



Discurso do Presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, na cerimônia de entrega de trechos da BR-101/SC, ordem de início de novo trecho, edital do túnel do Morro do Formigão e contrato do projeto da via expressa de Florianópolis

Criciúma-SC, 13 de setembro de 2010

Bem, eu quero cumprimentar o companheiro Paulo Afonso Vieira, ex-governador do estado de Santa Catarina,

Quero cumprimentar os ministros Paulo Sérgio Passos, dos Transportes, que acaba de falar com vocês; o nosso Márcio Zimmermann, ministro de Minas e Energia, nascido em Itajaí; o nosso companheiro Alexandre Padilha, de Relações Institucionais; e quero também cumprimentar o nosso companheiro Altemir Gregolin, ministro da Pesca e Aquicultura, também nascido em Santa Catarina. Quando vai ao meu gabinete, ele diz que nasceu em Pernambuco, mas ele não tem cara de ter nascido em Pernambuco.

Quero cumprimentar a senadora Selma Elias Westphal,

Quero cumprimentar o senador Neuto De Conto,

Quero cumprimentar os deputados federais, e eu tenho preocupação de citar os nomes dos deputados federais, e depois alguém querer cassar vocês porque eu citarei [citei] o nome de vocês. Então, eu peço desculpa por não citar nomes de deputados aqui e não ser responsável pela cassação de ninguém.

Quero cumprimentar o Clésio Salvaro, prefeito de Criciúma,

Quero cumprimentar o Dário Berger, prefeito de Florianópolis, por meio de quem cumprimento os demais prefeitos,

Quero cumprimentar o Carlos Alberto Justo da Silva, reitor em exercício da Universidade Federal de Santa Catarina,

Quero cumprimentar o Edison do Nascimento. É Edson do Nascimento? Edson do Nascimento? Então, quem escreveu isso aqui colocou o “i” não



existente no 'Edson'. Edson [Edison] do Nascimento, presidente da Câmara Municipal de Criciúma,

Quero cumprimentar o nosso querido companheiro Eurides Mescolotto, presidente da Eletrosul,

E quero cumprimentar o companheiro Hideraldo Caron, diretor de infraestrutura rodoviária do DNIT,

Cumprimentar o companheiro João José dos Santos, superintendente regional do DNIT em Santa Catarina,

Cumprimentar os empresários que estão trabalhando nesta obra em Santa Catarina,

Cumprimentar os companheiros trabalhadores mineiros, que eu sei que tem aqui,

Quero cumprimentar todos os companheiros e companheiras que estão aqui,

Quero cumprimentar os companheiros da imprensa,

Quero cumprimentar a juventude que está aqui,

Quero cumprimentar as pessoas que estão à minha direita, lá, do lado de lá da margem, e as pessoas que estão ali no Morro, à minha esquerda,

Quero cumprimentar uma senhora que está lá na janela da casa dela, com a bandeira do Brasil, atrás de nós, ali.

Bem, meus companheiros e companheiras,

Eu vou ser breve, mas é importante que a imprensa perceba o que nós viemos fazer aqui, porque às vezes o principal deixa de ser importante e o secundário ganha importância. Para mim, o importante é que eu vim ao sul de Santa Catarina entregar algumas obras que nós, algum tempo atrás, nos comprometemos de fazê-las, e, como a gente, na medida do possível – porque não depende só de dinheiro e da vontade do governo, depende de outras coisas –, às vezes nem sempre consegue entregar tudo aquilo que é



contratado, eu queria dizer que é com muita alegria que a gente vem aqui entregar o lote 24, com 28.3 quilômetros de extensão e 18 obras de arte. Quando a gente fala “obra de arte” – eu estava falando para o Paulo Sérgio – é preciso que no DNIT vocês expliquem o que é obra de arte porque senão a gente, que é leigo, fica esperando [para] ver se tem um quadro lá, uma pintura, e às vezes é um contorno, às vezes é um viaduto, às vezes é uma ponte. Precisa dizer o que é obra de arte porque nem todo mundo que está aqui e nem eu tem a mesma inteligência dos engenheiros que pensam o projeto.

