

REQUERIMENTO Nº 551, de 2016

CHINA-BRASIL



**Relatório da Missão Oficial
Senador Jorge Viana,
Vice-Presidente do Senado Federal,
China – Beijing, Shanghai e Chengdu
De 21/07/2016 a 03/08/2016**



1. O CONVITE

Em 20 de agosto de 2015, a Frente Parlamentar Mista Brasil-Peru-China Pró-Ferrovia Bioceânica foi criada com o objetivo de impulsionar e fortalecer a articulação do Congresso Nacional com o Poder Executivo brasileiro e chinês para viabilizar a construção de uma ferrovia que liga o Porto do Açu, no Rio de Janeiro, ao Porto de Ilo, no Peru, passando pelos estados do Mato Grosso, Rondônia e Acre, entre outros.

Logo no início dos trabalhos, foram escolhidos seis coordenadores: Senadores Jorge Viana, Acir Gurgacz, Valdir Raupp e Wellington Fagundes; Deputados Federais Fábio Garcia e César Messias. Desde então, importantes agendas foram desenvolvidas: audiência com o então Ministro do Planejamento, Nelson Barbosa; encontro com o Embaixador da China no Brasil, Li Jinzhang, e com o Embaixador do Peru, Jorge Porfirio Bayona Medina; reunião da Frente Parlamentar com empresários chineses; e audiências públicas em três Comissões Temáticas do Senado Federal: CI, CRE e CAE.

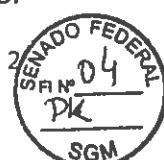
Nesse contexto, a convite do Ministério do Comércio da República Popular da China, tive a honra de chefiar a delegação brasileira no Seminário sobre a Ferrovia Bioceânica Brasil-Peru, realizado pela Beijing Jiaotong University – BJTU, nos termos do Requerimento nº 551, de 2016, aprovado pelo Plenário do Senado Federal.

O grupo brasileiro, integrado por técnicos, foi composto por: secretários estaduais; coordenadores e assessores dos governos do Acre, Rondônia e Mato Grosso; representantes do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão – MPOG e da Agencia Nacional de Transportes Terrestres – ANTT.

Além da participação deles, também esteve presente a delegação peruana, chefiada pelo Diretor em Projetos de Transporte do Ministério de Transportes e Comunicação do Peru, Sr. Guillermo Chavez Cossio.

2. AGENDA

O Seminário sobre a Ferrovia Bioceânica Brasil-Peru, realizado pela Beijing Jiaotong University – BJTU, tratou de um modal de transporte da maior



importância para o desenvolvimento da logística nacional: as ferrovias. Aliás, nesse aspecto, o Brasil já foi um dos mais avançados do mundo; isso foi há quase 100 anos. No Império, o Brasil estabeleceu como prioridade a construção de ferrovias. Em 1835, o Imperador Dom Pedro II começou a utilizar concessões ferroviárias para os ingleses como forma de desenvolver os transportes no Brasil. Assim, foi inaugurada a 1º ferrovia no Rio de Janeiro em 1854, com extensão de 14,5 km. Entre 1854 e 1889, foram construídos 9.538 km de linhas férreas.

Há cinquenta anos, as ferrovias tinham mais importância no Brasil do que na China. O Brasil chegou a ter quase 40 mil km de ferrovias. Mas, perto da 1º metade do século passado, mudou e resolveu priorizar rodovias. Esqueceu e deixou de lado, em segundo plano, as ferrovias. Isso foi um erro muito grande cometido no nosso país. Hoje o Brasil tem aproximadamente 30 mil km de ferrovias ativas com tecnologia ultrapassada.

Atualmente, o Brasil possui apenas a 12º maior malha ferroviária no mundo. Os nossos trens andam em velocidade muito baixa. Não conseguimos desenvolver os projetos que foram pensados nos últimos 10 anos. Para piorar, o Brasil utiliza 5 ou 6 bitolas diferentes. A bitola mais utilizada (em 23 mil km) é a bitola métrica de 1m, enquanto o padrão internacional é a bitola de 1,435 m (só temos 202 km dela).

