-RS), Emanuel Fernandes (PSDB-SP) e Germano Bonow (DEM-RS).

O grave nessa situação é que esses políticos são, em sua maioria, oriundos das regiões Sul e Sudeste; ao todo oito, entre os dez citados, cinco dos quais do Rio Grande do Sul. Este fato revela que o País está diante de uma crise política gravíssima, na qual o colapso da ética, da moral e dos bons costumes no trato da coisa pública atingiu um limite que pode comprometer o tecido federativo, descambando para uma secessão, caso não se tome medidas radicais para reverter esse quadro de desilusão. Os Estados da Região Sul, particularmente o Rio Grande do Sul, já atingiu um nível de respeito à cidadania e desenvolvimento econômico e social que, se comparado com o que se passa no Nordeste e na Região Norte, parece que são países totalmente diferentes. Não existe entre essas regiões nenhuma afinidade no comportamento político. Enquanto a corrupção é endêmica nas Regiões Nordeste e Norte, por força de sua formação histórica, o oposto ocorre na Região Sul. Esta dicotomia pode ser comprovada no Senado da República, dominado que é por políticos corruptos do Nordeste e da Região Norte, fato denunciado à exaustão pela imprensa. É esta diferença de comportamento que está levando muitos políticos a desistirem de se candidatarem ao Congresso Nacional.

A solução para esta situação está ao alcance das mãos de V. Exas., bastando para isso, num primeiro instante, aprovar o Projeto Ficha Limpa (PLP 518/09) em processo de votação

nessa Casa Legislativa, e não aprovar a Lei Maluf (PL 265/07), prevista para ser votada nesta quarta-feira, em primeiro turno. Se a Lei da Ficha Limpa já existisse, deputados como Paulo Maluf, um criminoso procurado pela Interpol, e outros facínoras, como os do mensalão, estariam na cadeia e não aí votando leis para acobertar a corrupção e morder a Justiça. O passo seguinte seria convocar uma Assembleia Nacional Constituinte para, entre outras medidas, acabar com o Senado, um antro de corrupção, criando, conseqüentemente, um sistema representativo unicameral. Não é possível continuar com a situação atual, em que Estados como Alagoas, Sergipe e o pseudoestado do Distrito Federal tenham, no Senado, a mesma representatividade que outros como o Rio Grande do Sul, Santa Catarina e Paraná, ignorando o número de habitantes de cada Estado e as condições socioeconômicas reinantes em cada um deles.

Nivelar os Estados da federação, por baixo, é um erro crasso que, mais cedo ou mais tarde, vai levar a uma crise federativa de graves proporções. Um exemplo é o projeto dos *Royalties* do petróleo aprovado por V. Exas., e que corre o sério risco de ser barrado no Senado, onde a corrupção impera, e todos os desejos do Sr. Presidente da República, um típico político nordestino, são atendidos, bastando para isso “negociar” com as bancadas do Norte e do Nordeste que não pensam no País, mas nos interesses próprios. Dizem, que cada país tem os políticos que quer e que merece; mas, no caso do Brasil, esta assertiva vale para cada região e não para o conjunto da sociedade, que está reagindo de forma errada a essa anomalia: os bons políticos se retraem, abrindo espaço para os maus elementos.

Portanto, senhores políticos da bancada do “cansei”, pensem duas vezes antes de desistirem da luta para construir um País mais justo, fraterno e honesto. No passado, os nordestinos lutaram para expulsar os holandeses e judeus que tentaram implantar aqui um novo estilo de vida. Venceram lançando as bases de um novo País – onde os nativos passaram a ter poder de mando –, ainda cheio de defeitos, mas novo! Os Inconfidentes, por sua vez, tentaram construir um País independente, mas fracassaram, porém deixaram um legado imperecível: a luta

pela liberdade. D. Pedro I, a Princesa Leopoldina e José Bonifácio, o Patriarca, retomaram este processo e foram vitoriosos, construindo uma nova nação, mas ainda cheia de defeitos. O gaúchos, com Getúlio Vargas à frente, como um vento minuano renovador, fizeram a Revolução de 30 para colocar o País nos eixos. Avançaram muito, mas um suicídio estancou esse processo. Todos esses personagens de nossa história lutaram com dificuldades de toda ordem, e pagaram um pesado tributo pelos seus ideais, mas nenhum deles desistiu da luta por antecipação.

Finalmente, senhores políticos da Bancada do “cansei”, e todos os demais que vão disputar as próximas eleições, o momento não é de retirada, mas sim de avançar e lutar para construir um país mais justo, fraterno e honesto. Mãos à obra, pois V. Exas. têm muito trabalho pela frente. Boa Sorte, ânimo forte e nada de “cansei”, senão os malufs e genóinos que infestam o quadro político nacional tomarão posse deste País, transformando-o numa republiqueta qualquer.

