



**Palavras do Presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, na
cerimônia de inauguração da ponte sobre o rio Paranaíba**

Porto Alencastro-MG, 11 de outubro de 2003

Excelentíssimo senhor governador do estado de Minas Gerais, Aécio
Neves,

Excelentíssimo governador do estado do Mato Grosso do Sul, Zeca do
PT,

Meu caro companheiro Anderson Adauto, ministro de Estado dos
Transportes,

Meu caro João Tiago de Queiroz, prefeito de Carneirinho,

Meu caro Diogo Tito, prefeito de Paranaíba,

Meu caro senador Eduardo Azeredo que, quando governador de Minas
Gerais, aportou a maior parte do dinheiro que Minas aportou nesta ponte,

Meu caro senador Aelton Freitas, que era suplente do nosso querido
vice José Alencar,

Meus companheiros deputados federais,

Deputados estaduais,

Meus amigos,

Minhas amigas,

Meu caro João Antônio Queiroz Galvão, vice-presidente do Grupo
Queiroz Galvão e sua família, aqui presentes.

Quando nós nos mudamos para uma casa, mesmo que seja velha,
costumamos fazer uma vistoria para saber o que precisa ser feito e, se não
temos dinheiro para fazer tudo o que precisa ser feito ou para comprar uma
nova, fazemos os reparos necessários para que possamos entrar na casa. No
governo é mais ou menos a mesma coisa.



No Brasil há uma cultura, em muitas prefeituras, em muitos estados e mesmo no governo federal, de um governante não fazer uma obra porque foi contratada por outro governante. E cada governante quer deixar a sua marca, quer deixar a sua ponte, quer deixar a sua estrada, quer deixar o seu viaduto, sem, muitas vezes, levar em conta que o dinheiro que estamos gastando não é nosso, é da sociedade e, portanto, um bom governante não tem que ficar preocupado com quem é o autor do início de uma obra.

O que nós precisamos para definir a continuidade ou não de uma obra é saber se essa obra será útil ou não para a comunidade e para o desenvolvimento do país e da região.

Quando eu tomei posse, na primeira conversa que tive com o ministro Anderson Adauto, nós vimos que tínhamos duas coisas importantes. A primeira era que as estradas brasileiras, em sua grande maioria, estavam todas esburacadas. Não tinha um lugar deste país que a gente visitasse e que as pessoas não reclamassem da qualidade das estradas. Então, a primeira tarefa, já que não se pode fazer uma estrada nova porque não se tem recurso, é dar possibilidade daquelas estradas se tornarem, outra vez, compatíveis com a necessidade do transporte rodoviário brasileiro.

Por isso, priorizamos uma operação tapa-buraco, para ver se os nossos caminhoneiros quebravam menos eixos e estouravam menos os pneus do seu caminhão. Parece pouco, mas o frete de um caminhoneiro está tão barato que, se ele estourar um pneu, ele vai gastar o dinheiro que ganhou no frete para comprar outro pneu. Então, consertar estradas, tapar buracos e dar a elas condições de funcionar corretamente era a primeira prioridade.

Depois definimos a segunda prioridade: nós vamos pegar todas as obras deste país, as que faltam 5%, as que faltam 10%, as que faltam 15%, numa escala de prioridade, em função do custo que falta para terminar, e ir terminando uma por uma.

A mim não importa se ela começou no governo Fernando Henrique



Cardoso, no governo Sarney, no governo Itamar, ou no governo Collor. O que importa é que tem dinheiro público investido ali e se nós não dermos continuidade, aquele dinheiro público vai simplesmente desaparecer. Porque se o dinheiro voltasse para se fazer outra obra, muitas vezes até compensaria não fazer, mas o dinheiro não volta e o material que se gastou também se deteriora. Então, são esses passos que nós começamos a dar para colocar o Brasil nos eixos, no que diz respeito aos transportes.

Não sei se vocês viram, esta semana, o Tribunal de Contas da União anunciar na imprensa que 88 obras estão com problemas. Ora, não é possível que uma prefeitura, um governo de estado ou o governo federal comece uma obra e quando ela já tem 40, 50 ou 60% de construção o Tribunal diga: “Olha, tem erros no projeto, tem erros nos contratos”. Então, é muito melhor mudarmos a metodologia.

Ou seja, ao invés de começar a fazer para depois mandar o Tribunal de Contas investigar, é melhor começar a participar junto, desde a elaboração do projeto, para que a gente não tenha as obras truncadas.

