

Como e quanto foi desviado?

Carlos Honorato, outubro de 2016.

Para que propinoduto funcione a todo vapor e o dinheiro público seja desviado de forma que sua aparência tenha uma fachada de legalidade, muitas vezes, ou quase sempre, são utilizados argumentos sofisticados de engenharia. O exemplo mais claro disso, e que é objeto de preocupação do governo do José Ivo, é a BR448. Vejamos como: a) a BR116 (entre Porto Alegre e Novo Hamburgo) é a segunda rodovia mais congestionada do Brasil, pois passam em média 130 mil veículos por dia, quando sua capacidade operacional é para 60 mil veículos por dia; logo existe uma justificativa evidente de que são necessárias alternativas, e a BR448 é uma dessas alternativas; b) a construção da primeira etapa da BR448, que liga Porto Alegre até Sapucaia do Sul, foi feita em cima de uma área de captação de águas (banhado), mas a técnica utilizada foi de elevação da rodovia com “aterro”, o que gerou que Esteio e Sapucaia se transformassem em “cidades fluviais”, pois passaram a ter, no mínimo, duas enchentes por ano (detalhe: ao longo de toda a história dos referidos municípios nunca conheceram enchente!); e c) será que os “brilhantes” engenheiros do DNIT não sabiam e não sabem disso? A questão é outra: a solução adequada para a construção de uma rodovia em uma área de captação de água é aquela do início da BR448, ou seja em cima de “pilotis” (quem lembra um viaduto ou uma ponte), e que não possui “aterro”. O problema é que a solução adequada é feita em concreto armado e suas dimensões podem ser usadas facilmente para se medir a volumetria, logo é possível determinar “quanto concreto foi utilizado”. A solução com aterro é diferente, pois é impossível medir quantos caminhões de terra foram utilizados. Existe um fenômeno físico de “acomodação”, especialmente quando se coloca um peso grande (o aterro) sobre um solo que funciona como base elástica (banhado). Ora, tem-se, então, que a solução de concreto pode ser medida, enquanto a solução do aterro não! Tudo que os “empreiteiros” amigos do governo querem é fazer algo que não pode ser medido, logo a solução sempre será aterro! Um dos empreiteiros da primeira etapa da BR448, nas festividades farroupilhas e depois de beber um pouco além da conta, confirmou o que já se sabia desde sempre: “...só entrego aterro quando cada caminhão pode entregar, no mínimo, três notas...”. Ora, então, nós, o pobre povo pobre, pagamos, no mínimo, três vezes mais o valor contratado, só no aterro! São

essas maracutaias e acordos (na verdade: roubos!) que alimentam os propinodutos e enriquecem os empreiteiros, políticos e burocratas. São maracutaias apoiadas em conceitos e técnicas da engenharia que o pobre povo pobre nem sonha, pois são iludidos com o fato de que “agora temos uma obra nova, uma rodovia nova,...”. O problema que não se fala é: a que custo? Exemplo muito maior do que a BR448 está sendo a Usina Hidroelétrica de Belo Monte. Ela sim pode ser considerada como campeã, pois é o maior “roubo oficial” do dinheiro público, envolvendo, inclusive, gigantescas perdas para os fundos de pensão, BNDS,... . As empreiteiras brasileiras são, seguramente, as melhores do mundo em encontrar “técnicas de engenharia” que não pode ser controladas para fazer funcionar a propinocracia oficial do governo brasileiro. Quando se ouve que “as obras serão retomadas”, dito pelo marido da Marcela e seus dois fiéis cães de guarda, a primeira coisa que se deve pensar é: como e quanto será desviado?, quanto de “aditivo” será desviado?, quem está envolvido dessa vez?, se eles estão “hospedados em Curitiba, quem está operando desta vez? O que mais impressiona, na verdade, é que “eles” estão sendo hospedados em Curitiba diariamente, mas continuam roubando descaradamente, como se nada tivesse acontecido. Será que “eles” acham que sairão ilesos dessa roubalheira generalizada das ditas “obras públicas”? Enquanto o pobre povo pobre não despertar de seu berço esplêndido e não abrir os olhos nunca se saberá ao certo “como e quanto foi desviado”.