Enquanto isso, vi *in loco*, nas cidades de Beijing, Shanghai e Chengdu, que hoje a China, por causa da famosa política "One Belt One Road", possui uma das melhores tecnologias do mundo na produção de trens, como resultado do aprimoramento tecnológico iniciado por franceses, japoneses e alemães. Atualmente, os chineses têm uma das melhores e maiores malhas ferroviárias.

No dia 20 de julho, participei da palestra que tratou do desenvolvimento sustentável do espaço urbano sob a influência do trânsito ferroviário: estudo de caso da região de Beijing – Tianjin – Hebei, promovida pela Beijing Jiaotong University – BJTU, na sede da própria universidade.





Foto: Delegação Brasil e Peru no Seminário

No dia 21 de julho, tive audiência, juntamente com a delegação brasileira e peruana, com o Vice-Ministro do Comércio da China, Sr. Zhang Xiang Chen, uma figura pública importantíssima no governo chinês.

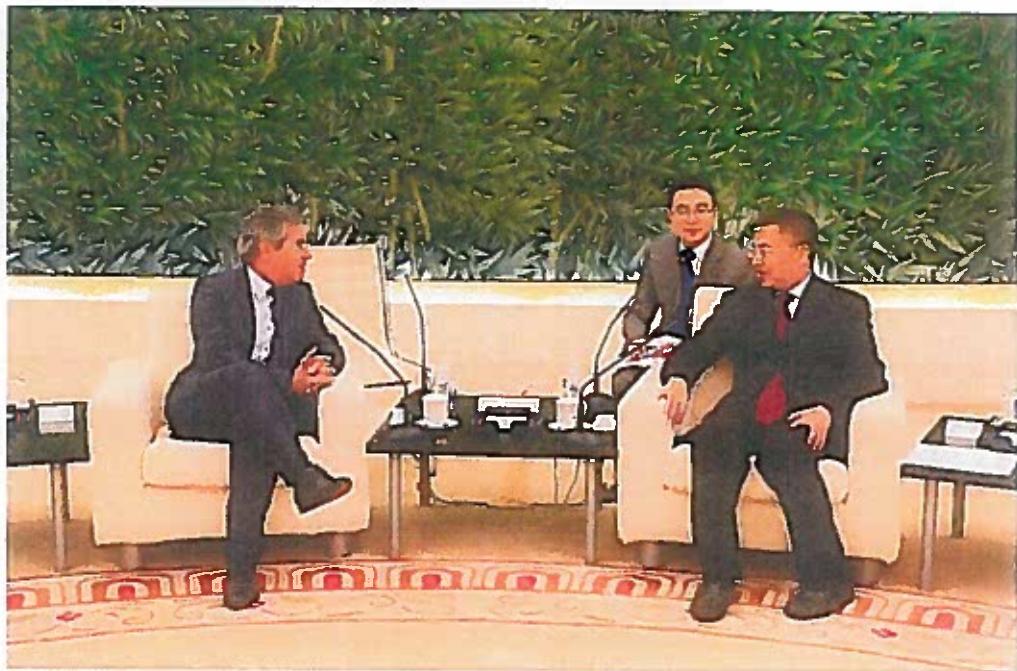


Foto: Audiência com o Vice-Ministro do Comércio da China, Sr. Zhang Xiang Chen

Já no dia 22, na cidade de ChengDu, visitei a China Railway Eryuan Engineering Group – CREEC, que foi a entidade responsável pelo estudo de viabilidade da Ferrovia Bioceância, escolhida pelo governo da China. Fundada em 1952, a CREEC foi responsável pela implementação da primeira ferrovia da nova China. No período da manhã, fui recepcionado pelo Diretor-Geral, Sr. Zhu



Ying e visitei a Sala de Exibição da empresa, onde me apresentaram sua história e obras de infraestrutura realizadas na China e no Mundo.



