



MAIOR GARGALO NA LOGÍSTICA DO AMAZONAS É A MALHA VIÁRIA DO DISTRITO INDUSTRIAL”

EXECUTIVO DO SETOR PORTUÁRIO DESTACA A IMPORTÂNCIA DE AVANÇOS EM INFRAESTRUTURA, MAS ALERTA PARA O POSSÍVEL IMPACTO NA ATIVIDADE ECONÔMICA E NA ARRECADAÇÃO PÚBLICA

BIOECONOMIA DO INTERIOR

Fábrica de Manaus conecta cadeia da castanha no interior do Amazonas

AGENDA LEGISLATIVA

Indústria amazonense de olho em um Congresso majoritariamente adverso

NEGÓCIOS

Fipa 2026 já tem data, programação reforçada e expectativa de grande público em Belém

A hand holding a large, ripe pineapple in a market setting. The background is blurred, showing other produce and market stalls. The overall color scheme is warm, with oranges and yellows.

GENTE QUE TRABALHA

PELA ECONOMIA POPULAR

▶ 30 FEIRAS MUNICIPAIS REVITALIZADAS

Feira bonita, organizada, que dá gosto de ver - e de comprar: com a revitalização de 30 feiras municipais tradicionais da nossa cidade, a Prefeitura de Manaus resgata a nossa história e gera mais oportunidades para quem vive da economia popular. E o melhor: oferecendo produtos fresquinhos e de qualidade, produzidos aqui mesmo, com os incentivos que a Prefeitura oferece aos pequenos produtores da agricultura familiar. Revitalizar as nossas feiras é garantia de sacola cheia, freguês satisfeito e feirante orgulhoso. Prefeitura de Manaus. Gente que trabalha.



Prefeitura de

Manaus

Gente que trabalha

Mais que uma **embalagem,** um compromisso.

Oferecemos
soluções de
embalagem que
unem qualidade,
praticidade e
responsabilidade
ambiental.



Nossas opções atendem
delivery, varejo e atacado
com resistência, design e
preocupação com o futuro.

AMAZON
EMBALAGENS



Entre em contato e leve sua
marca para outro nível!

☎ 92 99377 7972 ☎ 92 3672 2000

📷 @amazonembalagens

🌐 www.amazonembalagens.com.br

Imagem meramente ilustrativa.
Personalizações sob consulta com
nossa equipe de atendimento.



SUMÁRIO

ANO XVI | EDIÇÃO 193 | ABRIL DE 2026



16

GARGALO ESTÁ NO ACESSO AOS PORTOS, AFIRMA EXECUTIVO DO MAIOR OPERADOR LOGÍSTICO DA REGIÃO NORTE DO BRASIL

Em entrevista exclusiva à PIM Amazônia, o diretor do Chibatão aponta para o risco que a malha viária de acesso aos portos traz para a economia do Amazonas, ancorada nas fábricas do Polo Industrial



28

DA SELVA À LINHA DE PRODUÇÃO

Uma fábrica está mudando a forma como famílias do interior do Amazonas se relacionam com o território



40

ELEIÇÕES 2026

Analistas políticos explicam como o voto na Amazônia é mais pragmático do que ideológico



54

FIPA 2026

Maior feira industrial da região amazônica debate inovação, bioeconomia e inteligência artificial



48

DE OLHO NO CONGRESSO

Setor industrial monitora mais de 70 projetos que estão em tramitação no Legislativo, com a maioria representando algum grau de risco

SEÇÕES

EDITORIAL	8
CIRCUITO	10
O ESPECIALISTA ENTREVISTA	64
DICA DE LEITURA	66

AGORA TEM

REDE DE SAÚDE TEA

ATENDIMENTO
ESPECIALIZADO
PARA FAMÍLIAS
ATÍPICAS

A Rede de Saúde TEA é uma iniciativa do Governo do Amazonas que oferece atendimento integral, contínuo e especializado para pacientes com transtorno do espectro autista. O objetivo é garantir acompanhamento ao longo da vida, desde a infância até a juventude e a vida adulta para o desenvolvimento global, por meio da Ciência Análise do Comportamento Aplicado (ABA).



Saiba mais sobre a
REDE TEA



AMAZONAS
GOVERNO DO ESTADO

TRABALHO ✓ **QUE**
▶ ♥ **TRANSFORMA**



Ano XVI | Edição 193 | Abril de 2026
Manaus / Amazonas / Brasil

WWW.PIMAMAZONIA.BALPONTE.COM.BR
POLÍTICA, INDÚSTRIA & MEIO AMBIENTE

DIRETOR DE REDAÇÃO
Juarez Baldoíno C. Filho

EDITOR EXECUTIVO
Jhemisson Marinho - MTB 1173 / AM

DESIGN EDITORIAL
Suellen Fonseca

REPORTAGEM
Francisco Gomes
Jhemisson Marinho
Juarez Filho

ASSISTENTE DE REDAÇÃO
Paula Moreira

FOTOGRAFIA
Banco de Imagens, Divulgação

FALE COM A REDAÇÃO:
REDACAO@PIMAMAZONIA.COM.BR
CONTATO: (92) 98182-0518

PUBLICIDADE E PROJETOS ESPECIAIS
COMERCIAL@PIMAMAZONIA.COM.BR
MANAUS/AM
CONTATO: (92) 98182-0032

ASSINATURAS E EDIÇÕES ANTERIORES
CONTATO: (92) 98182-0518
ASSINATURA@PIMAMAZONIA.COM.BR

As opiniões contidas nos artigos assinados não correspondem necessariamente ao posicionamento da PIM AMAZÔNIA.



A Revista PIM Amazônia (ISSN 2359-3369) é uma publicação mensal da Editora Balponte - CNPJ: 03.855.866/0001-72



A Balponte é membro da Associação Nacional de Editores de Revista

Há uma frase que Jhony Fidelis, diretor executivo do Grupo Chibatão, pronunciou com a clareza de quem passou décadas operando nos limites do possível: "O maior gargalo hoje na logística do Amazonas é o acesso aos portos, e a malha viária do Distrito Industrial." A frase resume, com precisão, a contradição que define a economia do Amazonas: enquanto a iniciativa privada constrói, investe e inova, muitas vezes em condições que não existem em nenhum outro lugar do planeta, o poder público permanece como espectador de uma crise que ele mesmo pode desencadear.

A Amazônia que esta edição documenta é a de um sistema sob tensão produtiva. Não a tensão do colapso, mas a de quem precisa decidir, agora, se vai construir o que falta ou conviver com os gargalos que já chegaram.

O recorde de 1 milhão de contêineres movimentados em 2025 é real. A meta de 1,1 milhão para 2026 também. Mas a entrevista de capa revela que os portos operam com equipamentos de classe mundial e capacidade rara de resposta, mas tudo estrangula em vias públicas com a mesma largura de quando Manaus movimentava dez vezes menos. O gargalo não é portuário. É de acesso. E o acesso é responsabilidade do poder público.

A indústria amazonense também monitora, com preocupação legítima, mais de 70 projetos em tramitação no Congresso, com a maioria representando algum nível de risco ao modelo da Zona Franca. Enquanto isso, no interior do estado, uma fábrica conecta o Polo Industrial de Manaus ao extrativismo, criando renda sem desmatamento, fixando população no território.

No Pará, a Fipa 2026 levanta o debate sobre o futuro industrial da região, com discussões em torno de temas como bioeconomia, transição energética e inteligência artificial.

E os analistas políticos apontam que, na Amazônia, o voto continua sendo mais pragmático do que ideológico: o eleitor quer emprego, infraestrutura e presença do Estado, não apenas no discurso. Trata-se de um padrão que ajuda a entender tanto a estabilidade de determinadas agendas quanto a dificuldade de avanço em outras. Em 2026, esse pragmatismo será testado. A região tem clareza sobre o que precisa, e deve observar quem, de fato, entrega.

O que une as pautas desta edição não é otimismo nem alarmismo. É a percepção de que a Amazônia chegou a um ponto em que o crescimento não se sustenta sozinho. Ele precisa de decisão. E decisão, aqui, é sobretudo pública.

A Amazônia não precisa de mais estudos sobre seus gargalos. Ela precisa de gestores públicos com a mesma disposição para agir que o setor privado já demonstrou ter repetidas vezes.

Boa leitura.



OPINIÃO DO LEITOR

Um leitor informado também pode ser um leitor atuante. Participe, então, de nosso esforço para fazer uma Revista PIM Amazônia cada vez melhor. Envie sugestões para as próximas edições. O que você gostaria de ler aqui nos próximos meses? Críticas, denúncias, opiniões ou dúvidas: tudo isso é bem vindo e não ficará sem resposta.

Estamos aguardando seus comentários.



Participe!



WWW.PIMAMAZONIA.BALPONTE.COM.BR



@pimamazonia



redacao@pimamazonia.com.br

ACRE • AMAZONAS • AMAPÁ • MARANHÃO • MATO GROSSO • PARÁ • RONDÔNIA • RORAIMA • TOCANTINS

FOTO: AERORIVER



Barco voador promete encurtar viagem de 10 para 3 horas e leva prêmio nacional

Já imaginou viajar de Manaus a Parintins em apenas três horas, e não em dez? Pois é: parece distante, mas essa realidade pode estar mais perto do que você imagina.

O Volitan, conhecido como “barco voador”, é um projeto 100% brasileiro, desenvolvido pela startup amazonense AeroRiver e incubado no Instituto Tecnológico de Aeronáutica (ITA).

O projeto acaba de ganhar destaque nacional ao vencer o Prêmio Finep de Inovação 2025, na categoria Infraestrutura, Saneamento, Moradia e Mobilidades Sustentáveis. E não é à toa: ele promete transformar completamente a forma como pessoas e cargas se deslocam pela Amazônia.

O Volitan é um veículo de efeito solo, ou seja, “voa” a poucos metros acima da água, sem tocá-la. Isso acontece graças a um princípio aerodinâmico que cria uma espécie de colchão de ar sob as asas. Na prática, é um transporte que combina características de barco e avião, mas com maior eficiência energética.

E aqui vai outro ponto que chama atenção: ele pode chegar a 150 km/h. Com essa velocidade, o tempo de viagem entre cidades da região pode cair drasticamente. Além disso, tem capacidade para transportar até dez pessoas ou uma tonelada de carga, com autonomia de até 500 quilômetros.

Em uma região onde os rios são as principais “estradas”, mas o transporte ainda é lento, e o aéreo é caro, uma solução como essa muda muita coisa.

O Volitan também promete ser mais sustentável. Ele emite menos CO² do que embarcações convencionais e até mesmo do que aviões comerciais em rotas semelhantes. Em tempos de debate climático — sobretudo após a COP30 —, isso coloca o projeto no radar global.

O reconhecimento já começou: além do prêmio nacional, o projeto recebeu R\$ 9,9 milhões em financiamento da Finep e é apontado como uma das iniciativas mais promissoras da Região Norte.

Os testes em água vão acontecer em setembro, na Amazônia, em dia e local a serem divulgados. Nessa fase, serão avaliados itens como flutuabilidade, navegação e voo, além de um sistema de assistência à pilotagem que promete aumentar a segurança.

A ideia é que, após os testes e certificações, o “barco voador” comece a ser comercializado já em 2026. Ele pode ser usado em turismo sustentável, transporte de insumos, atendimento de saúde e até apoio a comunidades isoladas.

De acordo com a startup, empresários já assinaram cartas de intenção de compra durante o São Paulo Boat Show 2025.

Criada no fim de 2020, a AeroRiver nasceu da iniciativa de três engenheiros aeronáuticos amazonenses: Felipe Bortolete, Túlio Silva e Lucas Guimarães.



99Food investe R\$ 100 milhões para operar em Manaus

A 99Food inicia oficialmente sua operação em Manaus oferecendo serviços de delivery de comida e bebida com taxas mais competitivas para consumidores e restaurantes. A chegada faz parte do plano nacional de expansão da empresa, que prevê investimento de R\$ 2 bilhões — sendo mais de R\$ 100 milhões destinados à capital amazense.

Além disso, a empresa pretende expandir sua atuação para mais de 100 cidades brasileiras até junho deste ano, reforçando sua presença em diferentes regiões do país.

Recentemente, a 99Food também anunciou sua chegada às capitais Fortaleza, Maceió e Porto Alegre, ampliando sua presença para mais de 70 cidades, incluindo São Paulo, Rio de Janeiro e Goiânia.

Operação começa com milhares de restaurantes e entregadores

A 99Food inicia suas atividades em Manaus com mais de 2,7 mil restaurantes cadastrados. Entre eles estão grandes redes como McDonald's e Burger King, além de diversos estabelecimentos locais.

Dentro do SuperApp da 99, a proposta é beneficiar todos os usuários da plataforma. Por exemplo, consumidores terão acesso a cupons de até R\$99 e entregas gratuitas nas primeiras compras, além de preços mais baixos em comparação ao mercado.

Para sustentar a operação, a 99Food aposta em tecnologia proprietária, incluindo inteligência artificial e mapas otimizados. Com isso, a empresa busca melhorar o “match” entre pedidos e entregadores, aumentando a eficiência das entregas.

Atualmente, o tempo médio por pedido varia entre 25 e 30 minutos. Com isso, a empresa afirma operar como o aplicativo de delivery mais rápido do mercado brasileiro.

Em Manaus, cerca de 3,1 mil entregadores já fazem parte da plataforma. Além disso, a empresa oferece ganho mínimo diário de R\$ 250 para quem realizar 20 viagens de moto pela 99, sendo pelo menos cinco de delivery.

DBS anuncia produção de 15 mil motos elétricas neste ano

A Zona Franca de Manaus (ZFM) deve concretizar mais um recorde industrial no Brasil. Isso porque o Grupo DBS, referência nacional em inovação e mobilidade elétrica, anunciou a produção de 15 mil motos elétricas em 2026, o maior volume já registrado no país. Para isso, uma segunda planta industrial de 4.000 m² será implantada no Polo Industrial de Manaus (PIM).

A expansão ocorre em parceria estratégica com a Vammo, startup de tecnologia especializada no aluguel de motos elétricas, que prevê investimentos de R\$ 300 milhões nos próximos dois anos.

