

# Dinheiro jogado no rio

Na Amazônia, cinco portos recém-concluídos pelo Ministério dos Transportes têm de ser refeitos

Editoria de Arte

Chico de Gois

chico.gois@bsb.oglobo.com.br

BRASÍLIA

Em meio a denúncias de propinas e superfaturamento, o Ministério dos Transportes também terá de responder pela qualidade das obras que executa. Cinco portos fluviais no Amazonas — estado do ex-ministro Alfredo Nascimento — apresentaram problemas e tiveram que ser refeitos ou consertados no último ano. Quatro dessas obras foram concluídas ano passado. Os gastos com os cinco portos somam R\$ 44 milhões, sendo R\$ 33,6 milhões destinados à Eram — Estaleiro do Rio Amazonas, classificada como inidônea no site do Departamento Nacional de Infraestrutura dos Transportes (Dnit), envolvido nas denúncias de corrupção.

A assessoria de imprensa do Ministério dos Transportes argumentou que os problemas nos portos deram-se, na maioria dos casos, porque as obras não suportaram as cheias dos rios amazônicos e os sedimentos levados pelas enchentes.

Inaugurado em março do ano passado por Dilma Rousseff, que era pré-candidata à Presidência e ministra da Casa Civil, e o então ministro Alfredo Nascimento, o porto de Humaitá teve sua estrutura naval desalinhada por causa de uma poita (peso de ferro) de 28 toneladas que se deslocou antes mesmo de o empreendimento ser entregue oficialmente à fiscalização da Companhia Docas do Maranhão (Codomar) — responsável pelos portos fluviais em todo país. Ou seja, Dilma e Nascimento inauguraram uma obra que ainda não podia ser utilizada pelo público.

O valor da construção em Humaitá foi de R\$ 12,8 milhões, e o responsável pelo empreendimento foi a Eram. A assessoria de imprensa do ministério informou que ocorreu “acúmulo de troncos de árvores, vegetação e cipós, ocasionando esforço acima do dimensionado”, o que teria provocado o acidente. O projeto da obra, pelo visto, não previu a força natural das águas do Rio Madeira.

O porto de Itacoatiara também apresentou problemas: a ponte de acesso ao cais flutuante do terminal hidroviário cedeu no momento em que uma pá carregadeira sobre pneus estava passando na ponte. Nesse caso, como no anterior, o empreendimento não havia sido recebido oficialmente pela Codomar e coube à Eram arcar com os gastos para o conserto. Valor da obra: R\$ 9,2 milhões.

## Obras feitas por empresa inidônea

• A Eram não estava numa maré de boa sorte e, por conta disso, uma falha de operação provocou outro acidente. Desta vez, foi no terminal de Manaquiri, que havia sido inaugurado dia 17 de março de 2010 com a presença de Alfredo Nascimento e outros políticos locais, mas ficou em atividade pouco mais de um mês. Atualmente o porto está funcionando, de acordo com a assessoria do ministério.

Segundo o Ministério dos Transportes, “quando da vazante do Lago Jaquiri, em Manaquiri, o flutuante principal apoiou-se sobre a rampa de concreto do terminal hidroviário, em virtude de falha na operação porque o operador de guincho não soltou os cabos para que o flutuante acompanhasse a correnteza do lago”. Esse contrato teve o valor de R\$ 3,8 milhões.

Outro empreendimento da Eram que apresentou problemas foi o terminal de Manacapuru. Cabos de aço de ancoragem se romperam, o que levou ao desalinhamento de pontes. De acordo com o Ministério dos Transportes, o rompimento se deu por causa de “acúmulo de sedimentos (troncos de árvore e matos) no sistema de ancoragem do porto”, o que teria submetido os cabos de aço a tensões maiores do que as projetadas. A obra está orçada em R\$ 7,9 milhões e não foi concluída.

No caso de Parintins, o porto foi inaugurado inicialmente em 2006 e as

## OBRAS QUE AFUNDARAM

### OS PORTOS FLUVIAIS DO INTERIOR DO AMAZONAS

TOTAL GASTO NESSAS CINCO OBRAS\*

**R\$ 44,9 milhões**

\* Não estão incluídos o custo original de Parintins, em torno de R\$ 14,2 milhões, nem eventuais custos de reforma dos demais.

#### Porto Manacapuru

A 68km de Manaus

- A obra foi orçada em R\$ 7,9 milhões
- Inaugurado em junho de 2010
- Em maio passado a plataforma desabou após o rompimento dos cabos de sustentação do flutuante, por causa do acúmulo de vegetação e tora de madeira

#### Porto de Humaitá

A 700km de Manaus

- Inaugurado em março de 2010 pelo então ministro Alfredo Nascimento e a então ministra (Casa Civil) e pré-candidata Dilma Rousseff
- A obra custou R\$ 12,8 milhões
- 15 dias depois da inauguração, a obra não suportou a força do Rio Madeira e o porto se deslocou



Januário Neto/Contraste/22-04-2010

Fonte: Ministério dos Transportes/Dnit

#### Porto Manaquiri

A 60km de Manaus

- A obra custou R\$ 3,7 milhões
- Houve uma falha de operação. Quando da vazante do Lago Jaquiri, em Manaquiri, o flutuante principal apoiou-se sobre a rampa de concreto do Terminal Hidroviário
- Suas atividades foram suspensas por não ter o Certificado de Segurança e Navegação, mas já está funcionando