Foto: Museu da CREEC

No mesmo dia, durante a tarde, juntamente com os representantes da Delegação Peruana, da Academia de Negócios para Oficiais Internacionais - AIBO e da Beijing Jiaotong University – BJTU, participei do debate que tratou dos desafios técnicos a serem enfrentados por Brasil e Peru na construção da Ferrovia Bioceânica. Lá discuti as alternativas de traçado, as normas técnicas vigentes no Brasil e Peru, bem como apresentei sugestões de melhorias ao relatório final do estudo básico de viabilidade da CREEC.

No dia 23, parti, no trem de alta velocidade - TAV, da Estação de Xipu, em Chengdu, para Dujiangyan. Essa obra foi realizada pela CREEC. Na estação de Dujiangyan, visitei a plataforma principal e tive um breve relato sobre a construção e a gestão desse trajeto (Chengdu-Dujiangyan).

Fiz ainda uma visita técnica ao Sistema de Irrigação de Dujiangyan. Este patrimônio mundial da Unesco é considerado o sistema de irrigação mais antigo do mundo. Assim como acontece no Estado que represento, o Acre, a cidade de Sichuan sofria constantemente com inundações até que o governador

da época Li Bing resolveu construir no meio do Rio Min uma barragem de cimento em forma de boca de peixe. Com essa obra, o Rio Min foi dividido em dois: o interno e o externo. Esse drena o excesso de água e irriga a planície de Chengdu para a agricultura da região.

Por fim, fizemos o percurso Xangai-Pequim no trem de alta velocidade – TAV. Em menos de 5 horas, em uma das mais modernas ferrovias do mundo, atravessamos sete províncias chinesas e percorremos mais de 1.300 km que separam as duas maiores cidades chinesas.

No dia 28, em Beijing, visitamos o laboratório de ferrovias da BJTU.