Desejando a V. Exas. sucesso nas próximas eleições, subscrevo-me.

Cordialmente,

João Gilberto Parenti Couto

CARTA 16

Belo Horizonte, 11 de abril de 2010.

Exmo. Sr.
Senador Pedro Simon
Congresso Nacional
Brasília – DF

Assunto: As eleições de 2010 e a candidatura própria do PMDB.

Com cópias para o Exmo. Sr. Ministro da Defesa, Nelson Jobim, e Srs.(as) Deputados (as) Federais do PMDB e demais

partidos da base de sustentação do Governo Federal na Câmara dos Deputados. Com cópias também para os jornais *Folha de S. Paulo* e *Estado de Minas*.

Prezado Senhor Senador,

No momento em que as duas principais candidaturas à Presidência da República se materializam, nas pessoas de Dilma Rousseff, pelo PT, e José Serra, pelo PSDB, a pergunta que se faz é: por que o PMDB, o maior partido do País, ainda não mostrou a cara, não se fez presente nesta disputa que honra qualquer partido que se preze? Afinal de contas, este partido, que se julga o fiel da balança nessa disputa, vai às urnas com que mensagem? Apoiar a candidata do governo que aí está, que se empenha na Câmara dos Deputados para arquivar o Projeto Ficha Limpa, defendido por milhões de brasileiros para afastar os corruptos da política, ou lutar para combater este estado de coisas e enfrentar o candidato da oposição, que se propõe a ressuscitar a chamada Era FHC de triste memória? As propostas dos governos Lula e FHC já se esgotaram, são coisas velhas, de um passado que não volta mais. Repeti-las será o mais da mesmice. Não dá mais para aguentar essa dose dupla de palavreado vazio e de pouca ação. O Brasil quer mais.

O Brasil da Era do Pré-Sal está a requerer novas propostas, feitas por um governo forte, de moral elevada e propósitos firmes. O PMDB tem em seus quadros um político que satisfaz estes pré-requisitos. Trata-se do Ministro Nelson Jobim, cuja folha de serviços prestados ao País fala por si. A eleição deste político para a Presidência da República, nas eleições de outubro próximo, é uma garantia de que a Petrobras não será desnacionalizada, e muito menos as riquezas do pré-sal e do País, como aconteceu na Era FHC. Além disso, será preservada, também, a Estratégia Nacional de Defesa, um instrumento fundamental para a Segurança Nacional. Pesa ainda o fato de que se o Ministro Nelson Jobim for eleito, terá o apoio não só do atual governo, mas também do empresariado, que dificilmente se alinhará com Dilma Rousseff por tudo o que esta representa, mas com certeza cerrará fileiras com José Serra por ser um clone de FHC e elemento de confiança da comunidade

judaica que opera em sintonia como os norte-americanos onde quer que estejam ou façam.

A vitória de José Serra porá um fim à integração dos Países da América do Sul, colocando em xeque a existência do Mercosul, da Unasul e do Sistema de Defesa do Continente. O que virá em seguida será um alinhamento automático com os Estados Unidos da América em sua política intervencionista no continente, formando com o Chile, Peru e Colômbia um bloco ultraconservador para combater os governos dito progressistas, como os da Venezuela, do Equador, da Bolívia, do Uruguai e da Argentina. Será um renascimento da Operação Condor, que trouxe a morte e discórdia ao continente, agora rebatizada de “Operação de Combate ao Narcotráfico e ao Terrorismo Internacional”. O caminho indicado para possibilitar a candidatura do Ministro Nelson Jobim à Presidência da República pelo PMDB está em se reduzir para três meses o prazo de desincompatibilização, hoje de seis meses. Assim, haverá tempo, até as convenções partidárias, para que o ministro deixe seu cargo e dispute com outros peemedebistas sua escolha como candidato do partido às eleições de outubro.

Finalmente é bom frisar que esta candidatura interessa não só ao Presidente Lula, como também ao PT e todos os partidos da base de sustentação do governo no Congresso Nacional, que dificilmente sairão vencedores com uma chapa formada por Dilma Rousseff e Michel Temer, pois uma coisa é fechar acordos de gabinete e outra é convencer a sociedade a votar nesta dupla. As pesquisas de opinião vão mostrar, até as convenções partidárias, da conveniência de se adotar uma chapa vencedora: Nelson Jobim para Presidente da República e Dilma Rousseff como vice. É bom ter em mente que os mineiros como vices são imbatíveis. José Alencar que o diga!

Agradecendo a atenção de V. Exa. para esta carta cidadã, com a qual espero encerrar uma longa atividade missivista, que vem desde 1996, por completa desilusão com o quadro político que aí está, e o que se delinea com as candidaturas de Dilma Rousseff e José Serra, subscrevo-me.

