

Infra-Estrutura conquista verba

Ministério múltiplo, produto da fusão de pastas as mais diversas, o Ministério da Infra-Estrutura é, talvez, o que agora mais dependa do que o Governo conseguir fazer votar e aprovar a seu favor no Congresso. Coisas como a cobrança do pedágio, que gera recursos para a construção, manutenção e recuperação de rodovias. Ficam igualmente para o próximo exercício decisões sobre o destino de estruturas tradicionais a cargo da Infra-Estrutura como, por exemplo, a Petrobrás.

De cara, porém, um seguimento mostra-se capaz de andar com suas próprias pernas. No caso, rodar e navegar. São os Transportes, cujo secretário Nacional, José Henrique D'Amorim de Figueiredo, assinou em Brasília, no último dia 18, a homologação de aditivos e ordens de serviço pelos quais o Ministério aloca 95,4 milhões de dólares para obras em quatro portos brasileiros.

Até dezembro de 1992, o Porto de Paranaguá, no Paraná, terá instaladas em seu terminal (novo em folha) uma série de melhorias. A obra vai custar 2,3 milhões de dólares, dos quais 500 mil dólares já tinham sido autorizados para este ano. Outros 7 milhões de dólares serão gastos na recuperação de 400 metros do Porto de Cabedelo, na Paraíba. Com a cortina de contenção avariada, esvai-se o aterro, o que, praticamente, inviabiliza o bom funcionamento do porto. Em um ano e meio, tudo deverá estar solucionado.

Promessa de vários governos anteriores, vai ser afinal construído o Porto de Sepetiba, no Rio de Janeiro. Em três anos, e a um custo de 75 milhões de dólares, ele será usado para a movimentação de guisa, minério e produtos siderúrgicos. Com isso, vai-se desafogar a movimentação de cargas da zona urbana carioca, retirando essa movimentação do Porto do Rio. E, além do mais, aumentará a capacidade de exportação do novo porto, inclusive com outra linha de produtos.

Já o Porto de Maceió, na capital de Alagoas, mereceu duas ordens de serviço. A primeira diz respeito à construção de um pier petroleiro, retirando a movimentação de petróleo e derivados que, até agora, ocorre através do cais comercial, que vai poder operar mais volumes de carga geral. Em contrapartida, e com maior segurança, o porto terá como operar produtos químicos, viabilizando novos empreendimentos nessa área. Vai custar 10 milhões de dólares, e levará um ano e meio até ficar pronto.

De viva voz, o secretário D'Amorim se diz feliz e esperançoso com o que se fez em 1991 e o que se pretende para o ano que vem. "Seguimos firmes na meta maior do Ministério e do Governo, a privatização". Refere-se, o secretário, à extinção de duas estatais, uma delas, a Portobrás. "Economizamos em 1991 nada menos do que 500 milhões de dólares, com a privatização e a redução de empregados". Orgulha-se, também, de ter tirado a Rede Ferroviária Federal do 'sufoco' em que estava, e de atestar "que a malha rodoviária do País está muito melhor agora do que em 1990; tendo caído o número de acidentes, o consumo de combustível e o custo dos fretes".