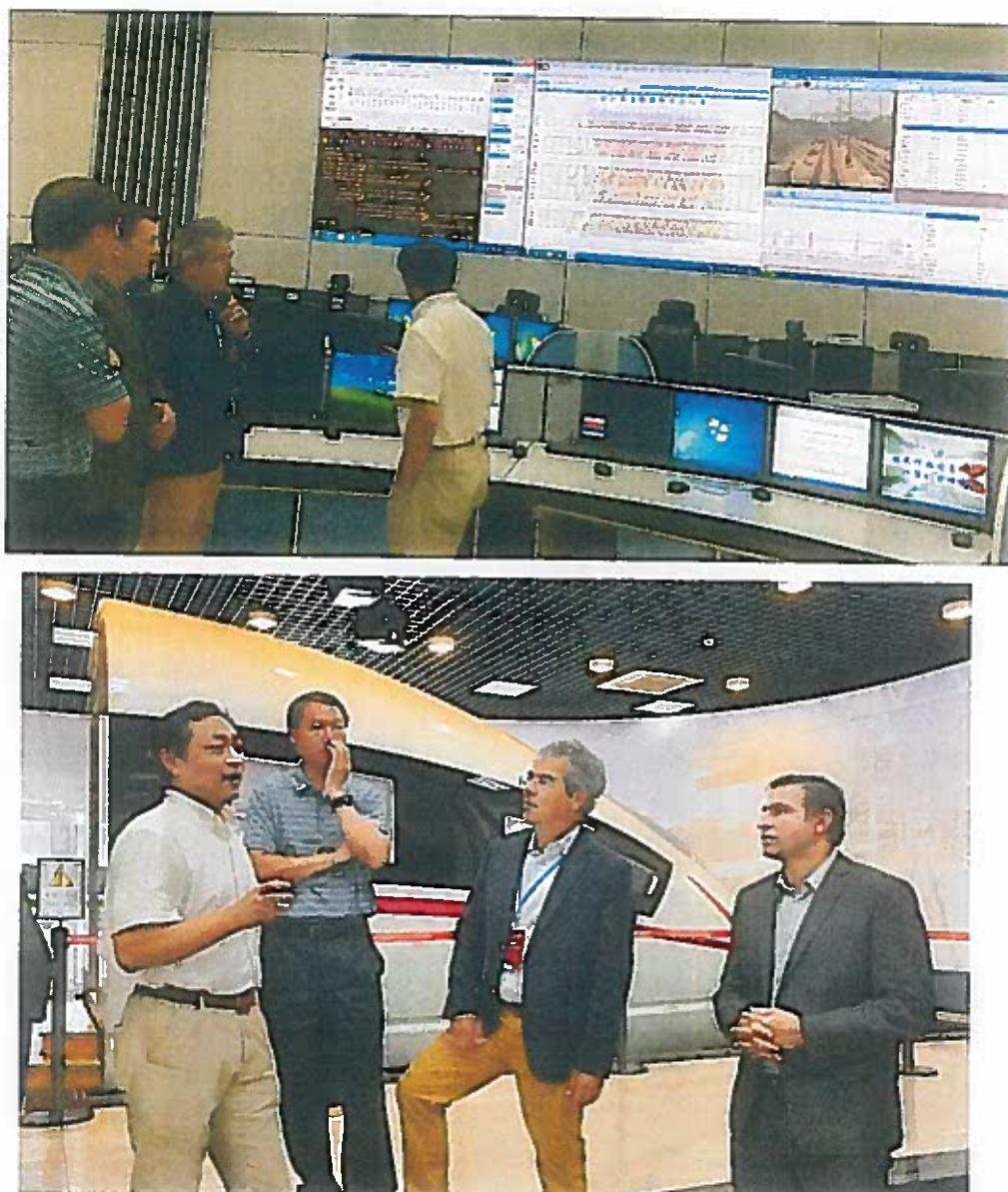


Foto: Laboratório de Pesquisa da BJTU

No dia 29, fui recebido pelo Presidente do Conselho Administrativo da China Railway Construction Corporation – CRCC. Estavam presentes também o Economista-Geral, Zhao Junhua, o Sr. Liao Jun, chefe da divisão de Assuntos Internacionais, e o Sr. Huang Xin, Gerente-Geral Adjunto da CRCC no Brasil, com quem já tive audiência em meu gabinete em Brasília.