A unidade atual, com 1.500 m², seguirá responsável pela fabricação de bicicletas e ciclomotores elétricos, enquanto a nova planta concentrará a produção de motocicletas, incluindo modelos elétricos e também a combustão. A ampliação ocorrerá de forma gradual ao longo do primeiro semestre de 2026.

A linha de produção de motos elétricas tem início previsto para a semana de 20 de abril, seguida pela linha de motocicletas a combustão, a partir de 11 de maio. Já a montagem de bicicletas elétricas deve começar em 25 de maio. A cerimônia oficial de inauguração da nova fábrica está marcada para 25 de junho de 2026.

A expansão também inclui o aumento do quadro de funcionários, com expectativa de alcançar cerca de 200 colaboradores, ampliando o impacto econômico e social da operação na região amazônica.

Os recursos de R\$ 300 milhões serão destinados à ampliação da frota de motos elétricas e ao desenvolvimento de tecnologias de recarregamento e infraestrutura de baterias. Atualmente, a Vammo mantém 5.000 motocicletas em operação para entregadores autônomos e conta com centenas de estações de troca de baterias.

O novo acordo permitirá expandir significativamente essa frota, fortalecendo o modelo de mobilidade por assinatura, que inclui manutenção, seguro e troca rápida de baterias.

“Estamos não apenas quebrando um recorde de produção, mas também ampliando o acesso à mobilidade elétrica no Brasil. Nossa expansão em Manaus, em parceria com a Vammo, representa um passo decisivo para consolidar um ecossistema de transporte mais limpo, eficiente e alinhado às necessidades das cidades e dos trabalhadores do futuro”, diz Ricardo Ducco, diretor do grupo DBS.

FOTO: DIVULGAÇÃO/HYPERA PHARMA



Grupo Hypera Pharma deve investir R\$ 82 milhões em nova fábrica em Manaus

A empresa farmacêutica Brainfarma, do grupo Hypera Pharma, deve investir R\$ 82 milhões em sua nova fábrica em Manaus, a ser instalada na rodovia AM-010. Em balanço apresentado à Suframa, a companhia informou que segue com perspectiva de inauguração em breve.

A empresa teve projeto aprovado na 319ª Reunião Ordinária do Conselho de Desenvolvimento do Estado do Amazonas (Codam), realizada na última quarta-feira (1º), para concessão de incentivos fiscais estaduais.

Segundo a pauta da reunião, a empresa atuará na produção de medicamentos de uso humano, contemplando diferentes classes, como antibióticos, produtos à base de vitaminas, medicamentos hormonais, entre outros itens farmacêuticos.

A estimativa é que a produção ultrapasse 28 mil quilos (KGL) ao longo de três anos de operação, ampliando a presença da indústria farmacêutica na Zona Franca de Manaus, um indicativo do fortalecimento da cadeia de saúde no país.

O superintendente da Suframa, Leopoldo Montenegro, aponta que a chegada da companhia simboliza diversificação econômica ao Polo Industrial, historicamente focado em setores como duas rodas e eletroeletrônicos.

“A implantação da Hypera Pharma representa um avanço importante para o Polo Industrial de Manaus, especialmente pela diversificação da produção e pela atração de investimentos em um segmento estratégico, como o farmacêutico”, disse.



Produção de TVs cresce

A produção de televisores no Polo Industrial de Manaus (PIM) cresceu 11% em janeiro de 2026, somando 1,17 milhão de unidades. O comparativo é em relação ao mesmo período de 2025, quando o Polo produziu 974,9 mil unidades de TVs. Os dados são da Suframa.

De acordo com o Painel da Economia Amazonense (PEA), do Centro da Indústria do Amazonas (Cieam), o resultado sinaliza uma recuperação do segmento após a retração observada em 2025, quando a produção anual caiu para 13,4 milhões de unidades, abaixo dos 13,9 milhões registrados em 2024.

A expectativa da indústria é de avanço ao longo do ano, em um cenário que inclui fatores sazonais de demanda, como grandes eventos esportivos.

Conforme mostrou reportagem da revista PIM Amazônia, a perspectiva para 2026 é de expansão do segmento, com aumento da produção e das vendas no mercado interno.

Para o coordenador de Indicadores do Cieam, André Ricardo Costa, o movimento já observado no início do ano reforça essa tendência. “A retomada na produção de TVs é um sinal importante de reorganização do setor eletroeletrônico, especialmente diante de eventos que historicamente impulsionam o consumo. Além disso, o novo recorde de empregos demonstra a resiliência do Polo Industrial de Manaus, mesmo em um cenário econômico desafiador”, afirma.

O Polo Industrial de Manaus também superou, no início de 2026, a marca de 135 mil empregos diretos, maior nível já registrado na indústria de transformação local.

Segundo o Cieam, indicadores como importação de insumos e confiança industrial apontam para um primeiro semestre mais aquecido.

FOTO: DIVULGAÇÃO/TCL

PIB do Pará fecha 2025 com crescimento de 4,51%

A economia do estado do Pará encerrou 2025 em ritmo acelerado, com crescimento de 4,51%, praticamente o dobro da média nacional (2,29%), segundo o Sistema de Contas Nacionais Trimestrais do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). No quarto trimestre, o Produto Interno Bruto (PIB) estadual alcançou R\$ 69,2 bilhões, equivalente a 2,1% da economia brasileira.

Apesar de uma leve retração de 1,95% na comparação com o trimestre anterior, o recuo é atribuído a ajustes sazonais após períodos de forte expansão, especialmente em atividades como agropecuária e indústria. No acumulado do ano, o estado manteve trajetória consistente de crescimento, com desempenho positivo em todos os grandes setores produtivos.

A agropecuária liderou o avanço, com alta de 11,13%, impulsionada por safras expressivas de milho e soja, além da valorização da pecuária. A indústria cresceu 3,26%, acima da média nacional, sustentada pela mineração, construção civil e indústria de transformação. Já o setor de serviços avançou 3,78%, com destaque para comércio (5,90%) e outras atividades (5,78%).

O bom desempenho generalizado resultou em crescimento de 4,79% no Valor Adicionado Bruto (VAB), reforçando o papel do Pará como um dos principais vetores da economia brasileira.



FOTO: PEDRO GUERREIRO / AG. PARÁ



FOTO: DIVULGAÇÃO/SUFRAMA

PIM mantém faturamento estável

O Polo Industrial de Manaus iniciou 2026 com faturamento praticamente estável, mas com avanço relevante nas exportações e manutenção do nível de empregos. No primeiro bimestre, o polo faturou R\$ 37,04 bilhões, levemente abaixo dos R\$ 37,37 bilhões registrados no mesmo período de 2025. Em dólar, o volume alcançou US\$ 6,73 bilhões.

As exportações somaram US\$ 125,29 milhões no acumulado de janeiro e fevereiro, crescimento de 27,28% frente ao ano anterior. Apenas em fevereiro, foram US\$ 51,38 milhões, com leve alta de 0,59% na comparação anual.

A indústria também manteve força no mercado de trabalho, com 128.985 trabalhadores em fevereiro, entre diretos, temporários e terceirizados. A média de empregos diretos no bimestre ficou em 129,2 mil postos, indicando estabilidade e capacidade de retenção da mão de obra.

Entre os subsetores, o de Duas Rodas liderou o faturamento (20,82%), seguido por Bens de Informática (18,85%) e Eletroeletrônico (15,91%). No ritmo de crescimento, o segmento de Bebidas se destacou com alta expressiva de 43,64%, além de avanços em áreas como Químico, Termoplástico, Metalúrgico e Duas Rodas.

A fabricação de aparelhos telefônicos cresceu 21,63%, enquanto os celulares ultrapassaram 1,8 milhão de unidades, alta de 7,34%. O polo de duas rodas produziu 379 mil motocicletas, motonetas e ciclomotores, com alta de 5,52%.

Para 2026, a Suframa projeta faturamento de R\$ 240 bilhões, crescimento de aproximadamente 5,4% em relação aos R\$ 227,7 bilhões faturados em 2025.

Rondônia amplia safra e transforma café robusta em produto premium com alcance global

A cafeicultura de Rondônia atravessa um momento decisivo de expansão e reposicionamento. A safra 2026 (ciclo 2025-2026) deve alcançar 2,7 milhões de sacas, alta de 18% em relação ao ciclo anterior, segundo a Companhia Nacional de Abastecimento (Conab). O avanço vem acompanhado de produtividade recorde, após dois anos de queda, consolidando o estado como o quinto maior produtor do país e líder no cultivo do café robusta na Região Norte.

O desempenho reflete a combinação de melhores condições climáticas e investimentos em tecnologia no campo, reforçando o papel estratégico de Rondônia no fornecimento de café robusta, variedade mais resistente, com maior teor de cafeína e amplamente utilizada pela indústria de cafés solúveis e blends.

Os chamados Robustas Amazônicos deixaram de ser vistos apenas como insumo de baixo custo e passaram a ganhar reconhecimento nacional e internacional pela qualidade e sustentabilidade. O movimento é resultado de políticas públicas, pesquisa e assistência técnica, que vêm impulsionando a produtividade, a inovação e o acesso a mercados mais exigentes.

Esse novo posicionamento já se reflete em premiações relevantes e no avanço das exportações. As vendas externas saltaram de US\$ 283 mil em 2022 para US\$ 130,9 milhões em 2024, indicando valorização do produto no mercado global. Em 2025, o recuo para US\$ 56,6 milhões é atribuído ao fortalecimento do consumo interno, e não à perda de competitividade.

A produção também carrega um diferencial importante: a sustentabilidade. A região das Matas de Rondônia, principal polo cafeeiro, possui reconhecimento por Indicação Geográfica, o que reforça a identidade e a qualidade do produto. Práticas ambientais e áreas preservadas ajudam a alinhar o café local às exigências internacionais.

Com cerca de 17 mil produtores (90% da agricultura familiar), o café se consolidou como uma das principais bases econômicas do estado. A atividade responde pela maior parte da renda agropecuária em grande parte das propriedades e deve movimentar cerca de R\$ 3 bilhões em Valor Bruto da Produção (VBP) em 2026, ficando atrás apenas da soja.



FOTO: MADSON MARANHÃO/GOVERNO DO TOCANTINS

Projeção de safra histórica no Tocantins

O Tocantins caminha para uma das maiores safras de sua história no ciclo 2025/2026, com produção próxima de 10 milhões de toneladas de grãos, segundo estimativas da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab). O resultado confirma a consolidação do estado como uma fronteira agrícola em expansão no país.

A soja lidera o desempenho, com previsão de 6,12 milhões de toneladas, cerca de 62% de toda a produção, e segue como principal motor de crescimento da área plantada. Favorecida por chuvas regulares durante a colheita, a cultura também apresenta alto nível de produtividade, com médias superiores a 80 sacas por hectare em áreas consolidadas.

O milho também avança e deve atingir, pela primeira vez, 2,8 milhões de toneladas somando as duas safras, indicando ganho de escala mesmo diante de desafios como a janela mais curta de plantio em algumas regiões. O bom desempenho é sustentado por investimentos em tecnologia, manejo de solo e uso de sementes mais produtivas.

No mercado externo, o estado já exportou cerca de 117 mil toneladas de milho entre janeiro e março de 2026, volume formado principalmente por estoques da safra anterior, segundo dados da Secretaria de Comércio Exterior.



FOTO: MAURÍCIO GASPARINI/GEA

Petróleo impulsiona nova rota aérea e movimentação economia no Amapá

A exploração de petróleo na costa do Amapá já começa a gerar efeitos concretos na economia local, combinando retomada das atividades na Margem Equatorial com mudanças logísticas que ampliam o impacto regional. Um dos principais reflexos é a criação da rota aérea entre Macapá e Oiapoque, utilizada no transporte de trabalhadores envolvidos na fase de pesquisa e prospecção.

Atualmente, cerca de 400 profissionais atuam nesse sistema de embarque. Antes, o deslocamento ocorria a partir de Belém, o que limitava a circulação de renda no estado. Com a nova dinâmica, o aumento de voos semanais passou a aquecer setores como hotelaria, alimentação e serviços, ampliando os efeitos indiretos da cadeia de óleo e gás.

O movimento ocorre em paralelo à retomada dos estudos e atividades exploratórias na chamada Margem Equatorial, considerada uma das novas fronteiras energéticas do país. A operação é conduzida pela Petrobras, que voltou a avançar na região após cumprimento de protocolos técnicos.

Estimativas apontam que a área da Foz do Amazonas possui potencial expressivo de reservas, com capacidade de promover uma transformação econômica relevante no estado, tanto pela geração de empregos quanto pela atração de investimentos.

Com a reativação das pesquisas e a reorganização da logística, o Amapá passa a se posicionar como um polo emergente no setor de óleo e gás, com impactos já perceptíveis na economia local e perspectiva de expansão nos próximos anos.



FOTO: MARCELO LELIS / AG. PARÁ

Bioeconomia paraense movimentada R\$ 9 bilhões por ano

A bioeconomia do Pará já movimentada cerca de R\$ 9 bilhões por ano, o equivalente a 3,8% do PIB estadual, e concentra aproximadamente 78% de toda a atividade do setor na Amazônia, o que consolida o estado como principal polo desse modelo econômico na região.

Nos três primeiros anos do Plano Estadual de Bioeconomia (PlanBio), mais de R\$ 1,1 bilhão foram mobilizados, com impacto direto na estrutura produtiva: mais de quatro mil bioindústrias envolvidas, 5,5 mil negócios apoiados e cerca de 403 mil pessoas beneficiadas.

O número de startups ligadas à bioeconomia cresceu 160% no período, acompanhado por investimentos de cerca de R\$ 17 milhões em biotecnologia. A estratégia inclui o fortalecimento de cadeias produtivas sustentáveis, incentivo a negócios comunitários e ampliação da industrialização de recursos da floresta.

CONTEÚDO
EXTRA



SITE

Você conhece o Programa Conexão Amazônia? Aponte o celular para o QR-code e descubra!

“Maior gargalo na logística do Amazonas é a malha viária do Distrito Industrial”

Executivo do setor portuário destaca a importância de avanços em infraestrutura, mas alerta para o possível impacto na atividade econômica e na arrecadação pública

POR JUAREZ FILHO

PIM Amazônia conversou com o diretor executivo do Grupo Chibatão, um dos maiores complexos portuários privados da América Latina.