Também viemos entregar aqui o lote 27, com 28.6 quilômetros de extensão e 12 obras de arte. Às vezes as obras de arte ficam mais caras do que a estrada. O lote 28, também viemos entregar, com 28 quilômetros de extensão e 11 obras de arte. O lote 30, com 28 quilômetros de extensão e 25 obras de arte.

O primeiro contrato do lote 29 – o Paulo Sérgio disse aqui – foi rescindido, porque foi feita uma licitação, ganhou uma empresa, essa empresa chegou no meio do caminho, estava sem fôlego e sem dinheiro, não conseguiu fazer. Entrou a segunda, que também ficou sem fôlego, não conseguiu fazer, e o jeito foi fazer uma nova licitação. E agora vai começar, definitivamente, com a nova ordem de serviço dada pelo Ministro dos Transportes para o trecho... para o lote 29. O lote 29 tem 26 quilômetros de extensão, 2 quilômetros de contorno e 21 obras de arte. Vejam só: estão previstos investimentos de R\$ 282 milhões, ou seja, não é pouca coisa.

Bem, eu queria agora dizer para vocês... Olha, pulei tudo isto aqui do meu discurso porque eu estou vendo gente aí com fome já, abrindo a boca, mastigando saliva, e como quando eu ganhei o governo eu criei o projeto [programa] Fome Zero, eu quero fome zero aqui, neste público.

Paulo Sérgio, se eu estiver certo ou errado, você me corrija aqui, mas, até agora, os investimentos federais em rodovias de Santa Catarina já somam R\$ 2 bilhões e 400 milhões. É isso? Não, isso aqui já foi pago, mas aqui não



está dizendo. Aqui está dizendo: “Os investimentos federais em rodovias de Santa Catarina já somam R\$ 2 bilhões e 400 milhões, aplicados nos últimos anos”. Isso aqui é dinheiro pago. E quanto é o total de investimentos? Pega os seus papéis aí, pegue, pegue seus papéis aí e veja, veja. O total de investimento – é bom a imprensa anotar para cobrar depois –, o total de investimento, segundo o Ministro dos Transportes, segundo o diretor do DNIT, aqui, e segundo o diretor do DNIT para (incompreensível) rodoviária, o Hideraldo, que é gaúcho, o total de dinheiro colocado em Santa Catarina para transporte é de mais de R\$ 5 bilhões, até agora pagos R\$ 2 bilhões e 400 milhões. Em manutenção, restauração e conservação já foram pagos R\$ 418 milhões até 2009. Para 2010, estão sendo aplicados mais R\$ 140 milhões. É isso? Então, se a gente imaginar R\$ 418, 518, 558 milhões para restauração, são 15 contratos em andamento, que abrangem todas as rodovias federais do estado: BR-101/SC Sul, 153, 158, 163, 280, 282, e 470. É isso? Em fase final de elaboração de projeto o Programa de Restauração e Manutenção de Rodovias, etapa dois: são quatro lotes no valor de R\$ 17 milhões e 500 mil, com extensão total... Aqui é só projeto, não é isso? São 1 milhão e 275 mil... 1.275 quilômetros, que a gente vai fazer restauração também. Isso é contrato de cinco anos. Muito bem.

Em decorrência... Eu não vou dizer aqui, eu não vou falar de enchentes aqui. Em decorrência das enchentes que atingiram Santa Catarina há pouco tempo, entre novembro e dezembro de 2008, foram aplicados pelo Ministério dos Transportes R\$ 130 milhões em obras emergenciais para a contenção de encostas nas BRs 101, 280, 282 e 470, de dezembro de 2008 a dezembro de 2009.