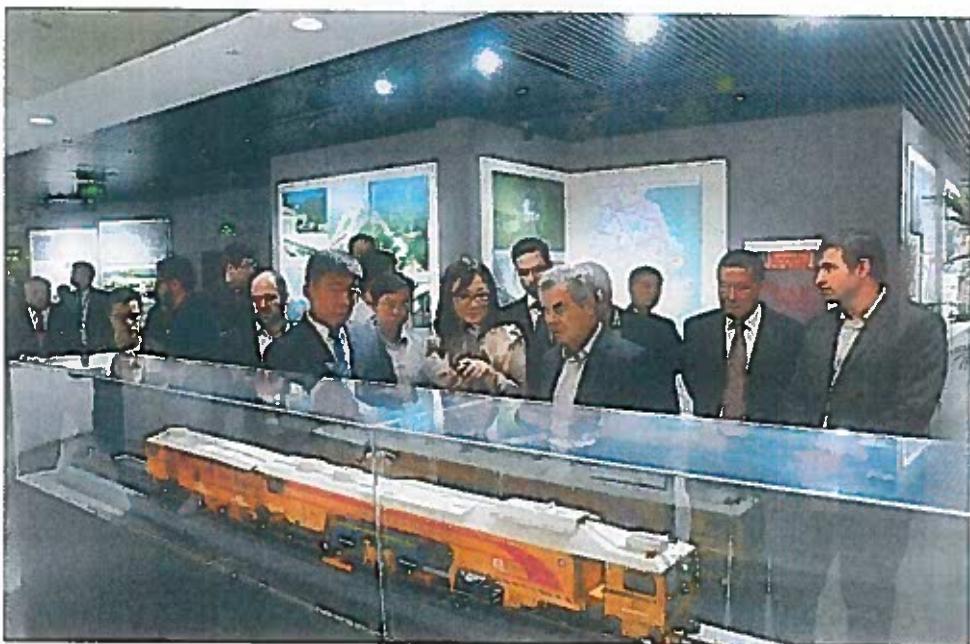


Foto: Museu da CRCC

Nesse mesmo dia, aproveitando a estadia na China, agendei uma visita ao International Network for Bamboo and Rattan - INBAR para tratar da adesão brasileira a esse importante organismo internacional. Essa agenda foi de fundamental importância para a aprovação do Projeto de Decreto Legislativo nº 20, de 2016, cuja relatoria na CRE me foi honrosamente designada.

De fato, em 24 de outubro de 2016, essa matéria foi aprovada pelo Plenário do Senado. Dessa forma, em 26 de outubro de 2016, a Mesa do Senado promulgou o Decreto Legislativo nº 141, de 2016, que “aprova o texto do Acordo sobre a Constituição da Rede Internacional do Bambu e do Ratã, celebrado em Pequim, em 6 de novembro de 1997.”. Sendo assim, a partir desta data, o Brasil passou a ser membro permanente do INBAR.

Juntamente com técnicos do meu Estado, o Acre, visitei também o International Cooperation for Bamboo and Rattan – ICBR, importante organização criada pelo Governo Chinês para, entre outras atribuições, prestar assistência ao INBAR.

No ICBR, fui recepcionado pelo Diretor-Geral Adjunto, o Sr. Liu Shirong, onde conheci as instalações do avançado laboratório de pesquisas sobre Bamboo e Rattan e a sala de exposição de produtos feitos exclusivamente com bambu.

Durante o nosso encontro, sugeri estabelecermos um acordo de cooperação entre o ICBR e a Universidade Federal do Acre – UFAC, em parceria com a Fundação de Apoio a Pesquisa – FAPAC. O objetivo é que técnicos do Estado do Acre sejam capacitados para desenvolverem estudos a respeito do bambu e suas diversas aplicações.





Em seguida, fui recebido, no Escritório Geral do INBAR, pelo Diretor-Geral, Hans Friederich, pela Diretora de Relações com Países Membros, Hao Ying, e outros integrantes do ICBR e INBAR.

Na ocasião, vários assuntos foram debatidos: possibilidades econômicas advindas do plantio e uso do Bamboo; participação dos países signatários no INBAR; e participação do Brasil no congresso mundial de Bamboo e Rattan a ser realizado em Beijing, em 2017.



Foto: Audiência INBAR

No dia 30, tive uma audiência com o senhor Chen Feng, Vice-Reitor da BJTU e Presidente da 4º Conferência Internacional sobre Engenharia de Ferrovias.