O administrador amazonense Jhony Fidelis, natural de São Paulo de Olivença, revolucionou a gestão portuária na região Norte, juntamente com seu fundador, José de Oliveira, conhecido como Passarão.

Jhony conheceu a logística em 2001, quando entra para a Tomiasi como auxiliar administrativo, e depois de várias promoções, consegue uma oportunidade na Log-In.





Jhony Fidelis, diretor executivo do Grupo Chibatão.

QUEM ERA O JHONY ANTES DA LOGÍSTICA? DE ONDE VOCÊ VEIO E COMO FOI O CAMINHO ATÉ CHEGAR A MANAUS?

A história é longa, mas eu vou tentar resumir. Eu sou de São Paulo de Olivença, interior do Amazonas, no Alto Solimões. Eu nasci em 1986 e vim de lá em 1989. Em São Paulo de Olivença, assim como os outros interiores, a economia é de subsistência. Você pesca para comer e você planta também para comer. E eu vim com meus pais de lá.

A minha mãe trabalhou no restaurante Caranguejo, na praça do Eldorado, e meu pai era garçom do Tropical Hotel. A gente veio buscando melhoria de vida, como muitos do interior, com determinação.

Dada toda a dificuldade que eu vi meus pais passarem, a única forma que eu vi de passar por cima disso, de ser alguém, de ter uma profissão, de ter meu dinheiro, era realmente buscar os estudos.

O meu pai e a minha mãe não tinham condição (financeira), então eu vendi picolé, laranja, lavei carro, vigiei carro, para justamente ter um sustento para que eu pudesse ajudar minha mãe e meu pai, mas, também ter algum dinheiro para comprar um tênis, para comprar uma bolsa, para ir para a escola. Então, desde pequeno eu trabalho.

QUANDO A LOGÍSTICA ENTROU DE VEZ NA SUA TRAJETÓRIA PROFISSIONAL?

Eu entrei na Tomiasi em 2001. Antes disso, trabalhava em uma obra do Senai que ficava ao lado da Coimpa, que era uma creche e hoje é uma escola técnica. Lá eu vi um folheto do IEL que era para o projeto “Menor Aprendiz”, eu fui me inscrever e fa-

NÃO ADIANTA TER INCENTIVOS FISCAIS DA ZONA FRANCA DE MANAUS SE NÃO TEM LOGÍSTICA.

zer os testes. Na quarta entrevista eu passei para a Tomiasi e aí fui ser menor aprendiz.

Trabalhava vendo documentação, tirando xerox, e fui conhecer uma gestora chamada Joice Guimarães. Ela era uma gestora rígida e realmente me colocou no eixo na questão da criticidade.

Ela falava assim: “menino, você tem que ser crítico no que você faz. Se você está conferindo documento, a sua conferência tem que ser a melhor possível”.

Através dela eu fui contratado como auxiliar administrativo, depois passei a ser assistente administrativo, depois analista administrativo, e fui trabalhar na área operacional, de vistoria de contêiner, reparo de contêiner, que é a oficina.

Quando chegam em Manaus, boa parte (dos contêineres) chega avariada no processo de desconsolidação de carga e no transporte. Então fui trabalhar na oficina que reparava esses contêineres.

Em 2006, eu fazia faculdade na Fucapi, e tinha um amigo da Suframa que era da minha sala. Ele me informou que estaria vindo outra empresa para Manaus, um armador de contêineres, que era a Log-In. Eu me inscre-

vi pelo site e fui chamado para uma entrevista.

Na primeira entrevista, na segunda entrevista e na terceira entrevista, eu fui reprovado.

Eu ainda estava cursando faculdade e o pré-requisito era estar graduado e ter a carteira de motorista. E tinha uma outra situação, que era a forma que eu estava vestido, porque enquanto os outros candidatos estavam de forma social, eu fui praticamente com a farda de onde trabalhava.

Mas, na quarta vez, dado o conhecimento técnico da parte de operação de terminal de contêineres vazios, foi-me dada a oportunidade.

ENTÃO AQUI VOCÊ PASSOU POR UM PONTO DE VIRADA...

Então, em 2008, fui fazer um treinamento pela Log-In em Fortaleza, quando voei de avião pela primeira vez na minha vida. De lá fui para o Rio de Janeiro fazer outro treinamento, quando conheci o Marco Moraes e Eduardo Miguez, que são pessoas que escutaram a minha história, porque não era normal eles receberem um amazonense para fazer um treinamento.

Dado o que foi demonstrado, eles entenderam que era uma pessoa técnica e, assim, eles me deram uma oportunidade para que esse trabalho técnico pudesse ser aplicado não somente na operação deles na Amazônia, mas em todo o Brasil.

E aí é o que eu falo, Deus te abençoa através das pessoas. Marco Moraes, Passarão (fundador do Chibatão), Eduardo Miguez, entre outras pessoas, Deus colocou na minha vida para que pudesse me abençoar. Foi-me dada a oportunidade. E Deus me deu a capacidade de aproveitar cada uma delas.

Trabalhei na Log-In até 2011. Em

2009 eu fui promovido à Coordenação de Operações cuidando do Norte e Nordeste. No final de 2009 comecei a tratar de todas as operações de terminais de contêineres vazios em nível Brasil e Argentina. E aí foi quando, graças ao resultado, graças às pessoas, eu ganhei visibilidade.

COMO COMEÇOU SUA RELAÇÃO COM O GRUPO CHIBATÃO E O QUE LEVOU À SUA SAÍDA DA LOG-IN?

A minha relação com o Passarão começou quando a Log-In veio para Manaus, em 2008.

O primeiro porto onde a Log-In operou foi o Chibatão. Esse contrato foi rompido em 2009 e a Log-In passou a operar em outro porto, dado o nível de serviço. E nesse processo, que a gente chama de encerramento de contrato, eu participei da reunião com o Passarão.

Posteriormente, em 2011, encontrei o Passarão em uma reunião na Petrobras. A gente começou a conversar e ele questionou o motivo do rompimento. Eu informei que as operações não estavam tão boas e acabavam impactando no cliente da Log-In. E a Log-In sem cliente não é nada, por isso a decisão.

QUALQUER OUTRO OPERADOR DO MUNDO NÃO CONSEGUE OPERAR AQUI POR CAUSA DESSA CONDIÇÃO.

Percebi que o Passarão ficou surpreso pela forma que eu traduzi isso para ele, de uma forma muito tranquila. Ele sempre teve aquela imagem de turrão, explosivo, mas ele ouviu muito bem.

E, para minha surpresa, uma semana depois ele me chamou para tomar um café e a gente começou a conversar. Depois de outro café, veio outro café e ele fez o convite para trabalhar no grupo Chibatão, em 2011, para montar uma transportadora de contêineres, que era a HTR Transportes.

Naquela época, o grupo Chibatão tinha a transportadora ATR e a Tomiasi Transportes.

E QUAL ERA EXATAMENTE A SUA MISSÃO DENTRO DO GRUPO NAQUELE MOMENTO?

nava a operação no Porto Chibatão.

Relataram todo o nível de serviço e todo o distrato que houve na operação de 2007 até 2009. O Passarão ficou bem perplexo porque ele não sabia que isso acontecia. Ele não tinha essa consciência.

Os executivos da época falavam que a empresa estava indo bem, mas no final, na operação e na satisfação do cliente, a empresa estava indo muito mal.

Foi quando ele realmente colocou como objetivo mudar esse cenário, mudar essa imagem da empresa. Alinhamos um novo contrato e a Log-In voltou para o porto Chibatão em 2011.

Quando a Log-In informou que voltaria, o Passarão já na mesma reunião falou: “quem vai cuidar desse

EM 2023 FICAMOS 78 DIAS PRATICAMENTE SEM RECEBER NAVIOS EM MANAUS, CAUSANDO DESABASTECIMENTO ENORME NA INDÚSTRIA E NO COMÉRCIO.

Era montar a transportadora. Como eu vim de armador, o Passarão acabou enxergando esse conhecimento na parte de operações.

Ele começou a conversar bastante sobre a operação portuária a partir de navios, como isso funcionava, e a gente começou a fazer uma agenda com ele para visitar os armadores em São Paulo e Rio de Janeiro. E, é claro, fomos visitar o armador que eu trabalhava, que era a Log-In.

E nessa primeira reunião com o diretor presidente da Log-In, juntamente com o gerente de operações, que era o Bruno Januzzi, acabaram dando o feedback ao Passarão de como funcio-

contrato vai ser o Jhony”.

E COMO FOI O PROCESSO DE RECUPERAÇÃO DA OPERAÇÃO E DA IMAGEM DO PORTO?

Eu vim efetivamente para dentro do Grupo Chibatão e, junto com o Passarão, começamos a levantar todo o diagnóstico naquele momento da empresa. E, desse diagnóstico, o que nós deveríamos fazer para alcançar o nível profissional satisfatório para que a gente pudesse recuperar o mercado.

Naquela época o Porto Chibatão tinha 15% do mercado e outro porto em Manaus tinha 85%. Lembrando que a infraestrutura do Porto Chiba-

tão sempre foi a maior dos portos que estão em Manaus.

O Passarão foi um grande empreendedor do norte do Brasil e do Amazonas. O que o Passarão investiu na logística do Amazonas, nenhum outro empresário investiu, e ele não foi reconhecido.

DE QUANTO ESTAMOS FALANDO QUANDO SE TRATA DOS INVESTIMENTOS DO GRUPO NA ÚLTIMA DÉCADA?

Somente em gestão portuária, em logística, em tecnologia, guindastes e sistemas, esse valor ultrapassa R\$ 5 bilhões. Por exemplo, em estrutura portuária, se uma empresa em 2020 lançou o guindaste X, em 2023, lançou outro guindaste. Já tornou obsoleta a tecnologia anterior.

Isso funciona para os guindastes, para os empurradores, para os caminhões, para as carretas, para os sistemas e na ampliação de píer, porque os navios crescem anualmente.

Se você for comparar, há 20 anos atrás, os navios eram de 150 metros. Hoje você já tem navios de 450 metros. O maior navio que operou em Manaus, operou no porto Chibatão, que foi o Monte Sarmiento, da Aliança, com 5.800 contêineres.

O investimento é contínuo. Caso contrário, você se torna uma operação obsoleta e o Passarão nunca fez conta para isso. Ele era empreendedor e, dessa forma, conseguiu construir uma estrutura portuária na região norte do Brasil que não deixa a desejar para nenhuma outra estrutura do Sul, do Sudeste ou do Nordeste.

QUEM OLHA DE FORA, VÊ INFRA-ESTRUTURA. MAS QUEM CONHECE O PORTO DE DENTRO, SABE QUE PORTO



Porto Chibatão já soma mais de R\$ 5 bilhões em investimentos e se tornou um dos maiores complexos portuários privados da América Latina.

É GENTE, É PROCESSO, É DEMANDA. O QUE MUDOU, NA PRÁTICA, NA GESTÃO PARA QUE O CHIBATÃO GANHASSE ESCALA E MERCADO?

O Passarão era muito dinâmico e acelerado, e você não tinha muito tempo para explicar as coisas para ele. A forma que a gente encontrou para traduzir isso para ele foi a seguinte: “Passarão, você, nesse momento você é 3 vezes maior do que outro porto que está em Manaus. Por que ele opera com 85% do mercado e você tem 15%? Tem alguma coisa errada aí”.

Foi quando realmente ele começou a entender que a gente tinha um problema de nível de serviço, e que precisava tratar isso.

Eu tenho muito orgulho de falar isso. Todas as transformações, todas as melhorias do grupo Chibatão, foram feitas com o Passarão em vida. Ele participou de tudo. Não somente ele, como também a Erisvanha (Ramos), que é a esposa dele. E hoje há uma continuidade também com as filhas dele, tanto com a Jéssica (Oliveira) quanto com a Isabele (Oliveira). Eu

posso afirmar para você que o DNA do Passarão está vivo dentro de nós.

E COMO ESSA MUDANÇA DE GESTÃO SE TRADUZIU NA OPERAÇÃO DO PORTO?

A gente não parou de investir, a gente não parou de crescer, a gente não parou de acreditar na região, a gente não parou de desenvolver novos negócios.

E aí vem todo o processo administrativo de auditoria, levantamento de necessidades, construção de um organograma, a criação de setores, a formação de gestores, formação de operadores de empilhadeira, formação de operadores de guindaste.

Todos os nossos guindastes são europeus. Na América Latina, somente o Porto Chibatão compra esse tipo de

equipamento. Porque é alta tecnologia e um custo de investimento elevado.

Quando você compara um guindaste Liebherr com qualquer outro guindaste fabricado na Ásia, você tem praticamente quase 40% de um custo maior. A gente compra qualidade porque o comércio e a indústria demandam isso.

A partir do momento que a carga chega em qualquer porto do mundo, no Brasil, o cliente quer a carga e a gente precisa garantir essa entrega com agilidade, através de equipamentos modernos e robustos e, principalmente, com durabilidade.

O AMAZONAS BATEU RECORDE NA MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES NO ANO PASSADO. ESSE CRESCIMENTO É UM FENÔMENO LOCAL OU ACOMPANHA UMA TENDÊNCIA NACIONAL DO SETOR AQUAVIÁRIO?

Quando você compara o crescimento do Amazonas na região norte com o Sul, Sudeste e o Nordeste, o Norte sempre está com dois dígitos acima.

A questão da Zona Franca de Manaus na reforma tributária, além de manter o nosso diferencial de incentivos trouxe mais segurança, e isso tem atraído muitas empresas, seja para montar uma nova fábrica, seja a fábrica em Manaus aumentando o seu nicho de mercado, aumentando o nicho de produtos.

A REFORMA TRIBUTÁRIA JÁ ESTÁ GERANDO EFEITOS CONCRETOS NA DEMANDA POR OPERAÇÕES NO PORTO?

Bastante, e com novas empresas. O fato é que hoje, no Distrito 1 e no Distrito 2 há uma falta de bons terrenos para que as novas fábricas possam se

A MOVIMENTAÇÃO RECORDE DE 1 MILHÃO DE CONTÊINERES, EM 2025, SE DÁ PELO SUCESSO DO COMÉRCIO, PELO SUCESSO DA INDÚSTRIA E, PRINCIPALMENTE, PELA INFRAESTRUTURA LOGÍSTICA QUE NÓS TEMOS NO ESTADO DO AMAZONAS.

instalar. A Suframa está trabalhando muito forte com o Governo do Amazonas e a Prefeitura de Manaus para que possa disponibilizar novas áreas para as fábricas que estão vindo para Manaus.