Bom, eram esses os números que eu queria citar, porque, em política, tem um tipo de político que pensa que está falando a verdade e vai na televisão e fala: “Porque eu mato a cobra e mostro o pau”. Na minha turma, a gente mata a cobra e mostra a cobra morta. Eu citei esses números aqui porque como



agora tem campanha política, tem programa na televisão, todo mundo agora sabe tudo, todo mundo vai fazer tudo, vocês não terão mais nenhum problema depois das eleições porque vai estar tudo resolvido, eu queria que os candidatos dissessem em que momento da história de Santa Catarina um só presidente da República, em um mandato, fez 20% do que nós fizemos por Santa Catarina, em estrada. Podem pegar Fernando Henrique Cardoso, podem pegar Itamar, podem pegar o presidente Sarney, podem pegar o presidente Collor, podem pegar o presidente Figueiredo... Querem mais? Podem pegar todos juntos e ver se todos juntos colocaram aqui em Santa Catarina o dinheiro que nós colocamos no Ministério dos Transportes. Porque em campanha política as pessoas podem falar tudo. A única coisa que as pessoas não podem prescindir é de falar a verdade; a única coisa que as pessoas não podem prescindir é de falar a verdade. E eu sei que a verdade é dura, a verdade dói, mas se os políticos falassem mais a verdade, se os políticos falassem mais a verdade, possivelmente o povo tivesse mais condições de escolher melhores políticos em época de eleição.

Fazer uma obra dessa magnitude não é fácil. Às vezes, a gente fica... eu fico dando exemplo de coisa muito prática que acontece na vida da gente e, às vezes, eu fico dando exemplo de futebol, mas, hoje, eu estava brincando com um assessor de imprensa meu e eu dizia para ele... que ele falava assim para mim: "Presidente, quando eu não estava no governo, eu achava que tudo era fácil de fazer e achava que o governo não tinha competência para fazer. Agora que eu estou no governo, eu percebo que é tudo muito difícil para fazer". Aí eu falei: "Você descobriu a diferença entre a teoria e a prática".

O Djavan tem uma música muito famosa em que ele fala: "O dia tem 24 horas, mas, na prática, ele tem tarde, manhã e noite". É muito fácil pegar uma menina que ainda não é mãe e falar para a menina... Ela falar... "Dar comida para um filho recém-nascido é fácil, é fácil. Ele chorou, dá um peito, ele chorou, dá mingau, ele chorou, dá mamadeira". É preciso saber se ele aceita. Quantas



vezes a gente vai colocar papinha na boca de uma criança, ele mete a mão, derruba, enche a boca, joga fora? Quantas vezes a gente fica lá meia hora em uma coisa que poderia ser resolvida em dois ou três minutos?

Fazer obra neste país é assim, é exatamente assim. Entre a gente fazer o projeto executivo de uma obra, a gente conseguir licença ambiental, a gente fazer o processo de licitação, a gente aguentar os processos judiciais que uma empresa que perde abre contra a empresa que ganha, a gente ficar brigando na Justiça com o Tribunal de Contas da União, que muitas vezes levanta suspeita – as suspeitas às vezes são verídicas, às vezes são infundadas, e ninguém arca com a responsabilidade de você paralisar uma obra um ano... Eu, agora, no carro, vinha falando com um empresário a pedido do Paulo Sérgio. A Ferrovia Norte-Sul: Teve um trecho da Ferrovia que pararam a obra um ano – não foi um dia –, um ano, achando que a obra tinha sobrepreço. Depois de um ano, prova que a obra não tem sobrepreço e aí manda a obra continuar. E a pergunta que a gente faz é: Quem é que assume a responsabilidade desse prejuízo de um ano de uma obra parada neste país porque alguém resolveu parar a obra?