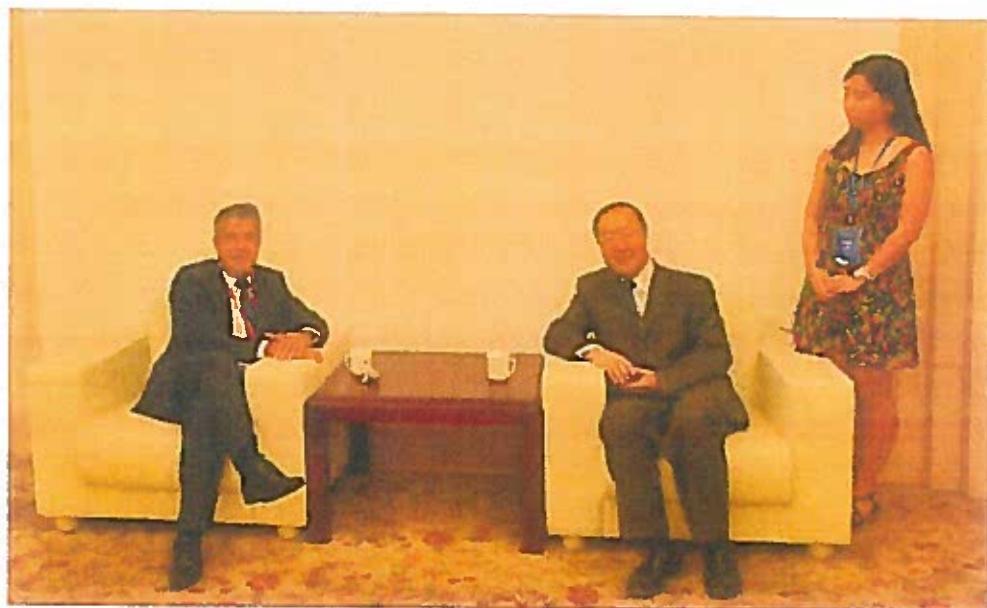


Foto: Audiência com Chen Feng, Presidente da 4º Conferência Internacional sobre Engenharia de Ferrovias

Em seguida, tive a honra de fazer o discurso de abertura dessa 4º Conferência Internacional realizada na própria Universidade de Beijing.



Foto: Cerimônia de Abertura da 4º Conferência Internacional sobre Engenharia de Ferrovias



Foto: Discurso na da 4º Conferência Internacional sobre Engenharia de Ferrovias

No dia 1º de agosto, na cidade de Tang Shan, visitei a China Railway Stock Corporation Limited – CRRC, uma importante fabricante estatal chinês de material ferroviário.

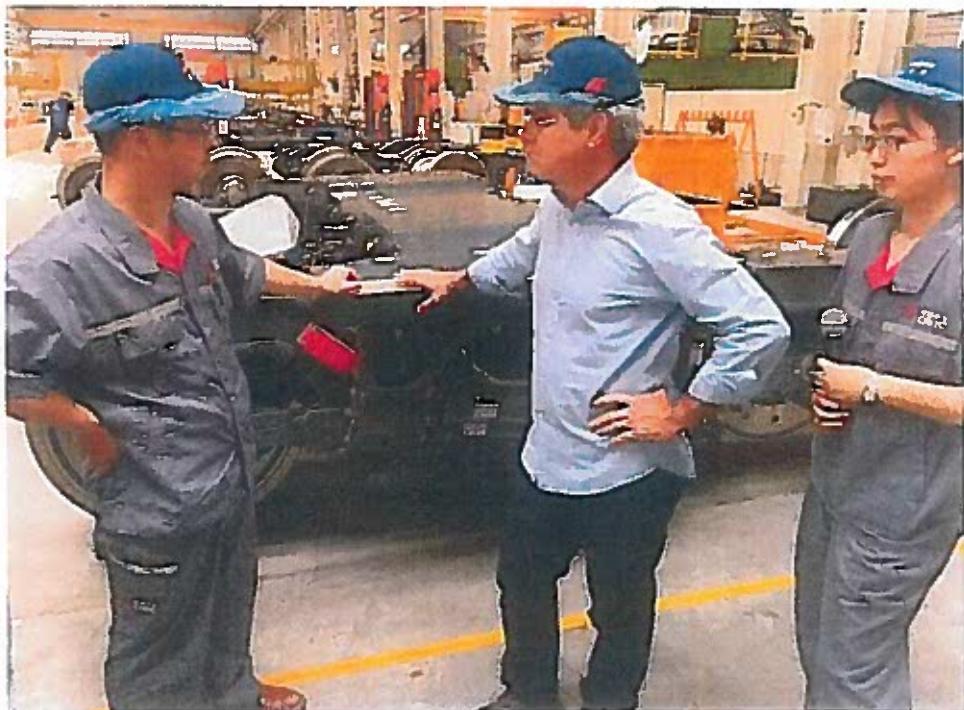


Foto: Visita à Fábrica da CRRC



Foto: Visita técnica à CRRC

No dia 2 de agosto, participei da palestra "Análise da relação entre as tendências de transporte e a economia ferroviária", ministrada pelo Prof. Rong Chaohe, do Instituto de Economia e Gestão da Beijing Jiaotong University. Nessa ocasião, fui apresentado ao conceito de "transportização", que abrange os conceitos de transporte e industrialização.