Então, a movimentação recorde de 1 milhão de contêineres em 2025, se dá pelo sucesso do comércio, pelo sucesso da indústria e, principalmente, pela infraestrutura logística que nós temos no Estado do Amazonas.

Porque se a gente não tivesse infraestrutura logística no nosso Estado, a gente teria entrado em colapso, assim como o Nordeste, o Sul e o Sudeste entram, onde a demanda da movimentação é muito maior do que a capacidade que os portos têm de movimentação nessas regiões. Em 2026, a meta é que o mercado de Manaus movimente mais de 1,1 milhão de contêineres.

A EXPECTATIVA É DE NOVO CRESCIMENTO EM 2026, MESMO APÓS O RECORDE DO ANO PASSADO?

Com certeza. As novas fábricas e o fomento do comércio fazem com que a movimentação aumente.

QUAL É A PRINCIPAL DIFERENÇA ENTRE OPERAR UM PORTO NA AMAZÔNIA E EM OUTRAS REGIÕES DO BRASIL OU DO MUNDO?

No mundo ou em qualquer outro lugar fora da Amazônia, você opera os navios através de um cais fixo, ou seja, é o mar, e o navio atraca em terra firme. Você constrói uma laje na beira do mar, com profundidade, e o navio atraca no cais fixo, em laje de concreto.

O navio tem muito mais estabilidade para operar e, com essa condição de um cais fixo, você consegue implementar um equipamento chamado

Ship-to-Shore (STS), que é conhecido como portêiner.

Esse equipamento opera em cima do navio, então o operador que está naquela operação atua com maior facilidade, porque como o equipamento está em cima do navio, ele pega o contêiner com maior facilidade e ele consegue descarregar o navio com mais produtividade. É um equipamento moderno que opera nos grandes portos, onde o guindaste vai em cima do navio retirar o contêiner e trazê-lo para o cais fixo, colocando em cima da carreta para seguir para o pátio.

Na comparação com a Amazônia, a gente tem a nossa cheia e a nossa vazante. Por exemplo, no local onde atraca o navio no Porto Chibatão, a variação do píer flutuante é de até 10 a 12 metros, dependendo do ano. O píer fica lá embaixo na vazante e lá em cima na cheia.

O píer é construído como se fossem balsas acopladas uma nas outras, sendo que algumas balsas têm um guindaste fixo, para que dê condição de descarregar a carga do navio. Quando você vem para a Amazônia, toda a estrutura é móvel e ela tem uma variação de dois graus. Ela trabalha se movimentando, e essa ancoragem no meio do rio é feita através de poitas, que são pedras de concreto ancoradas em correntes lançadas no meio do rio.

Cada módulo do cais do Porto Chibatão tem seis poitas e seis molinetes, que é um guincho elétrico com uma tensão de dez toneladas. Quando o rio está secando, ele vai apertando a corrente automaticamente. Quando o rio está enchendo, ele vai soltando a corrente também automaticamente. A gente tem uma equipe de 11 pessoas que fazem essa checagem diária cuidando só disso, porque quando o



Porto possui capacidade de carga estática de 40 mil TEUs em toda sua estrutura.

navio está atracado, a gente tem que garantir a estabilidade e a segurança.

A comparação objetiva de se operar na Amazônia e em qualquer outro lugar do mundo, é a questão da dificuldade mesmo, dado o fenômeno natural da região que é a cheia e a vazante, e, a estrutura de lá que é fixa e a daqui é totalmente móvel.

ENTÃO OPERAR GUINDASTES NA AMAZÔNIA EXIGE UM NÍVEL DE HABILIDADE MUITO ACIMA DA MÉDIA. COMO É ESSE TRABALHO NA PRÁTICA?

O operador de guindastes na Amazônia, da forma que o Porto Chibatão opera hoje, ele opera qualquer outro guindaste do mundo. É qualquer outro operador do mundo não consegue operar aqui por causa dessa condição.

Primeiro, você está com um guindaste fixo em cima de um módulo, descarregando o contêiner de cima do navio com a variação de dois graus. É habilidade e tecnologia para que isso ocorra.

E lembrando um ponto muito importante, a produtividade do equipamento mais moderno do mundo hoje, que é o portêiner, é de até 85 movimentos por hora. No Porto Chibatão, a produtividade fica entre 50 e 60 movimentos por hora.

A tecnologia e o treinamento dos nossos caboclinhos fizeram com que a gente se tornasse muito competitivo na produtividade da operação portuária.

Antigamente um navio ficava ancorado no meio do rio e demorava 40 dias para ser descarregado. Com o advento dos guindastes portuários, com o primeiro sendo implementado em Manaus em 2006 pelo Passarão, já caiu para dez dias. E com o advento do guindaste Post-Panamax que nós temos hoje, caiu de dez dias para três dias. O comércio ganhou em agilidade, o polo industrial ganhou em agilidade.

O QUE A SECA SEVERA DE 2023 ENSINOU PARA A LOGÍSTICA DA AMAZÔNIA?

Em 2023, a estiagem severa foi subestimada, porque ninguém esperava. Apesar de ter tido informação dos práticos, tanto os portos quanto a indústria, os órgãos, o comércio, realmente subestimaram, porque a estiagem na região amazônica tem todo o ano, mas a palavra “severa” não era algo esperado.

Subestimamos e ficamos 78 dias praticamente sem receber navios em Manaus, causando desabastecimento enorme na indústria e no comércio.

Dados divulgados pela Sedecti, apontaram mais de R\$ 2 bilhões de prejuízo em 78 dias. Realmente parou o Amazonas, 2023 foi um ano muito ruim, mas, também de aprendizado.

E COMO SURTIU A SOLUÇÃO LOGÍSTICA PARA EVITAR UM NOVO COLAPSO EM 2024?

Em 2024 passamos a acompanhar um pouco mais a vazante e foi apontado que em 2024 a estiagem seria tão severa quanto 2023. E realmente a natureza desafiou, e foi severa. Mas em 2024 a gente teve oportunidade de pensar.

Nós, do Grupo Chibatão, pensamos: se o Passarão conseguiu fazer uma operação dessa no meio do Rio Negro, onde hoje a gente tem capacidade de atracar navios de até 300 metros e operar em três dias, por que a gente não consegue fazer uma estrutura portuária antes da enseada do Madeira e do Tabocal, que é o ponto crítico onde o navio não conseguiria passar?

Desenhamos o projeto, e num primeiro momento fomos chamados de loucos, e que não se faz isso em nenhum lugar do mundo. Mas a gente não tinha opção.

Através da Marinha e do capitão dos Portos, André Carvalhaes, que comprou a ideia, assim como outros órgãos também compraram a ideia, a gente conseguiu estruturar e ancorar uma estrutura em frente à Itacoatiara, no meio do rio.

Não vou falar que foi fácil, foi uma operação complexa, mas, o Estado do Amazonas não parou, Boa Vista não sofreu com a estiagem do 2024 dada essa iniciativa estratégica que o Grupo Chibatão teve, de assumir a responsabilidade, de montar uma estrutura em Itacoatiara, que não foi uma estrutura com custo baixo. Foi muito elevado.

Mas a nossa preocupação foi: a gente não poderia participar novamente de uma paralisação do Estado do Amazonas.

SE O PORTO PARAR, A ECONOMIA PARALISA...

Se a gente cruzasse os braços, a credibilidade da Zona Franca de Manaus seria abalada. O empresário, a indústria e o comércio não vão investir milhões de reais pra trabalhar seis meses por ano.

Então não adianta ter incentivos fiscais da Zona Franca de Manaus se não tem logística. A gente trabalhou muito forte para implementar essa operação em Itacoatiara, operação essa que foi a primeira operação off-shore de navio de contêiner do mundo, ou seja, uma solução amazônica, uma solução regional, que trabalhou para que a estiagem severa pudesse ser minimizada em 2024.

Na verdade, a Operação em Itacoatiara garantiu que o navio chegasse em Itacoatiara sem redução de calado. O navio veio cheio e descarregou uma parte para balsas, e essa carga chegou até Manaus.

SE HOUVER INVESTIMENTO EM ITACOATIARA, ELES CHEGAM A MOVIMENTAR ATÉ 50 MILHÕES DE TONELADAS DE GRÃOS POR ANO

SE A GENTE CRUZASSE OS BRAÇOS, A CREDIBILIDADE DA ZONA FRANCA DE MANAUS SERIA ABALADA

ITACOATIARA PODE SE CONSOLIDAR COMO UM HUB LOGÍSTICO OU SEU PAPEL AINDA É PONTUAL, LIGADO A SITUAÇÕES ESPECÍFICAS COMO A ESTIAGEM?

O grande forte hoje daquela região é a operação do agronegócio, que são os grãos. Itacoatiara opera entre 8 a 10 milhões de toneladas do agronegócio por ano, é um potencial gigantesco. A capacidade que Itacoatiara tem de aumentar esse volume e chegar a 50 milhões de toneladas é muito grande, porque os portos do Sul, Sudeste e Nordeste estão colapsados.

O Arco Norte vem crescendo ao longo dos anos, que é aquela parte de Mirirituba, de Santarém e de Boa Vista, dada essa falta de infraestrutura no Sul, Sudeste e no Nordeste. Se houver investimento em Itacoatiara, chega a movimentar até 50 milhões de toneladas por ano.

Itacoatiara, na estiagem de 2024, se mostrou um ponto estratégico. O correto seria dragar a enseada do Madeira e Tabocal, para que o navio pudesse passar durante os 12 meses do ano, sem qualquer tipo de restrição.

Mas a gente é impactado por questões burocráticas, de governo, de órgãos, da parte ambiental. Enquanto a dragagem correta não acontecer, Itacoatiara é um ponto estratégico como hub de transbordo de contêineres para balsa, e essa balsa chegar até Manaus.

QUAL É HOJE O PÊSO DA OPERAÇÃO DE VOCÊS PARA A ECONOMIA DO AMAZONAS E DE RORAIMA?

Ter 75% do volume de Manaus não é fácil. Você tem que estar acompanhando as tendências de mercado na parte de sistema, na parte de equipamentos, na parte de profissionais. Você acompanha todo esse cenário para que você tome ações preventivas para não ficar obsoleto.

Porque a gente sabe que, pela movimentação que Manaus tem hoje, e que ainda vai crescer, se a gente falhar aqui no nível de serviço e na parte de investimentos, a gente se iguala ao Sul, Sudeste e ao Nordeste do país.

Ou seja, sem investimento o Porto passa a ser um gargalo, e ele trabalha contra o crescimento da indústria e o comércio. Se a carga chega nos portos, seja ela matéria prima ou produto acabado para atender a indústria, o comércio... se a carga ficar no porto, a indústria não consegue produzir e o comércio não consegue vender.

Se ambos não conseguem fazer negócios, automaticamente você cria um gargalo gigantesco, tanto na logística quanto na economia do estado do Amazonas.

O QUE AINDA FALTA PARA A LOGÍSTICA DO AMAZONAS ALCANÇAR UM NÍVEL DE COMPETITIVIDADE GLOBAL?

A iniciativa privada tem feito o seu trabalho. O Porto Chibatão hoje tem capacidade de movimentar, sozinho, 900 mil contêineres por ano, e a gente está em processo de investimento, com o aumento da nossa área alfandegada em quase 300 mil metros quadrados.

A gente vai ter outro porto em Manaus, o Porto ATR, com dois berços e guindastes modernos, também para contêiner.

Em Itacoatiara, compramos um terreno e estamos desenvolvendo um projeto para o agronegócio, porque Itacoatiara tem muito potencial, dado os gargalos do Sul, Sudeste e Nordeste.

No ano passado, nós inauguramos dois terminais de contêineres novos para contêineres vazios no Distrito Industrial, porque a volumetria de contêineres aumentou.

ONDE ESTÁ O GARGALO HOJE?

O que a gente vê, hoje, é que o maior gargalo é na iniciativa pública, como por exemplo, o acesso aos portos de Manaus é muito deficitário. O acesso dos portos e as ruas do distrito são do mesmo tamanho e largura e com a mesma estrutura de quando Manaus movimentava 100 mil contêineres por ano. E hoje movimenta mais de 1 milhão de contêineres.

A infraestrutura não acompanhou. Tanto o Município quanto o Estado não enxergam a logística do Amazonas como prioridade, porque se enxergassem, eles tratariam isso com total velocidade e agilidade.

O Porto Chibatão vai investir, mas o colapso será no acesso e o acesso é

algo que tem que ser tratado pelo Estado e pelo município. O ano passado já foi muito difícil, foi muito complexo para o transportador ou o cliente operarem nas vias que acessam os portos de Manaus. É uma única via, a Felismino Soares, por onde passam esses 1 milhão de contêineres.

Já fizemos um projeto junto com o Super Terminais, apresentamos via Cieam (Centro da Indústria do Estado do Amazonas) para o Estado e município, mas infelizmente não evoluiu.

A gente faz aqui a nossa parte, e, quando a rua colapsar, quem vai perder a arrecadação é o Estado e o município. O maior gargalo hoje na logística do Amazonas é o acesso aos portos, e a malha viária do Distrito Industrial.

Tanto Estado quanto município deveriam dar mais atenção para a indústria e para os acessos. O primordial hoje, para que não haja gargalo, é trabalhar de forma urgente o acesso aos portos de Manaus, que são vias públicas.

CONTEÚDO EXTRA



VÍDEO

Confira a entrevista completa.

Fábrica de Manaus conecta cadeia da castanha no interior do Amazonas

Projeto articula o Polo Industrial com o extrativismo, gera renda, qualificação e cria produção em Lábrea (AM)

POR FRANCISCO GOMES

INFOGRÁFICO: IDESAM

A costumado ao trabalho na floresta, Rogério Rocha nunca imaginou operar equipamentos, lidar com controle de umidade ou entender parâmetros exigidos por uma cadeia produtiva com padrões industriais de Manaus.

“A gente só tirava o que dava da mata e vendia do jeito que dava. Hoje tem padrão. Se errar aqui, lá na frente dá problema”, explica.

A mudança começou quando o resíduo da castanha, antes descartado na atividade extrativista, passou a integrar uma cadeia produtiva conectada à indústria.