#### Porto Itacoatiara

A 176km de Manaus

- Seria inaugurado em março de 2010
- Durante a finalização da obra, uma passarela de 45 metros não resistiu ao peso de um trator e se rompeu
- A obra custou R\$ 9,2 milhões

#### Porto de Parintins

A 360km de Manaus

- Maior porto fluvial do estado foi inaugurado em abril de 2006.
- O reparo custou cerca de R\$ 10,8 milhões
- Em 2009 o porto afundou com a subida das águas do Rio Amazonas
- Após reforma, o porto seria reinaugurado em 17 de junho passado, mas a licença ambiental estava vencida



Raphael Alves/AmazonasPress/22-06-2009

## ‘Não ter problema no Dnit é quase impossível’

Paulo Bernardo diz que irregularidades não são surpresa em órgão com orçamento de R\$ 13 bi

• BRASÍLIA. Há mais de seis anos convivendo e conhecendo de perto o funcionamento da máquina pública no governo federal, o ministro das Comunicações, Paulo Bernardo, disse ontem ser praticamente impossível não ter problemas num órgão como o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), com seu orçamento bilionário. No governo Lula, Paulo Bernardo foi ministro do Planejamento (desde março de 2005).

— O Dnit tem um orçamento para este ano que deve ser na faixa dos R\$ 13 bilhões. Então, você supor que não tem nenhum problema é prever coisa quase impossível. Sempre tem problema.

E ressaltou:

— O Tribunal de Contas da União tem seguidamente apontado problema no governo, e é assim que vai continuar sendo feito. A presidente Dilma está determinada a fazer com que as coisas andem direitinho em todo o governo, tanto no Dnit como em qualquer outro ministério.

No início da atual crise nos Transportes, Paulo Bernardo foi citado no noticiário por causa de suas relações de amizade e trabalho com o diretor-geral do Dnit, Luiz Antonio Pagot, que deve ser afastado do cargo por Dilma. Embora Pagot tenha negado,

emissários seus no Congresso espalharam que, em depoimentos no Congresso, ele citaria supostas responsabilidades de Paulo Bernardo nos polêmicos aditivos de obras superfaturadas.

Em entrevista, após participar ontem do programa “Bom dia, ministro”, da Empresa Brasil de Comunicação, Paulo Bernardo disse ainda que não

José Cruz/ABR/30-6-2011



PAULO BERNARDO: Dnit é vítima de seu orçamento

crê em rompimento do PR com o PT, em função das demissões de indicados do partido aliado.

Ontem, a Controladoria Geral da União (CGU) instaurou sete sindicâncias para apurar suspeitas de irregularidades envolvendo servidores na ativa, afastados ou exonerados do Dnit. E apresentou novo suspeito: o coordenador substituto de Operações Rodoviárias, Marcelino Augusto Santos Rosa, subordinado do petista Hideraldo Caron (Infraestrutura Rodoviária). Rosa é suspeito de envolvimento em esquema de direcionamento de contratos para “determinadas empresas”. Outro servidor que passará a responder a sindicância é o coordenador de Construções Rodoviárias, Luiz Munhoz Prosel, acusado de participar de esquema de superfaturamento e fraudes contratuais.

Em três processos, a CGU investiga a responsabilidade do ex-diretor executivo José Henrique Sado de Sá e do ex-coordenador de Operações Rodoviárias Luiz Cláudio Varejão por pagamentos indevidos ou favorecimento de parentes em obras.

O Ministério dos Transportes informou, no início da noite, que o ministro Paulo Passos vai analisar o conteúdo das denúncias da CGU antes de decidir sobre o destino dos servidores citados.

obras foram tocadas pelo 2º Grupoamento de Engenharia do Exército. Em 2009, o Rio Amazonas subiu muito, e o maior porto fluvial do estado foi invadido pelas águas. As obras de reconstrução foram orçadas em R\$ 10,8 milhões. A obra inicial do porto custou mais de R\$ 14 milhões.

“O Exército desenvolveu projetos a partir dos quais foram executadas

obras de readequação do empreendimento que consistiam em evitar a invasão das águas do rio na área do terminal e aperfeiçoar o sistema de atracação das embarcações”, explica o ministério.

O terminal de Parintins seria reinaugurado por Alfredo Nascimento em 17 de junho, mas a licença ambiental para a obra estava vencida. Em seguida,

duas semanas depois, estourou a onda de escândalos no Ministério dos Transportes e no Dnit. E a reinauguração oficial foi suspensa, por ora.

A Eram teve oito aditivos em contratos com Codomar a partir de abril deste ano, mesmo depois do alerta do Dnit sobre sua inidoneidade, o que a proíbe de licitar e contratar com o poder público do Amazonas, como infor-

mou O GLOBO na edição de anteontem. A Codemar é vinculada ao Ministério dos Transportes e mantém convênio com o Dnit para obras em terminais hidroviários. ■

**O GLOBO NA INTERNET**  
**VIDEO** Dilma não vai ceder às pressões do PR, analisa Camarotti  
 oglobo.com.br/pais