Eu conto todo santo dia: Depois, quando a gente resolve tudo, a gente pensa que está tudo pronto, aparece alguém do Ministério Público e acha que tem um erro, e entra com um processo. Às vezes leva mais quatro meses, cinco meses, um ano, e a obra parada, vocês passam na rua, veem máquina parada, as coisas não andam. Aí, todo mundo acha que tinha roubo mesmo, todo mundo acha. E, quando tem roubo, a gente pega, quando tem roubo, a gente pega. Vocês viram o que aconteceu, agora, no Amapá. Só tem um jeito de um bandido não ser preso neste país: é ele não ser bandido. Porque, se for bandido e a gente descobrir, a gente pega. Houve um tempo em que não era assim, houve um tempo em que era mais fácil levantar o tapete e jogar para baixo. Agora não. Então, é muito difícil.

Por isso que eu quero dar os parabéns ao companheiro Paulo Sérgio e



ao DNIT, porque eu tenho cobrado deles. Aqui tem um – eu não vou dizer maldito, não, eu vou dizer: – tem um túnel vindo de Osório para cá, um túnel de 1800... Que eu falo mais nesse túnel do que eu falo no nome da minha mulher. Porque, eu fui lá tentar fazer o primeiro furo desse túnel, com aquela máquina, aquela broca grande. Cheguei lá, me frustrei porque a minha segurança não deixou eu subir na máquina e fazer o furo. Voltei sem fazer o furo. Mas o furo começou e eu, todo mês, perguntava para o Hideraldo: “Cadê o túnel? Cadê o túnel? Cadê o túnel?” Um dia, deu terra mole – eu não sabia que terra mole era mais difícil do que terra dura, eu não sabia. A ignorância não permitiu eu saber que terra mole era mais difícil do que se fosse uma terra dura. Até pedra é mais fácil do que terra mole. E vai o túnel, e vai o túnel, está quase pronto, está quase pronto, está acabando, está quase chegando no final. Um belo dia, parou o túnel. Seis meses parado o túnel. Encontraram uma perereca, aquelas verdinhas. E aí foram estudar se a bichinha estava em extinção. Levou seis meses. Uma obra de bilhões de reais, máquinas paradas, salários de trabalhadores para pagar... Ficou parado, e a culpa não é de ninguém, a culpa é nossa mesma, que fazemos as leis e que vamos criando empecilhos para nós mesmos. Depois de seis meses, descobriu que a pererequinha não estava em extinção. Solta a pererequinha e começa o túnel outra vez. Aí, esse túnel está andando, agora está andando. Eu estou para inaugurar ele há cinco meses, mas agora precisa colocar ventilador no túnel, precisa colocar luz dentro do túnel. E, como aqui no Brasil não tinha os apetrechos modernos, foram comprar na China. E esses desgraçados desses aparelhos estão no navio e não chegam nunca. Eu, todo dia, pergunto para a Maria: “Afundou algum navio vindo da China com as peças do meu túnel?” Não afundou, então estou com esperança de que, até o dia 31 de dezembro, à meia-noite, quando o Brasil inteiro estiver olhando lá para o Rio de Janeiro, para a queima de fogos, eu vou estar dentro do meu túnel inaugurando, à meia-noite, esse famoso túnel de Osório.



Eu estou pedindo para os meus ministros escreverem nos livros as coisas hilariantes. Outro dia, eu fui visitar o canal do São Francisco. É um canal de 642 quilômetros que leva água do São Francisco para Rio Grande do Norte, Paraíba, uma parte de Pernambuco e Ceará, que é a parte mais seca do Nordeste, chamada “semiárido”. São 12 milhões de pessoas que vão ter água para beber. O coitado de D. Pedro, em 1847, queria fazer. Ele era imperador, ele poderia ter feito, mas não deixaram. De D. Pedro, já veio D. Pedro I, já veio D. Pedro II, já veio a República e, até agora, não conseguiram fazer esse maldito canal. Pois bem – você viu que eu falei que nem manezinho agora: “canal” (com sotaque). Eu, então, resolvi, como eu já carreguei água de pote – vocês não sabem o que é carregar água de pote, pote de barro. Por isso é que o meu pescoço não cresceu; está aqui, olha, está quase pescoço e ombro colados. Com dez anos de idade carregando pote na cabeça, a cabeça achatou, o pescoço encolheu. Mas, como eu sei o que é isso, como eu sei o que é isso, eu coloquei quase que como uma questão de honra fazer o canal do São Francisco. Aí, de vez em quando, eu dizia: “A Bahia é contra porque a Bahia diz que o rio é dela”. Aí, de vez em quando, “Alagoas é contra porque diz que o rio é de Alagoas”. Aí, de vez em quando, “Sergipe é contra porque o rio é de Sergipe”. “Minas Gerais era contra porque o rio nasce em Minas Gerais”. Espera aí, esse rio não é nem da Bahia, nem de Sergipe, nem de Minas e nem Alagoas. Esse rio é de 190 milhões de brasileiros, porque está no território nacional. É um rio nacional. Como é que um brasileiro pode negar água para outro brasileiro?