O projeto é liderado pela Tutiplast Indústria e Comércio, fabricante instalada no Polo Industrial de Manaus (PIM) há 33 anos, que passou a desenvolver compósitos a partir de matérias-primas de origem regional e a estruturar uma rede de produção no interior do estado.

É a partir dessa conexão entre indústria e extrativismo que uma cadeia produtiva começa a se formar fora da capital — em um cenário historicamente marcado pela concentração econômica em Manaus.



FOTO: TUTIPLAST



Com novas oportunidades, ficar no território passa a ser alternativa concreta.



Concentração econômica

Impulsionada pelo Polo Industrial de Manaus (PIM), a capital amazonense consolidou-se como a sexta maior economia do País, com Produto Interno Bruto (PIB) de R\$ 127,6 bilhões, o equivalente a cerca de 79% de toda a riqueza gerada no Amazonas, segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

A indústria, puxada pelo PIM, e os setores de comércio e serviços, fortemente dependentes desse dinamismo, concentram mais de 90% da economia local. O modelo Zona Franca de Manaus (ZFM) sustenta cerca de 600 indústrias e responde por mais de meio milhão de empregos, entre diretos e indiretos.

Ainda assim, esse crescimento permanece altamente concentrado. Fora de Manaus, o restante do Amazonas segue em outro ritmo, mais lento,



Resíduo da castanha, antes descartado, ganha valor econômico em processo de beneficiamento.



mais dependente e, em muitos casos, à margem desse avanço econômico.

O contraste expõe uma contradição histórica do próprio modelo ZFM, implementado na década de 1960 com o objetivo de integrar e desenvolver a região amazônica, e não apenas um município.

Essa concentração é apontada em estudos acadêmicos, como o artigo Efeitos econômicos da Zona Franca de Manaus, dos economistas Rogério Gonçalves e Philipp Ehrl, publicado pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea).

“Indubitavelmente, com a concentração da atividade econômica em Manaus, houve um aumento da densidade demográfica e da respectiva renda [em Manaus], deixando para os demais municípios certo vazio demográfico e baixa renda”.

Eles acrescentam que o cenário limita a capacidade de os municípios do interior aproveitarem suas vocações econômicas.

“Há uma forte concentração de atividades econômicas e de oferta de serviços em Manaus, em detrimento dos demais municípios do Amazonas, que padecem de uma estagnação econômica sem precedentes, ainda que sejam detentores de uma grande reserva de recursos naturais e de potenciais econômicos assentados nos seus espaços territoriais”, aponta o estudo.

Um levantamento da Universidade do Estado do Amazonas (UEA) reforça esse diagnóstico ao apontar que mais de



CADEIAS PRODUTIVAS DA FLORESTA GANHAM ESPAÇO NA INDÚSTRIA

A Tutiplast iniciou suas operações no interior com o aproveitamento do curauá, planta nativa da região com elevada resistência mecânica. A fibra é utilizada na produção de mantas agulhadas e tecidos técnicos empregados em processos de termoprensagem na indústria automotiva.

A matéria-prima é cultivada por agricultores familiares da comunidade de Novo Remanso, distrito de Itacoatiara, na Região Metropolitana de Manaus. Atualmente, mais de 70 famílias participam da cadeia produtiva, que envolve cultivo, coleta, tratamento e envio da fibra para aplicação industrial.

80% dos municípios amazonenses apresentam “gestão crítica na autonomia”, com grande dificuldade de se sustentar com receitas próprias.

Na prática, isso significa forte dependência de transferências da União e do Estado para manutenção de serviços básicos. Com exceção de Manaus, a maior parte dos municípios enfrenta limitações fiscais relevantes.

Essa limitação fiscal impacta diretamente o desenvolvimento social. Segundo o estudo, nenhum município amazonense alcançou nível alto de desenvolvimento, e mais da metade apresenta baixo desempenho em educação. A relação é direta: menor capacidade de arrecadação e investimento tende a resultar em piores indicadores de qualidade de vida.

Lábrea como retrato

Lábrea ilustra esse cenário. Com PIB de aproximadamente R\$ 743 milhões e PIB per capita de R\$ 16,3 mil, o município é sustentado principalmente pela agropecuária (39,1%) e pela administração pública (38,9%). Apesar da expansão do agonegócio, enfrenta desafios estruturais de desenvolvimento humano.

O extrativismo, sobretudo de borracha, castanha e açaí, e o comércio sazonal são essenciais para a economia local. Ainda assim, Lábrea lidera o desmatamento no Amazonas, segundo o Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (Inpe).

FOTO: REPRODUÇÃO



“**QUANDO VOCÊ GERA EMPREGO E RENDA PARA ATIVIDADES SUSTENTÁVEIS NO INTERIOR, VOCÊ GERA ALTO CUSTO DE OPORTUNIDADE PARA ATIVIDADES PREDATÓRIAS, AQUELAS DE ALTO IMPACTO AMBIENTAL.**”

FABIO CALDERARO

Gerente de negócios



Em Lábrea, extrativismo e administração pública concentram a atividade econômica.

O município apresenta também baixo Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM): 0,531. O indicador considera educação, renda e longevidade e enquadra Lábrea na faixa de desenvolvimento humano baixo. Vale destacar que o IDH é construído a partir do Censo Demográfico, que ainda não teve todos os dados publicados pelo IBGE.

É nesse contexto que a iniciativa da Tutiplast passou a apostar na implantação de pequenas unidades industriais no interior. Para o gerente de novos negócios da companhia, Fabio Calderaro, o setor termoplástico tem capacidade de

induzir encadeamento produtivo para além da região metropolitana.

Desde 2022, para atender às metas de descarbonização de clientes na Agenda 2030, a Tutiplast apostou na fabricação de compósitos utilizando materiais de baixo carbono, ou seja, materiais que incorporam fonte renovável no processo e majoritariamente matéria-prima de origem regional, reduzindo o uso de insumos derivados de petróleo e as emissões associadas ao processo produtivo.

“A Tutiplast vive agora um processo de transição ecológica. Sabemos que os nossos clientes possuem metas de descarbo-

nização na Agenda 2030 e no programa GHG (que mede, gerencia e relata emissões de gases de efeito estufa), e eles têm que melhorar seus relatórios. Então, a gente quer ser uma boa opção de fornecimento para os nossos clientes”, conta.

A iniciativa busca estruturar uma cadeia produtiva baseada em insumos da floresta, ao mesmo tempo em que gera renda adicional para comunidades rurais.

“Quando você gera emprego e renda para atividades sustentáveis no interior, você gera alto custo de oportunidade para atividades predatórias, aquelas de alto impacto ambiental. Então, o homem do interior não precisa ir para atividades como garimpo ou extração ilegal de madeira. E ele se fixa ali no território dele. Ele não precisa sair dali para procurar emprego em Manaus ou em outro lugar”, frisa.

A realidade do Rogério, citado no início da reportagem, refletiu em um aumento gradual da renda que já mudou a lógica de permanência no território. Rocha afirma que, antes, sair de Lábrea era visto quase como uma etapa inevitável para quem buscava estabilidade.

“Todo mundo conhece alguém que foi para Manaus ‘tentar a vida’. Eu mesmo já pensei nisso. Hoje, eu vou, mas só para reuniões de alinhamento e treinamento. Não é a realidade de todo mundo, mas hoje eu vejo que dá pra crescer aqui e viver com dignidade”.



Nova cadeia produtiva

O projeto mais recente envolve o aproveitamento do ouriço da castanha-da-Amazônia, um resíduo abundante, mas geralmente descartado na atividade extrativista, que pode ser usado em materiais destinados a segmentos como o automotivo, eletroeletrônico e de embalagens.

A iniciativa é desenvolvida em parceria com a Associação dos Produtores Agroextrativistas da Colônia do Sardinha, sediada em Lábrea, que há 30 anos atua na organização de comunidades extrativistas do município por meio da melhoria dos processos de produção e na estruturação de pequenos produtores.

Ao todo, 11 comunidades no entorno de Lábrea, ao longo dos rios Purus e na Terra Indígena Acimã, participam da iniciativa, enviando o material



para uma cooperativa local no município.

O processo inclui triagem para evitar contaminações, secagem, moagem e micronização do material, etapa que ajusta a granulometria e a umidade adequadas para o uso industrial. A empresa desenvolveu maquinário específico para apoiar essa etapa e monitora toda a operação.

Após o processamento inicial, o material é transportado de barco até Manaus, onde passa por extrusão para transfor-

Material passa por triagem, secagem e moagem antes de seguir para uso industrial.



mação em novos produtos.

O projeto também envolve iniciativas como melhoramento genético de mudas, padronização da qualidade da fibra, organização dos sistemas produtivos e desenvolvimento de soluções logísticas adaptadas à realidade amazônica.

Apesar de o custo ser cerca de 20% mais elevado em relação a insumos convencionais, a empresa aposta no valor ambiental e social agregado.

Um dos principais efeitos, segundo Calderaro, é a indução do setor secundário no interior. “Antes, o extrativista não participava do processamento; hoje, ele dispõe de equipamentos e infraestrutura”, afirma.

Para ele, iniciativas desse tipo deveriam estar no centro da estratégia da Zona Franca. “Esse deveria ser o motivo inicial da Zona Franca, identificar quais setores do Polo Industrial podem ser alinhados às atividades desenvolvidas no interior e, a partir disso, orientar formuladores de políticas públicas e pesquisadores a estimular o desenvolvimento da cadeia produtiva “para trás”, para além da área de processamento”, pontua.

Renda e capacitação

Para a extrativista Sandra Maia, a mudança começou de forma quase silenciosa, mas concreta. Antes, a renda dependia de períodos específicos e desaparecia com a mesma rapidez.

Com o beneficiamento da castanha, passou a ter maior regularidade. Pela primeira vez, passou a ter uma renda constante, capaz de passar meses sem depender exclusivamente da safra.

“Era sempre assim: quando tinha, resolvia o que dava. Quando não tinha, a gente só esperava. Hoje eu sei que no outro mês vai entrar alguma coisa. Isso muda a rotina, porque a gente deixa de viver só apagando incêndio”, relata.

O impacto não foi apenas financeiro. Inserida em uma rotina com padrões de qualidade e organização produtiva, Sandra passou por treinamentos e adquiriu novas habilidades.

Periodicamente, trabalhadores das comunidades são levados a Manaus para treinamento, onde têm contato com o processo industrial e adoção de boas práticas, contri-

“

A GENTE SÓ TIRAVA O QUE DAVA DA MATA E VENDIA DO JEITO QUE DAVA. HOJE TEM PADRÃO. SE ERRAR AQUI, LÁ NA FRENTE DÁ PROBLEMA.”

ROGÉRIO ROCHA

Extrativista

A CADEIA DO OURIÇO

1 - Planejamento e monitoramento

Delimitar previamente a área do castanhal.

Mapear e monitorar as castanheiras para fazer anualmente um plano de ação de manejo e coleta das castanhas e dos ouriços.

2 - Atividades de campo pré safra

Limpeza dos piques de ouriço e embaixo das copas das castanheiras.

3 - Iniciar as atividades de coletar e amontoa dos ouriços nos castanhais

4 - Quebrar os ouriços em superfície limpa

Com uma lona ou sacas limpas, usando um suporte (madeira, casca do fruto, etc.)

5 - Triagem e transporte dos ouriços para fora do castanhal perto do rio/Igarapé

Transportar para um local para limpeza em água, pode-se utilizar sacas ou os paneiros tradicionais para esse transporte, ou outra maneira que facilite.

6 - Lavagem

Mergulhar em água limpa durante uma hora ou mais, e depois lavar enxaguando em paneiros, garantido toda a retirada da terra e areia, e os excessos do ouriço como restos de exocarpo.



10 - Transporte no barco grande de linha da comunidade para Lábrea

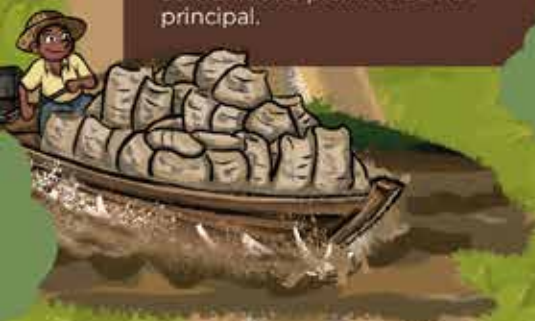
11 - Chegada em Lábrea na cidade e carregamento do caminhão

12 - Barracão grande de armazenamento dos ouriços pré secos

9 - Entrega em polo de coleta e armazenamento

Barracão para pesagem e armazenamento em uma comunidade próxima ao rio principal.

13 - Secador solar
Secagem definitiva dos ouriços antes do processamento.



8 - Ensacar em sacas limpas e levar nas canoas para entrega no ponto de recebimento da ASPACS

14 - Processamento dos ouriços
Trituração, embalagem e armazenamento.



15 - transporte de caminhão para o barco novamente
Barco que vai para Manaus

7 - Após lavagem transportar em recipiente limpo para local de secagem

Podendo ser um giral suspenso, terraço, loná, tablado, ou outros, que garantam a higiene do material, que possa secar ao sol e esteja sempre protegido da chuva, deve revolver os ouriços a cada 2 dias, ficando no mínimo 5 dias secando à pleno sol.

16 - Chegando em Manaus e entrando no caminhão para ir para fábrica



17 - Fábrica de plástico

FOTO: TUTIPLAST



Iniciativa busca estruturar uma cadeia produtiva baseada em insumos da floresta.

buindo para o aumento da produtividade e organização local.

“No começo, eu achava que não ia dar conta. Era muita coisa diferente, muita regra. Mas com o tempo, vi que aquela insegurança deu lugar a uma autonomia maior”.

Ela passou a entender processos, identificar falhas, organizar tarefas e trabalhar em equipe de forma mais estruturada. “A gente começa a perceber que não é só fazer, é fazer bem feito. E isso vai dando confiança”.

A mudança se reflete fora do trabalho. “Hoje eu me sinto mais preparada. Se aparecer outra oportunidade, eu sei que consigo aprender também”, afirma.

A renda estável permitiu mudanças simbólicas no dia a dia, desde compras planejadas até decisões que antes eram adiadas indefinidamente. “Não é que ficou fácil, mas ficou possível”, diz.