Eu vou dar um exemplo. Quinze dias atrás o ministro dos Transportes e eu nos sentamos em torno de uma mesa para discutir sobre sete grandes estradas em que nós queríamos fazer concessões. Isso vem rolando há pelo menos cinco anos. Nos últimos dois anos de mandato do presidente Fernando Henrique Cardoso, o Tribunal de Contas teve uma decisão, empatou 4 a 4, o Presidente do Tribunal utilizou o direito do voto de minerva, desempatou, mas aí o próprio presidente Fernando Henrique Cardoso não quis continuar a obra, porque se ela estava polêmica dentro do Tribunal de Contas, imagine como ela poderia ser polêmica no Ministério Público, por exemplo.

Mas decidimos, então, que iríamos começar a fazer concorrência e licitações para concessões em dois trechos, apenas para testar o comportamento das empresas que iriam entrar nas licitações.

Na semana desta decisão, o Tribunal de Contas tinha uma votação de



empate. O Tribunal de Contas se reuniu e simplesmente vetou toda e qualquer concessão. Vamos ter que começar do zero agora, publicando novos editais. E as obras que poderiam ser iniciadas para daqui a quatro meses, seis meses ou um ano, nós agora vamos ter que esperar mais seis ou sete meses, só para terminar o processo de preparação dos editais para fazer nova concessão.

Bom, a mesma coisa acontece no meio ambiente. Muitas vezes, andando pelo Brasil, vocês percebem obras paralisadas há 15, 18, 17, 10 anos. Por quê? Porque a obra está sendo feita e muitas vezes, na elaboração do projeto dessa obra, não se discutiu quem iria dar a licença para que essa obra pudesse funcionar. Muitas vezes um governante, seja ele municipal, estadual ou federal, começa a obra e só depois que começa é que vai ao Ibama pedir para licenciar. Aí, o Ibama não licencia porque tem problemas.

Muitas vezes o licenciamento pode até ter a boa vontade do Ibama, porque hoje 70% dos licenciamentos são estaduais mas, muitas vezes, o Ministério Público municipal e o Ministério Público estadual embargam obras por 15 ou 20 anos.

Então, que medida estamos tomando? Na hora que decidirmos fazer uma obra, temos que colocar juntos, para discutir o projeto, o Ministério Público, o Ministério do Meio Ambiente, o Ministério que vai participar – seja o de Minas e Energia ou dos Transportes –, para quando chegarmos à conclusão e formos fazer a contratação, a licitação, tudo o que for necessário legalizar já esteja legalizado, para a gente não fazer uma obra que poderia ser terminada em 30 meses como esta ponte, demorar 10 anos.

Na verdade, ela começou a ser construída no dia 4 de novembro de 1993. Uma obra que, se fosse contínua, poderia ter demorado 30 meses. Ou seja, demorou 10 anos, demorou 120 meses. Não é possível que isso continue acontecendo no nosso país.

Eu comecei o governo dizendo para vocês que nós iríamos fazer, primeiro, o que era possível, depois iríamos fazer o que fosse necessário para,



depois, criar as condições de fazermos até o impossível.

E isso vai ser feito com um cuidado muito grande, porque não teremos obras eleitorais. Ou seja, eu não quero uma estrada que seja a minha marca. Eu quero uma estrada porque essa estrada vai significar o desenvolvimento de uma cidade, de um estado, de uma região ou do nosso país.

Imagine uma obra paralisada cinco vezes. Alguns dizem que foram oito vezes. Mas, sejam oito, cinco, quatro, por falta de dinheiro, significa que houve falta de planejamento no início, porque não é possível, se a obra foi pensada é porque ela era necessária para a região. E, se era necessária, ela não deveria ter passado pelo processo de ficar dez anos parada. E dez anos, no Brasil, ainda é um tempo pequeno, porque onde eu moro, em São Bernardo, tem trecho de obra parada desde 1983. Conheço pontes, no Brasil, paradas desde 1985. Portanto, dez anos é até pouco tempo diante do tempo que se perde para fazer as obras no nosso país.

E isso, gente, é muito difícil. Os prefeitos sabem que isso implica um custo maior. Implica, muitas vezes, ter que desempregar trabalhador e, depois, contratar outra vez. Implica as incertezas das empresas em fazer o contrato. Implica a elaboração do Orçamento, pois nunca se sabe se haverá o dinheiro no Orçamento ou não. Muitas vezes, os deputados federais aprovam emendas e, depois, essas emendas são contingenciadas, porque não existe dinheiro no Orçamento.

Então, o que nós precisamos, na verdade, desde uma bancada que apresente a emenda ao ministro do Planejamento, que faz o Orçamento, é trabalhar conjuntamente, para que a gente faça somente aquilo que vai poder fazer.