Cordialmente,

João Gilberto Parenti Couto

O AUTOR

João Gilberto Parenti Couto

Nasceu em Pedrão, município de Maria da Fé-MG, em 1º de maio de 1937. Geólogo pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), turma de 1971, executou trabalhos de mapeamento geológico básico nos Estados de Mato Grosso e Minas Gerais para a Companhia de Pesquisa de Recursos Minerais (CPRM) e de prospecção mineral no Estado de Minas Gerais, para a empresa Metais de Minas Gerais S/A (METAMIG) e sua sucessora, a Companhia Mineradora de Minas Gerais (COMIG). Viajou pela África do Sul e Zâmbia a fim de estabelecer critérios litoestratigráficos e metalogenéticos de comparação Brasil-África. cursou o Centre d'Enseignement Supérieur en Exploration e Valorisation de Ressources Minerales (CESEV), em Nancy-França. Exerceu o cargo de Diretor de Geologia e Recursos Minerais na Secretaria de Estado de Recursos Minerais, Hídricos e Energéticos de Minas Gerais (SEME). Atuou como representante da SEME na Comissão Técnica Intergovernamental encarregada de elaborar a proposta de zoneamento ecológico-econômico e o sistema de gestão colegiado da Área de Proteção Ambiental Sul – Região Metropolitana de Belo Horizonte (APA-SUL-RMBH). Apresentou trabalhos em congressos e simpósios de geologia, possui artigos publicados em revistas especializadas e tese defendida no exterior. Fora do

campo da geologia, publicou pela Mazza Edições, de Belo Horizonte-MG, os livros: Projeto Brasil (duas edições – 1996/2000); Os 7 Pecados da Capital (2003); A Revolução que Vargas não Fez (2004); Brasil país do presente – o futuro chegou (2004); Operação Senzala (2004); Acorda Brasil (2004); Decifrando um enigma chamado Brasil (duas edições –2005/6); A Ferrovia de Dom Bosco – *A viga mestra da comunidade sul-americana de nações* (duas edições – 2006/7), *O Brasil das Profecias – 2003/2063 – Os Anos Decisivos* (2008) e *A Realização das Profecias de Dom Bosco – 2003/2063 – Os Anos Decisivos* (2009). Pelo Clube de Autores publicou, em 2009, duas edições do livro *A mensagem codificada sobre o Brasil nas profecias de Dom Bosco*.

A Viagem dos Sonhos - de Cartagena, na Colômbia, a Punta Arenas, no Chile, pela Ferrovia Transcontinental Dom Bosco is licensed under a Creative Commons Atribuição-Usão-Comercial-Vedada a Criação de Obras Derivadas 3.0 Brasil License.

Livros Grátis

(<http://www.livrosgratis.com.br>)

Milhares de Livros para Download:

[Baixar livros de Administração](#)

[Baixar livros de Agronomia](#)

[Baixar livros de Arquitetura](#)

[Baixar livros de Artes](#)

[Baixar livros de Astronomia](#)

[Baixar livros de Biologia Geral](#)

[Baixar livros de Ciência da Computação](#)

[Baixar livros de Ciência da Informação](#)

[Baixar livros de Ciência Política](#)

[Baixar livros de Ciências da Saúde](#)

[Baixar livros de Comunicação](#)

[Baixar livros do Conselho Nacional de Educação - CNE](#)

[Baixar livros de Defesa civil](#)

[Baixar livros de Direito](#)

[Baixar livros de Direitos humanos](#)

[Baixar livros de Economia](#)

[Baixar livros de Economia Doméstica](#)

[Baixar livros de Educação](#)

[Baixar livros de Educação - Trânsito](#)

[Baixar livros de Educação Física](#)

[Baixar livros de Engenharia Aeroespacial](#)

[Baixar livros de Farmácia](#)

[Baixar livros de Filosofia](#)

[Baixar livros de Física](#)

[Baixar livros de Geociências](#)

[Baixar livros de Geografia](#)

[Baixar livros de História](#)

[Baixar livros de Línguas](#)

[Baixar livros de Literatura](#)
[Baixar livros de Literatura de Cordel](#)
[Baixar livros de Literatura Infantil](#)
[Baixar livros de Matemática](#)
[Baixar livros de Medicina](#)
[Baixar livros de Medicina Veterinária](#)
[Baixar livros de Meio Ambiente](#)
[Baixar livros de Meteorologia](#)
[Baixar Monografias e TCC](#)
[Baixar livros Multidisciplinar](#)
[Baixar livros de Música](#)
[Baixar livros de Psicologia](#)
[Baixar livros de Química](#)
[Baixar livros de Saúde Coletiva](#)
[Baixar livros de Serviço Social](#)
[Baixar livros de Sociologia](#)
[Baixar livros de Teologia](#)
[Baixar livros de Trabalho](#)
[Baixar livros de Turismo](#)