Em Lábrea, permanecer no território deixa de ser falta de opção e passa a ser uma alternativa concreta para trabalhadores como Rogério Rocha.

CONTEÚDO EXTRA



VÍDEO

Confira o vídeo de apresentação do projeto.

Pra transformar o saneamento,
tem que fazer.

Conheça o maior programa
de esgotamento sanitário
da história do Amazonas.

Manaus assumiu o protagonismo do saneamento no Brasil.

Com o programa Trata Bem Manaus, nossa cidade está passando por uma transformação sem precedentes, chegando a um novo patamar de competitividade e desenvolvimento.

É investimento recorde em
qualidade de vida, infraestrutura
de ponta e uma cidade pronta
para atrair o mundo.

R\$2 bilhões

Investimento total até 2033.

90% meta de
cobertura

do serviço de esgoto
em menos de 10 anos.

2,7 mil km

De redes de esgoto
implantadas até 2033.

+70 novas
estações

de Tratamento de Esgotos
(ETEs) construídas no período.

2 milhões

de manauaras beneficiados
com o programa.

*Saúde, valorização imobiliária
e proteção do meio ambiente que
tornam Manaus referência
em desenvolvimento
sustentável na Amazônia.*



Na Amazônia, a economia pesa mais do que ideologia

Estruturas locais de poder, território e questões econômicas pesam mais que a polarização nacional e devem orientar novamente o voto em 2026

POR JHEMISSON MARINHO

A polarização que domina o debate político no Brasil não explica, sozinha, o comportamento eleitoral na Amazônia Legal. Na região, o voto não é homogêneo e segue outra lógica: é menos ideológico do que parece e mais condicionado a interesses econômicos e arranjos políticos locais, apontam analistas ouvidos pela **PIM Amazônia**.

A análise das últimas três eleições para presidente da República e governos estaduais revela um padrão de baixa variação política.





Para especialistas, o que pesa não é tanto o alinhamento político entre direita e esquerda, mas a capacidade de responder a demandas concretas, como aquelas que envolvem emprego, infraestrutura e presença do Estado.

O cientista político, sociólogo, filósofo e advogado Carlos Santiago afirma que as divisões ideológicas que marcam o debate nacional têm efeito limitado no Norte do País.

“Essas ideologias foram capturadas pela prática política dos caciques regionais, com o fortalecimento do patrimonialismo, que é o uso do Estado por famílias e grupos políticos para aumentar o poder e a riqueza”, diz Santiago.

Segundo ele, há convergência em pautas econômicas consideradas estratégicas para a região, como a Zona Franca de Manaus e a exploração mineral, independentemente do campo político. Governos de diferentes perfis ideológicos tendem a defender projetos semelhantes quando se trata de atrair investimentos, ampliar receitas e sustentar suas bases políticas.

“Não há divergência com relação à exploração dos minerais da região”, afirma Santiago.

Essa leitura é reforçada pela doutora em Direito Constitucional, advogada e professora da Universidade do Estado do Amazonas (UEA), Luziane Figueiredo, que aponta o peso das questões econômicas concretas na decisão do voto.

“Na prática, o voto na nossa região é fortemente condicionado por temas econômicos territoriais muito específicos. Então, Zona Franca de Manaus, mineração, infraestrutura, logística, tudo isso não é só uma pauta econômica, é uma pauta de sobrevivência. É emprego, é renda, circulação de mercadorias, é presença do Estado ou a falta da presença do Estado”, afirma.

De acordo com ela, a polarização funciona mais como elemento do discurso do que como fator determinante. “A polarização nacional entra muito mais como narrativa, como linguagem política. Ela organiza o discurso, cria uma identidade, consegue mobilizar emocionalmente as pessoas. Mas a decisão final do voto, sobretudo aqui na Amazônia, é muito mais pragmática e territorial do que a gente imagina”, explica.



PERFIL DAS ELEIÇÕES (2014-2022)



“**ESSAS IDEOLOGIAS NACIONAIS QUE DIVIDEM O BRASIL ENTRE DIREITA E CENTRO-ESQUERDA, NA REGIÃO NORTE ESTÃO APENAS NO CAMPO DOS DISCURSOS.**”

CARLOS SANTIAGO

Cientista político, sociólogo, filósofo e advogado

Estabilidade não é fidelidade

O levantamento considera o resultado das urnas nos estados do Acre, Amapá, Amazonas, Mato Grosso, Pará, Rondônia, Roraima, Tocantins e Maranhão.

Nas duas últimas eleições, houve mudanças partidárias e rearranjos locais, mas o campo político permaneceu praticamente inalterado, com os governadores ajustando suas relações com o governo federal.

Para Luziane, essa estabilidade não deve ser interpretada necessariamente como fidelidade ideológica do eleitor. “Essa aparente estabilidade precisa ser analisada com muito cuidado. É fato que a gente tem uma estabilidade centrada mais no campo da direita, mas eu não penso que seja só por conta de convicção ideológica. Na verdade o que a gente observa é uma combinação de fatores”, avalia.

POR QUE A DIREITA AVANÇA NA AMAZÔNIA



O avanço da direita na Amazônia não é um fenômeno isolado, mas está inserido em um contexto nacional e até global, aponta Luziane Figueiredo, autora do livro *Inteligência Artificial nas Campanhas Eleitorais: a democracia das plataformas no banco dos réus*.

Esse movimento é reflexo de fatores como insegurança econômica, frustração com a política resultando de uma crise de representatividade, descrédito nas instituições, além de uma sensação de abandono por parte do Estado.

“Como eu posso acreditar na segurança se eu estou vendo o avanço das facções na Amazônia, se estou vendo as facções se digladiarem por território? Há um descrédito muito grande nessa questão das instituições”, afirma.

O processo também ocorre em um ambiente influenciado pela tecnologia, por algoritmos e estratégias de comunicação digital.

“Isso significa que a opinião pública hoje não é formada apenas por um debate nacional, ela é influenciada, sim, por emoções, por repetição de mensagens, por segmentação de conteúdo, e isso pode potencializar tanto as escolhas legítimas, quanto as distorções no processo democrático”, diz.

“

A POLARIZAÇÃO NACIONAL ENTRA MUITO MAIS COMO NARRATIVA, COMO LINGUAGEM POLÍTICA. ELA ORGANIZA O DISCURSO, CRIA UMA IDENTIDADE, CONSEGUE MOBILIZAR EMOCIONALMENTE AS PESSOAS. MAS A DECISÃO FINAL DO VOTO, SOBRETUDO AQUI NA AMAZÔNIA, É MUITO MAIS PRAGMÁTICA E TERRITORIAL DO QUE A GENTE IMAGINA.”

LUZIANE FIGUEIREDO

Doutora em Direito Constitucional, advogada e professora da Universidade do Estado do Amazonas (UEA)

MOVIMENTO DOS GOVERNADORES NA AMAZÔNIA LEGAL

AMAZONAS

Governador
Wilson Lima (União Brasil)
renunciou cargo e deve
concorrer ao Senado



RONDÔNIA

Governador
Marcos Rocha (PSD)
continua até fim do mandato

MATO GROSSO

Governador Mauro Mendes
(União Brasil)
renuncia cargo e deve disputar
vaga no Senado



RORAIMA*

Governador Antônio
Denarium (Republicanos)
renuncia cargo e deve
disputar vaga no Senado

PARÁ

Governador
Helder Barbalho
(MDB)
renuncia cargo e
deve disputar vaga
no Senado



MARANHÃO

Governador Carlos Brandão
(PSB)
continua até fim do mandato

ACRE

Governador Gladson
Cameli (PP)
renuncia cargo e deve
disputar vaga no Senado

AMAPÁ

Governador
Clécio Luís (União Brasil)
continua no cargo e disputa
reeleição

TOCANTINS

Governador Wanderlei
Barbosa (Republicanos)
continua até fim do
mandato

* Antônio Denarium foi sucedido por Edilson Damiano, cassado pelo TSE por abuso de poder político e econômico em abril de 2026.

Ela explica que a população é muito impactada por questões como o avanço das facções e o medo que isso gera, bem como há uma forte adaptação a estruturas locais de poder.

Desta forma, a política na Amazônia Legal acaba sendo muito influenciada por lideranças regionais, redes econômicas, bancadas temáticas, entre outros fatores. “Isso cria uma lógica de voto mais personalizada”, diz.

Para o cientista político Paulo Racoski, no estado de Roraima, por exemplo, o eleitor “é muito mais volúvel e vulnerável frente às relações econômicas e pelo sistema de mídia, às vezes até pela carência material da população que está vulnerável às relações econômicas”.

Cenários

O voto na Amazônia Legal passou por uma mudança na última década. O cenário que variava entre o centro e a esquerda passou por uma virada forte para a direita com a onda do bolsonarismo, em 2018, que se manteve em 2022.

Nas eleições de 2014, havia maior equilíbrio entre os campos políticos. Estados como Acre e Maranhão estavam sob governos de esquerda, com Tião Viana (PT-AC) e Flávio Dino (PT-MA), respectivamente. Já Pará e Roraima se alinhavam à direita, com Simão Jatene (PSDB-PA) e Suely Campos (PP-RR). Nos demais, predominavam posições de centro.

O cenário mudou em 2018, com a eleição de Jair Bolsonaro à Presidência. A maior parte dos estados da região viu uma guinada à direita. Acre, Amazonas, Mato Grosso, Rondônia, Roraima e Tocantins migraram para esse campo, enquanto o Maranhão

**“É MUITO MAIS VOLÚVEL
E VULNERÁVEL
FRENTE ÀS RELAÇÕES
ECONÔMICAS E PELO
SISTEMA DE MÍDIA,
ÀS VEZES ATÉ PELA
CARÊNCIA MATERIAL
DA POPULAÇÃO QUE
ESTÁ VULNERÁVEL
ÀS RELAÇÕES
ECONÔMICAS.”**

PAULO RACOSKI
Cientista político

FOTO: FABIO RODRIGUES POZZEBOM - AGÊNCIA BRASIL





Polarização que tem marcado o debate nos últimos anos em nível nacional tende a se repetir em 2026.

permaneceu à esquerda. O Amapá elegeu um governo também de esquerda, enquanto o Pará se posicionou no centro.

Em 2022, o mapa político regional manteve configuração semelhante. A direita continuou predominante em seis dos nove estados: Acre, Amazonas, Mato Grosso, Rondônia, Roraima e Tocantins.

Pará e Amapá ficaram no centro, enquanto o Maranhão seguiu como o principal reduto de esquerda.

Ao cruzar os dados das eleições presidenciais e estaduais, apenas dois estados mantiveram o perfil político nas três últimas eleições: Roraima, à direita, e Maranhão, à esquerda.

Em Roraima, os votos foram para Aécio Neves e Jair Bolsonaro (duas vezes). No Maranhão, a maioria dos votos foi para Dilma Rousseff, Fernando Haddad e Lula.

Para Carlos Santiago, a leitura

estritamente ideológica é insuficiente para explicar o comportamento político da região. “Essas ideologias nacionais que dividem o Brasil entre direita e centro-esquerda, na região norte estão apenas no campo dos discursos”, afirma.

Na avaliação dele, o que prevalece são interesses econômicos e arranjos locais.

2026 será um teste

A principal incógnita é se esse padrão será mantido ou alterado.

A polarização que marcou as últimas eleições presidenciais tende a se repetir no debate deste ano, mas pode não ser determinante na região.

Nesse cenário, o pleito de 2026 deve funcionar como um teste de consistência do padrão político que se desenhou na última década.

CONTEÚDO EXTRA



AUDIOCAST

Ouça a entrevista com a doutora Luziane Figueiredo.

Indústria amazonense de olho em um Congresso majoritariamente adverso

Dados revelam que 3 em cada 4 projetos em tramitação são tratados com cautela ou representam uma ameaça ao modelo

POR JHEMISSON MARINHO

A indústria amazonense divulgou um levantamento em abril deste ano que revela, em números, um ambiente majoritariamente adverso à Zona Franca de Manaus (ZFM). De cada 4 projetos em tramitação no Congresso Nacional, 3 apresentam algum tipo de ameaça ou são tratados com cautela pelo setor.

A **PIM Amazônia** cruzou os dados da Agenda Legislativa do Amazonas, um documento elaborado pelo Centro da Indústria do Estado do Amazonas (Cieam) e pela Federação das Indústrias do Estado do Amazonas (Fieam) para traçar o perfil dessas propostas.





Congresso analisa projetos que vão da criação de novas zonas francas à reforma tributária.

O mapeamento, que já é feito há mais de uma década, inclui 78 projetos em tramitação no Senado, na Câmara dos Deputados e na Assembleia Legislativa do Amazonas - esta Casa com apenas 4 projetos em andamento. Os projetos foram classificados conforme o grau de risco ou de alinhamento com a ZFM, variando de convergente e convergente com ressalvas, a divergente e divergente com ressalvas.

No recorte do Legislativo federal, o desalinhamento é evidente. Do total de projetos em tramitação, apenas 18 são considerados convergentes com os interesses do setor industrial. Os demais apresentam algum nível de divergência: 31 são classificados como divergentes, 2 como divergentes com ressalvas, e 23 convergentes com ressalvas (veja a tabela).

Tipos de ameaças

Entre os pontos de atenção estão 9 propostas de criação de zonas francas de norte a sul do País, do Pará aos pampas gaúchos. Os mais recentes, ambos de 2025, são os projetos do deputado Marcos Tavares (PDT/RJ), que institui a Zona Franca das Favelas, com acesso gratuito à internet, e o projeto do deputado Heitor Schuch (PSB/RS), que cria a Zona Franca dos Pampas.

O consultor Saleh Hamdeh, diretor-executivo da Hamdeh Empresarial e à frente das relações governamentais do Cieam e Fieam, em Brasília, não acredita na possibilidade de aprovação de qualquer desses projetos, mas alerta para a geração de uma insegurança jurídica. “O investidor está olhando tudo. Se há um projeto de zona franca em tramitação,

Projetos em tramitação no Senado, na Câmara dos Deputados e na Assembleia Legislativa do Amazonas

Congresso e Aleam	Projetos
Convergente	22
Assembléia Legislativa do Amazonas	4
Câmara dos Deputados	11
Senado	7
Convergente com ressalvas	23
Câmara dos Deputados	15
Senado	8
Divergente	31
Câmara dos Deputados	27
Senado	4
Divergente com ressalvas	2
Câmara dos Deputados	2
TOTAL GERAL	78

FONTE: Agenda Legislativa da Indústria do Amazonas 2026

ele se pergunta: quem me garante que isso não vai passar?”, explica.