Porque, senão, fica muita promessa, fica muita coisa na cabeça do povo e as coisas não acontecem. E a classe política vai ficando desacreditada, vai ficando desmoralizada. E não é possível, se nós quisermos consertar o nosso país, não agirmos com muito mais seriedade nessa questão das obras públicas



que temos que fazer.

Nós estamos com 62 hidrelétricas no Brasil, pequenas e médias, que estavam em construção, quase todas paralisadas por algum problema que não foi cumprido. Começa-se uma obra e, depois, ela fica paralisada por dois ou três anos. Toma prejuízo o país, o empresário que investiu, a prefeitura, o Estado e, muito mais, o resultado é prejuízo nas costas do povo.

Então, nós vamos trabalhar com a maior serenidade, com o maior cuidado, tirando ensinamento daquilo que outros governos fizeram de certo e de importante para fazermos as coisas corretas. E aquilo que foi errado, nós vamos ter que tirar do cenário da administração.

Além da importância econômica para o Triângulo Mineiro e para o estado do Mato Grosso do Sul, essa obra tem uma importância vital para facilitar o escoamento de boa parte da produção de toda a região do Centro-Oeste – embora Goiás não esteja aqui na divisa do Rio, a verdade é que Goiás também será beneficiado com essa estrada.

O mais importante: a comunicação entre esses dois estados importantes, Minas Gerais e Mato Grosso do Sul, é fundamental para o agronegócio brasileiro, que tem sido motivo de orgulho para o povo brasileiro e muito mais motivo de orgulho para a balança comercial brasileira, porque estamos num momento auspicioso e, se tudo der certo como estamos imaginando, este ano bateremos novo recorde da produção de grãos no nosso país, chegando a 122 milhões de toneladas. Concomitantemente, estaremos brigando com os nossos amigos da União Européia e dos Estados Unidos para tirarem os seus subsídios, para que o Brasil possa vender mais produtos brasileiros lá, e fazer com que o agronegócio fortaleça ainda mais a nossa balança comercial.

Está aqui o prefeito Eli Araújo, da cidade de Rio Preto, em São Paulo. Esta ponte vai encurtar em 80 km a distância entre Paranaíba e São José do Rio Preto, que é uma bela cidade, um centro consumidor extraordinário.



Portanto, o povo de Minas Gerais, o povo do Mato Grosso do Sul está agora muito mais próximo da nossa querida São José do Rio Preto.

Além disso, companheiro Zeca e governador Aécio, não são poucos os 300 km que ela vai encurtar, levando os nossos produtos para os portos. Trezentos quilômetros para um motorista é quase um dia, dependendo da estrada, e aquele que produziu sabe o quanto isso economiza de gasto e o quanto lhe permite ter lucro.

Portanto, se justificou a gente priorizar esta ponte, acabando os 5% que faltavam ser construídos para que ela pudesse ser inaugurada, eu acho que não cabe ficar procurando quem é o pai da ponte, eu acho que o pai da ponte são os 176 milhões de brasileiros que pagaram os seus impostos e possibilitaram que nós pudéssemos ter o dinheiro para concluí-la.

Esta ponte sólida une Minas Gerais ao Mato Grosso do Sul, mas faz muito mais, ela aproxima, meu caro Zeca, o Brasil do seu futuro. O futuro do Brasil, efetivamente, vai se consolidando na medida em que a gente tem a clareza de que obra de infra-estrutura traz a riqueza imediatamente para a região e é por isso que nós vamos priorizar as obras de infra-estrutura.

Sinto-me orgulhoso por estar aqui concluindo o que parecia se perder no tempo, para que estes dois grandes estados fiquem para sempre unidos, engrandecendo ainda mais o nosso país.

Eu acho que um estado que completa 26 anos de idade e consegue ter a pujança que hoje tem o estado do Mato Grosso do Sul, demonstra o potencial do nosso país.

Juntando um estado adolescente como o Mato Grosso do Sul a um estado mais antigo e historicamente importante para o Brasil, como Minas Gerais, eu acho que isso vai fazer com que esta região possa, daqui a alguns anos, dobrar a sua capacidade produtiva e melhorar a qualidade de vida do povo.

Por último, quero dizer, meu caro Zeca, meu caro Aécio, que nós



estamos construindo uma ponte muito maior, a que liga o Brasil de hoje ao Brasil que sonhamos para todos nós, que sonhamos para os nossos filhos e para as futuras gerações.

Acredito que se todos nós, que temos a honra de governar o Brasil, um estado ou uma cidade, tivermos como filosofia de procedimento olhar o que o povo precisa e o que é necessário, ao invés de olharmos apenas a próxima eleição, nós estaremos fazendo um bem incomensurável para o nosso país.

Muito obrigado e meus parabéns.