Aí nós conseguimos, depois de cinco anos, fazer projeto financeiro, fazer projeto executivo, visitar todos os estados, fazer audiência pública, responder 500 processos, começou o canal. Uma obra maravilhosa, parece uma serpente, uma sucuri no meio do Nordeste assim, cortando o Nordeste para tudo quanto é lado. Uma belo dia, está lá explodindo uma pedreira e o general pega uma pedra na mão e fala alto: “Essa pedra parece uma machadinha



indígena”. Aí, tinha uma antropóloga lá. A obra parou seis meses até estudar, ver se aquela machadinha era uma machadinha indígena.

Eu estou contando isso para vocês porque, essa estrada aqui, nós tivemos problema, problema. Problema como aquela rodovia no aeroporto lá, ligando o aeroporto a Florianópolis, que fizeram um pedaço e tem outro pedaço sem fazer; eu estava quase fazendo um arranha-céu para poder terminar aquilo. Mas é uma coisa assim que nós criamos, a culpa é nossa. Nós criamos uma indústria de fiscalização e de proibição que é uma coisa maluca.

Agora eu vim inaugurar exatamente por isso, porque, para mim, depois de todo o sofrimento, depois de ver que a obra estava parada, depois de ver que a empresa quebrou, depois de ver que a segunda quebrou, depois diziam que tinha uma perereca, depois diziam que tinha que fazer o túnel do Formigão, depois tinha que fazer a ponte de Laguna, depois... Eu falei: “Eu vou a Santa Catarina. Eu vou a Santa Catarina para dizer ao povo de Santa Catarina que a gente pode ter dificuldade, mas quando a gente tem vontade, não existe nada impossível”. E eu, junto com vocês, ainda iremos ver essa estrada toda duplicada, para que milhões de argentinos e uruguaios venham passear no nosso país e para que a gente possa passear de carro lá com segurança, com a família dentro do carro, sem ninguém beber, sem ninguém bater e sem ninguém se machucar. É por isso que hoje eu vim aqui inaugurar esses trechos aqui, e dizer para vocês: Esperem, que eu ainda voltarei aqui – não aqui, em outro lugar, mas aqui na [BR]101 –, antes de terminar o meu mandato.

Porque cada ministro meu tem um compromisso. Até dia 31 de dezembro, à meia-noite, eles têm que trabalhar e tem que apresentar proposta, tem que colocar no documento. Eu quero tudo registrado em cartório, tudo registrado em cartório. Cada universidade vai receber cada centavo que foi gasto no meu governo nos dois mandatos; cada universidade, cada sindicato, cada grupo empresarial, cada deputado, cada senador, cada jornalista vai



receber cada metro de coisa que foi feita no meu governo, cada centavo pago. Porque, neste país, nem agenda de ex-presidente a gente sabe. Como eu passei por aqui para cuidar deste país, então eu quero prestar conta à sociedade brasileira. Nós fizemos isso e é isso que está pronto, e que daqui para frente os outros prestem conta.

Um grande abraço, companheiros, que Deus abençoe e até outro dia, se Deus quiser!

(\$211A)