A questão da segurança jurídica é, inclusive, um dos pilares das classificações da Agenda Legislativa. Na Câmara dos Deputados tramita a criação de uma Zona Franca da Bioeconomia, proposta em 2023 pela deputada federal Elcione Barbalho (MDB/PA), mãe do ex-governador do Pará, Helder Barbalho.

Para Saleh, o problema é conceitual, uma vez que há dificuldade em definir o termo - ainda muito genérico e acadêmico. “De repente, alguém pode dizer que está usando (fibra de

carauá em um plástico e dizer que isso é bioeconomia. Quando você generaliza, você pode trazer prejuízos depois”, afirma.

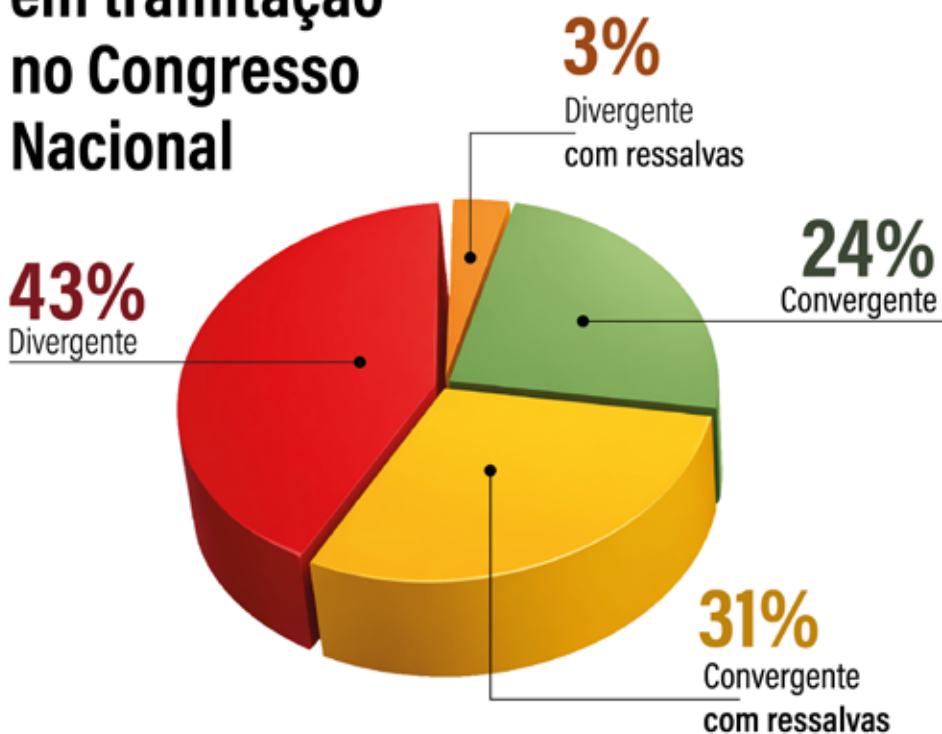
Em nota, o Cieam diz que a bioeconomia representa uma oportunidade para o país, mas ressalta que é necessário que as políticas estejam em consonância com a Convenção sobre Diversidade Biológica (CDB). “Exonerações fiscais precisam ser examinadas para evitar a dependência de insumos estrangeiros” e comprometer a aplicação da Lei da Biodiversidade.

Reforma tributária e projetos prioritários

Outra pauta sensível no Congresso está na reforma tributária. O texto principal foi aprovado em dezembro de 2023, trazendo novidades como a substituição de impostos para simplificar a estrutura tributária e estabelecendo um período de transição – que começou este ano e vai mudando gradualmente até 2033.

Para a indústria, a atenção se recai sobre projetos relacionados ao









Projetos em tramitação no Congresso Nacional



FONTE: Agenda Legislativa da Indústria do Amazonas 2026

Zonas Francas de norte a sul

Nove projetos de lei estão em tramitação no Congresso Nacional

 Pará	Zona Franca da Bioeconomia
	Zona Franca de Tucuruí
 Rio Grande do Sul	Zona Franca dos Pampas
 Pernambuco	Zona Franca do Sertão do São Francisco
 Goiás	Zona Franca do Distrito Federal e Entorno
 Rio de Janeiro	Zona Franca das Favelas
 São Paulo	Zona Franca de Adamantina
 Paraíba	Zona Franca do Semiárido Nordeste
 Acre	Zona Franca de Rio Branco

FONTE: Agenda Legislativa da Indústria do Amazonas 2026

Imposto sobre Bens e Serviços (IBS) e à Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS), além de iniciativas que buscam equiparar regimes fiscais. São projetos vistos como potenciais riscos à manutenção das vantagens comparativas do modelo de Manaus.

Nesse sentido, as prioridades não levam em conta apenas a intensidade do risco, mas também o ritmo de tramitação dos projetos, de acordo com

o presidente do Conselho Superior do Cieam, Luiz Augusto Rocha.

A indústria lista 8 projetos como prioritários, dos quais apenas um há convergência parcial, e os demais totalmente divergentes.

Como positivo, o Projeto de Lei 278, deste ano, de autoria do deputado José Guimarães (PT/CE) institui o Regime Especial de Tributação para Serviços de Datacenter, o Redata.



De 78 projetos em tramitação, apenas 18 são plenamente convergentes com os interesses da indústria, aponta levantamento.

De acordo com o governo federal, o Brasil lida com serviços de datacenter caros e cerca de 60% dos dados processados fora do país. A Política Nacional de Datacenters busca atrair investimentos privados e reduzir custos operacionais dos serviços digitais. Hoje, o país responde por 2% do mercado mundial, segundo documento do Cieam.

A ressalva da indústria amazonense é para que sejam feitos ajustes para “não conflitar com os incentivos atuais concedidos constitucionalmente à Zona Franca, de maneira a não tirar sua competitividade.”

Bancada federal

O cruzamento dos dados traz, ainda, outro ponto que chama a atenção. Metade dos projetos apresentados pela bancada federal do Amazonas, em Brasília, ou são divergentes (16%)

ou trazem algum tipo de cautela (37%).

Saleh explica que há projetos feitos “sem conversar”. Apesar disso, porém, ele afirma que a agenda da Zona Franca agrupa todos os parlamentares com o mesmo propósito.

“Historicamente, a agenda legislativa nacional era 80% reativa. Todo mundo fazendo ataques e a gente tinha que agir na defensiva. Nossa bancada não colocavam os projetos proativos e propositivos. Hoje já está meio a meio”, afirmou.

O presidente do Conselho Superior do Cieam, Luiz Augusto Rocha, explicou que a atuação da indústria junto aos parlamentares é um trabalho técnico, planejado e intenso. “São ações permanentes e organizadas, de tal forma que o ambiente eleitoral não é levado em consideração, por não interferir na sua atuação”, disse.

CONTEÚDO EXTRA



DADOS
Confira todos os projetos da Agenda Legislativa da Indústria

Fipa 2026 já tem data, programação reforçada e expectativa de grande público em Belém

Maior evento industrial da Amazônia abre inscrições, reúne especialistas e aposta em inovação, bioeconomia e inteligência artificial para discutir o futuro do setor.

POR FRANCISCO GOMES

Em maio, Belém volta ao centro da agenda industrial da Amazônia. A 17ª edição da Feira da Indústria do Pará (Fipa) acontece entre os dias 20 e 23 no Hangar Centro de Convenções e Feiras, e deve reunir mais de 30 mil pessoas. A programação inclui inteligência artificial, transição energética e bioeconomia como temas centrais.





Em Belém, evento levanta o debate sobre o futuro industrial da região amazônica.

O maior evento industrial da região está com inscrições abertas. A visita ao pavilhão de exposições é gratuita, mediante cadastro antecipado. O Congresso Técnico da Indústria, um dos pontos centrais do evento, tem ingressos à venda pela internet.

Organizada pelo Sistema Fiepa, a Federação das Indústrias do Estado do Pará, em parceria com Sesi, Senai e IEL, a Feira se consolidou como um dos principais fóruns de articulação entre indústria, governo e instituições na região.

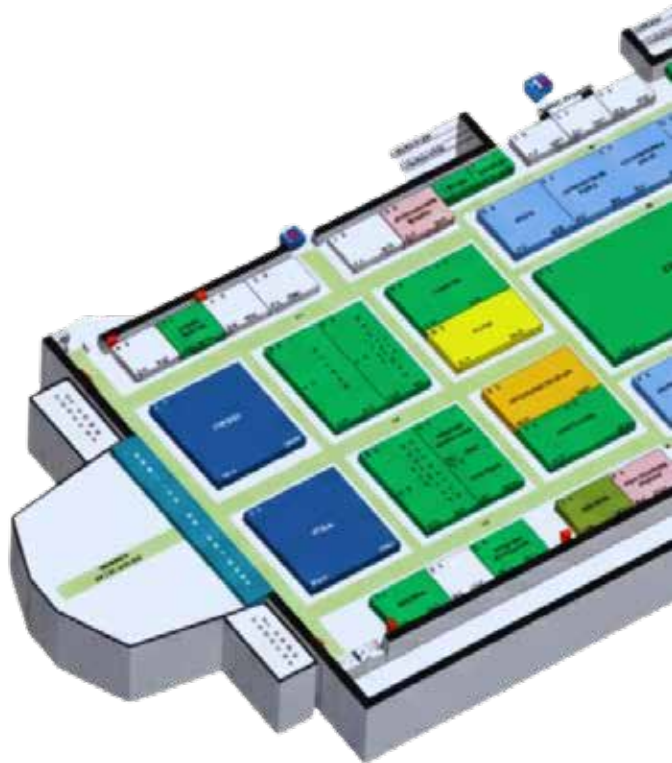
O evento conta com apoio do Governo do Pará, por meio da Secretaria de Desenvolvimento Econômico, Mineração e Energia (Sedeme), além de entidades como Instituto Brasileiro de Mineração (Ibram), Instituto Brasileiro de Petróleo, Gás e Biocombustíveis (IBP) e Confederação Nacional da Indústria (CNI). Entre os patrocinadores estão empresas como Hydro, Vale e Alcoa.

+30 mil
VISITANTES

4

DIAS DE EVENTO

8 mil inscritos
NO SESI LAB



Ao todo, o pavilhão deve contar com cerca de 100 estandes, com participação de empresas de diferentes portes, de pequenas indústrias a multinacionais, representando diversos segmentos produtivos.

A programação também inclui espaços dedicados à bioeconomia, inovação, cultura e gastronomia, ampliando o alcance do evento para além do ambiente estritamente corporativo.

De acordo com o presidente do Sistema Fiepa, Alex Carvalho, a edição de 2026 deve trazer um esforço de aprofundamento do debate industrial, com foco na integração entre competitividade, sustentabilidade e inserção global.



Planta baixa da feira, com a localização dos estandes, áreas de alimentação, auditórios e demais espaços do evento.

“Não se trata apenas de discutir tendências, mas de gerar encaminhamentos concretos para o setor produtivo, com a participação de lideranças empresariais, especialistas e representantes de instituições de alto nível”, diz.

Indústria busca soluções

“Isso se traduz em uma programação mais conectada aos grandes temas globais, como transição energética, neointustrialização e os impactos das transformações geopolíticas no ambiente de negócios”, diz.

Para ele, o evento busca ir além da discussão de tendências e avançar na construção de soluções concretas para o setor produtivo.

Nesta edição, 40% das empresas vão participar pela primeira vez do encontro. É o caso da empresa Laticínios Santa Luzia, localizada no município de Placas, oeste do Pará.

O diretor Wendel Carvalho disse à PIM Amazônia que a feira deve servir como uma oportunidade de conexão com o mercado e de posicionamento da produção regional.



90
EXPOSITORES

40%
DAS EMPRESAS
EXPOSITORAS
PARTICIPARAM PELA
PRIMEIRA VEZ

48 ton
DE CO² EQUIVALENTE
COMPENSADOS

“Temos uma trajetória de quase 30 anos, e chegamos a um portfólio de 48 produtos entre eles queijos, requeijões, manteiga, bebida láctea, entre outros. Buscamos sempre parceria com fornecedores de insumos e produtos que utilizamos em nossas produções que tenham a responsabilidade de um mundo melhor e mais sustentável”, conta.

Apesar dos avanços, a logística segue como um dos principais gargalos para o desenvolvimento do setor alimentício no Pará, especialmente para empresas que lidam com produtos perecíveis e dependem de agilidade no transporte.

Estradas sem pavimentação, trechos marcados por atoleiros, excesso de poeira e pontes com estruturas precárias elevam o risco de perdas ao longo da cadeia, afetando desde a matéria-prima até o produto final.

Nesse cenário, Wendel Carvalho reforça que a discussão sobre infraestrutura ganha centralidade no evento.

“No Pará é possível produzir com



Pavilhão deve contar com cerca de 100 estandes, com participação de empresas de diferentes portes.

qualidade e inovação, mas precisamos de parcerias, principalmente governamentais, para superar desafios históricos da logística. Hoje, qualquer atraso na estrada pode significar prejuízo direto, e isso limita nosso crescimento”, comenta.

Debate estratégico

Dentro da programação, um dos eixos é o Congresso Técnico da Indústria, marcado para os dias 21 e 22 de maio. É nesse espaço que entram as discussões mais estratégicas sobre o presente e o futuro do setor.

Os temas vão da economia global, inteligência artificial aplicada aos negócios e bioeconomia, passando por competitividade das cadeias produtivas e transição energética.

O congresso foi organizado em quatro grandes eixos:

- Competitividade e Inovação, com debates sobre reforma tributária, indústria criativa, minerais estratégicos

e produtividade

- Transição Energética, abordando economia de baixo carbono, infraestrutura sustentável e os desdobramentos pós-COP30.

- Bioeconomia e Inclusão, com foco nas cadeias amazônicas, como cacau, e no desenvolvimento local

- Transformação Social, trazendo temas como protagonismo feminino, povos tradicionais e iniciativas voltadas à sociedade.

Segundo Alex Carvalho, a proposta é posicionar o congresso como um espaço de formulação estratégica para o setor.