Foto: Com Prof. Rong Chaohe, equipe da organização e brasileiros

No dia 03 de agosto, tive audiência com o Reitor da Beijing Jiaotong University, Sr. Ning Bin. Nessa oportunidade, o reitor Bin salentou que a

presença da Comitiva Brasileira reforçava a política de internacionalização da Universidade e promovia um ambiente propício para a parceria e a colaboração de projetos entre Brasil e China.

Ao longo do nosso encontro, sugeri a realização de um acordo de cooperação da Universidade Federal do Acre – UFAC com a BJTU, tendo em vista o lema “one belt one road”, proposto pelo líder Xi Jinping.

O reitor Bin ressaltou a confiança dos governos do Peru, Brasil e China no Projeto da Ferrovia e a aproximação com a BJTU. Ainda salientou que o seminário sobre a Ferrovia Transoceânica era apenas um começo, e que a BJTU poderia colaborar em diversas áreas.

O Reitor Bin lembrou da parceria entre a Universidade de Campinas e o Instituto Confúcio para o ensino do idioma chinês. Além disso, demonstrou interesse em conhecer o Estado do Acre e pediu para que eu levasse o seu convite ao Reitor da UFAC para conhecer a BJTU.



Foto: Audiência com o Reitor da Beijing Jiaotong University, Ning Bin.

Em seguida, realizei a cerimônia de encerramento do Seminário sobre Ferrovia Brasil – Peru, com os Srs. Liu Mingzhe, Vice-Presidente da AIBO, e Marcelo Ferraz, terceiro secretário da Embaixada do Brasil na China.

Após os agradecimentos proferidos pelos integrantes da Mesa, os certificados de participação foram entregues para os técnicos da comitiva brasileira.



Foto: Discurso de encerramento do Seminário

Por fim, no período da tarde, visitei a China Railway, onde fui recebido pelo Diretor-Geral, Sr. Zhen Zhongyi.



Foto: Reunião com Diretor-Geral da China Railway, Zhen Zhongyi.

3. CONCLUSÃO

O BRICS tem 5 países: África do Sul, Rússia, Índia, China e Brasil. E eu falo sem medo de errar que talvez o lugar mais interessante para se pensar projetos e fazer investimentos na área de ferrovia seja o Brasil. Qualquer estudo de viabilidade que se faça sobre fazer ferrovias no Brasil vai ter resultado positivo, como teve agora o da Ferrovia Bioceânica.

Eu espero que o acordo que começou a ser construído pelo Presidente Xi Jinping e pela Presidente Dilma em 2014, depois assinado pelo Primeiro-Ministro Li Keqiang e pela Presidente Dilma em maio de 2015, possa ser o início de uma fase nova e mude definitivamente a matriz de transporte no Brasil tendo o ferroviário como modal prioritário. Isso tanto do ponto de vista do transporte de cargas e de passageiros entre as regiões brasileiras quanto do ponto de vista do transporte de passageiros dentro das cidades.

Vejo que a China é o país que hoje reúne as melhores condições para ser a parceira do Brasil por causa da tecnologia desenvolvida, do modelo de ferrovias, do tipo de trem, do trem de alta velocidade (TAV) e também por ter sido o país que firmou um acordo de cooperação que tem tudo para ser uma referência no mundo.

Eu posso afirmar que o Brasil é o melhor lugar para receber investimentos chineses em ferrovias e parcerias. É o lugar mais seguro do mundo para se fazer isso. Talvez seja melhor até do que a própria China devido às suas necessidades de ter a infraestrutura necessária para abastecer o mundo, especialmente a Ásia, com sua produção de grãos, minérios e produtos extraídos da sua biodiversidade.

Senhor Presidente, Senador Renan Calheiros, este é o Relatório que encaminho à Mesa do Senado Federal e ao Presidente da Comissão de Relações Exteriores.

Atenciosamente,


Senador JORGE VIANA
Vice-Presidente do Senado