“O Congresso Técnico da Indústria será uma das âncoras desse debate, ao reunir especialistas para evidenciar temas que contribuam para o fortalecimento da indústria, um dos principais vetores do desenvolvimento regional. A indústria da Amazônia tem dado exemplos claros de como esse engajamento faz diferença para transformar desafios em oportunidades”, disse.

CONGRESSO TÉCNICO DA INDÚSTRIA



Paulo Andrade

Doutor em Computação Visual e Mestre em Computação Aplicada e Automação pela Universidade Federal Fluminense (UFF)



Carlos Neves

Vice-presidente Sênior e COO da Hydro Bauóta & Alumina



Alexandre Schwartzman

Doutor em Economia pela Universidade da Califórnia (Berkeley), ex-diretor do Banco Central do Brasil e colonista da VEJA e Estadão



Luis Felipe Pondé

Filósofo, escritor e um dos mais respeitados pensadores brasileiros



Rubens Magno

Superintendente do Sebrae Pará

+ 1 mil
PARTICIPANTES DO
CONGRESSO TÉCNICO

+ 150 jornalistas
COBRINDO O EVENTO

680
NOTÍCIAS PUBLICADAS
NA IMPRENSA

Programação traz nomes de peso

A programação inclui especialistas de diferentes áreas, com foco em temas que dialogam com os desafios atuais da indústria.

A abertura do congresso, no dia 21, será com o especialista em computação Paulo Andrade, doutor em Computação Visual e mestre em Computação Aplicada e Automação pela Universidade Federal Fluminense (UFF), que vai falar sobre inteligência artificial generativa e como ela pode aumentar a produtividade, especialmente para pequenas e médias empresas.

Outro destaque é o filósofo Luiz Felipe Pondé, que traz uma reflexão sobre liderança em tempos de mudanças rápidas.

No dia 22, a palestra magna será com o doutor em economia Alexandre Schwartzman, ex-diretor para



Evento no Hangar Centro de Convenções e Feiras deve atrair mais de 30 mil pessoas.

Assuntos Internacionais do Banco Central e ex-membro do Comitê de Política Monetária (Copom). Ele vai discutir o posicionamento do Brasil no cenário global.

A realidade da Amazônia

Além das palestras, o congresso terá vários painéis temáticos que conectam os grandes debates globais com a realidade amazônica. Segundo Alex Carvalho, haverá painéis de alto nível, presença de nomes relevantes do cenário nacional e internacional, além de conteúdos voltados à tomada de decisão.

“Estamos promovendo uma maior integração entre os diversos atores da indústria, criando um ambiente pro-

pício para networking, parcerias e geração de oportunidades reais de negócios”, informa.

Um dos destaques é o painel sobre a cadeia do cacau, que vai discutir como o produto amazônico pode ganhar escala com tecnologia, responsabilidade ambiental e competitividade internacional.

Os minerais críticos, essenciais para a transição energética, também ganham espaço. O debate vai mostrar o papel estratégico do Pará na nova geopolítica industrial.

A bioeconomia estará em discussões sobre como ciência, floresta e indústria podem transformar territórios e gerar desenvolvimento sustentável.

Outros temas incluem economia circular, petróleo e gás, clima, energia e o futuro da indústria na região.



Estudos inéditos

Durante o evento, o Observatório da Indústria do Pará vai lançar estudos importantes sobre a economia local.

Entre eles, um mapeamento da cadeia de alimentos e bebidas do estado, destacando produtos como açaí, mandioca, cacau, dendê e a pecuária bovina.

Outro estudo analisa a participação feminina na economia paraense, especialmente em áreas tecnológicas, analisando dados de 2008 a 2024.

Também será apresentado um levantamento sobre a indústria criativa no estado, mostrando desafios, oportunidades e potencial de crescimento.

Made In Pará

O espaço “Made in Pará” vai funcionar como uma vitrine estratégica da produção industrial amazônica,

reunindo iniciativas baseadas em matérias-primas regionais.

Aberto diariamente das 17h às 22h, durante todos os dias de evento, o ambiente permitirá ao público não apenas conhecer e adquirir produtos desenvolvidos integralmente a partir de matérias-primas regionais.

A proposta evidencia a crescente valorização de cadeias produtivas baseadas em recursos naturais amazônicos, com destaque para itens como mel, frutas nativas e extratos vegetais que dão origem a joias, cosméticos, alimentos e bebidas.

Belém como eixo de cultura, ciência e economia

Sede do evento, Belém combina tradição histórica e dinâmica econômica, consolidando-se como um dos principais centros urbanos da Amazônia.

A cidade reúne ativos que conec-



Pavilhão de exposições terá visita gratuita, mas requer cadastro antecipado.

tam cultura, turismo e atividade econômica. O Ver-o-Peso, um dos maiores mercados a céu aberto da América Latina, segue como importante polo de comercialização de produtos regionais.

A Estação das Docas, instalada em antigos armazéns portuários revitalizados, tornou-se um dos principais espaços de lazer e turismo, além de exemplo de requalificação urbana voltada à economia criativa.

O Forte do Presépio, marco da ocupação colonial, abriga hoje o Museu do Encontro, enquanto a Catedral Metropolitana integra o conjunto histórico que reflete a formação urbana da capital.

O Mangal das Garças reúne áreas de preservação, viveiros e espaços de visitação dentro do perímetro urbano, e o Theatro da Paz permanece como um dos símbolos do ciclo da borracha e da vida cultural da cidade.

No campo científico, o Museu Paraense Emílio Goeldi é referência nacional e internacional em estudos sobre biodiversidade e povos tradicionais, com papel central na produção de conhecimento sobre a Amazônia.

A Basílica de Nossa Senhora de Nazaré é o centro do Círio de Nazaré, uma das maiores manifestações religiosas do mundo, reconhecida como Patrimônio Cultural Imaterial da Humanidade pela Unesco.

Mais do que um evento religioso, o Círio tem impacto direto na economia local. Durante o período, Belém registra um dos maiores fluxos de visitantes do ano, com efeitos sobre turismo, comércio, hotelaria e serviços.

CONTEÚDO EXTRA



SITE
Confira a programação da FIPA 2026

PIS/Cofins na Zona Franca: onde está o conflito

Entre Receita Federal e STJ, a tributação das remessas para a ZFM expõe uma disputa jurídica com impacto direto sobre o crédito das empresas

POR WILSON PÉRICO



As operações de remessa de mercadorias para a Zona Franca de Manaus voltaram ao centro do debate tributário por causa de um ponto sensível: o direito ao crédito de PIS e Cofins. Enquanto a Receita Federal mantém entendimento consolidado de que a alíquota zero impede o aproveitamento desses créditos, decisões recentes do Superior Tribunal de Justiça apontam para uma leitura diferente, ao equiparar essas operações às exportações. Na estreia da seção "O Especialista Responde", Wilson Périco conversa com o especialista da AMTF, Pedro N. Marx.

Wilson Périco: Como funciona as operações de remessa de mercadorias para Zona Franca de Manaus, em relação ao PIS e COFINS?

Pedro N. Marx: As receitas de vendas de mercadorias para consumo ou industrialização na Zona Franca de Manaus – ZFM são desoneradas pela redução da alíquota zero, nos termos do art. 2º, da Lei nº 10.996/04.

Para as empresas que estão submetidas à sistemática de não-cumulatividade de PIS e COFINS, seria possível se creditarem dessas operações?

Não, há posicionamento consolidado nas orientações normativas da Receita Federal em sentido contrário à possibilidade da utilização desse crédito.

Existe alguma norma interna da Receita Federal com orientação sobre o assunto?

Sim, existem diversas soluções de consulta com entendimento nesse sentido, em especial para a Solução de Consulta nº 112/20 que é enfática em vedar o aproveitamento desses créditos. Não se pode esquecer que soluções de consulta possuem caráter vinculante e obrigatório para a Administração Pública Federal.

Mas qual fundamento é utilizado pela Receita Federal?

Na verdade, essas orientações normativas pautam-se na impossibilidade do crédito de PIS e COFINS referente às aquisições de bens e serviços não sujeitos ao pagamento dessas contribuições sociais, conforme estabelecido no art. 3º, § 2º, da Lei nº 10.637-02 e Lei nº 10.833/03.

Esse entendimento se aplica para todas as hipóteses de desoneração, tal como isenção, redução de alíquota zero e não incidência?

Via de regra, não havendo pagamento na etapa anterior, não se pode utilizar esse direito creditório. Contudo, a redação do art. 3º, § 2º, da Lei nº 10.637/02 e Lei nº 10.833/03 prevê uma exceção a essa regra, autorizando o crédito de entrada isenta de PIS e COFINS, desde que a

saída seja tributada. Essa interpretação não atinge as demais hipóteses desonerativas, aplicando-se somente para entradas isentas.

Como a jurisprudência administrativa trata essa questão?

O entendimento no sentido de ser vedado essa possibilidade de crédito, quando não houver recolhimento na etapa anterior, encontra respaldo nos Tribunais Administrativos. O Acórdão nº 3402-011.327 manteve o lançamento de um auto de infração lavrado contra uma grande empresa do segmento de varejo nacional que tinha se creditado das aquisições de mercadorias de fora da ZFM desoneradas pela redução da alíquota zero.

Então, as empresas estabelecidas na Zona Franca de Manaus não podem se creditar das aquisições de mercadorias fora dessa região?

Não é bem assim, somente não podem utilizar esse crédito administrativamente. Isto porque, o posicionamento do Poder Judiciário traz uma importante mudança nesse cenário.

Como assim?

O STJ tem firmado posição favorável autorizando a manutenção desses créditos de entrada de PIS e COFINS em operações envolvendo a ZFM.

Qual seria o fundamento dessas decisões?

Basicamente, o STJ vem entendendo que as remessas de mercadorias destinadas a empresas estabelecidas na Zona Franca de Manaus, por serem equiparadas à exportação, nos termos do art. 4º, do Decreto-Lei nº 288/67, seriam isentas de PIS e COFINS. Como eu disse anteriormente, caso a entrada seja isenta de PIS e COFINS e a saída seja tributada, há possibilidade de usufruir desse direito creditório.



E como você enxerga que deve trilhar esse posicionamento dentro do STJ?

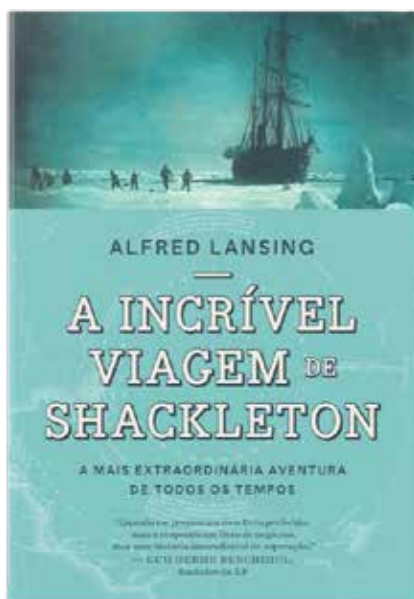
Creio que, após o julgamento do Tema nº 1239, que reconheceu, em sede de demanda repetitiva, que todas as vendas de mercadorias destinadas à ZFM devam ser equiparadas à uma venda ao estrangeiro, haverá uma tendência de um entendimento favorável aos contribuintes. Lembrando que esse julgamento ocorreu após o advento do art. 2º, da Lei nº 10.996/04, dando a entender que o STJ afastou qualquer possibilidade de considerar que essas operações fossem desoneradas pela redução de alíquota a zero, impedindo esse direito creditório.

Diante do posicionamento contrário da Receita Federal ao usufruto desses créditos, em sua opinião qual medida as empresas da Zona Franca de Manaus deveriam adotar?

Bom, considerando que a orientação administrativa é pacífica ao vedar ao direito de crédito nas aquisições de mercadorias por empresas estabelecidas na ZFM. Seria recomendável o ajuizamento de ação judicial visando afastar a aplicação do art. 2º, da Lei nº 10.996/04, o qual considera essas operações desoneradas pela redução da alíquota a zero. O objetivo dessa ação seria demonstrar que essas operações seriam isentas de PIS e COFINS, nos termos do art. 4º, do Decreto-Lei nº 288/67, assegurando o direito ao crédito nessas operações, desde que a saída seja tributada.

Wilson Périco
é economista,
membro da diretoria
da Federação das
Indústrias do Estado
do Amazonas (Fieam)
e articulista da
PIM Amazônia

Presos no gelo: obra aborda a emocionante história de sobrevivência de Ernest Shackleton



A incrível viagem de Shackleton

Alfred Lansing
Editora Sextante
320 páginas

A bordo do *Endurance*, no verão de 1914, o explorador Ernest Shackleton partiu em direção ao Atlântico Sul. Seu objetivo era cruzar o continente antártico, atravessando pelo Pólo Sul. Entretanto, apenas um dia para o desembarque, o barco de Shackleton ficou preso em um bloco de gelo no mar de Weddell.

Em decorrência do acidente, a embarcação ficou destruída, sendo utilizada de abrigo até a primavera quando o gelo quebrou. Quando o momento chegou, Shackleton viu a oportunidade de retornar ao lar. No entanto, a embarcação estava repleta de buracos causados pelos pedaços de gelo, que possibilitaram a entrada de água, ocasionando o naufrágio do *Endurance*.

Durante longos meses, a tripulação do *Endurance* sobreviveu em placas de gelo em uma das regiões mais inóspitas do globo terrestre. Desesperados com a situação, Shackleton e os demais tripulantes iniciaram seus planos para retornar à civilização por meio de botes salva-vidas.

Os emocionantes relatos dessa história de sobrevivência podem ser encontrados na obra *A incrível viagem de Shackleton*, escrita por Alfred Lansing. A partir de diários e entrevistas com alguns dos membros da expedição, o autor construiu uma narrativa eletrizante, capaz de narrar em detalhes como Shackleton conseguiu que todos retornassem com vida para casa, após dois anos desde o início da viagem.

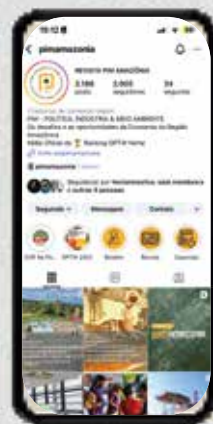
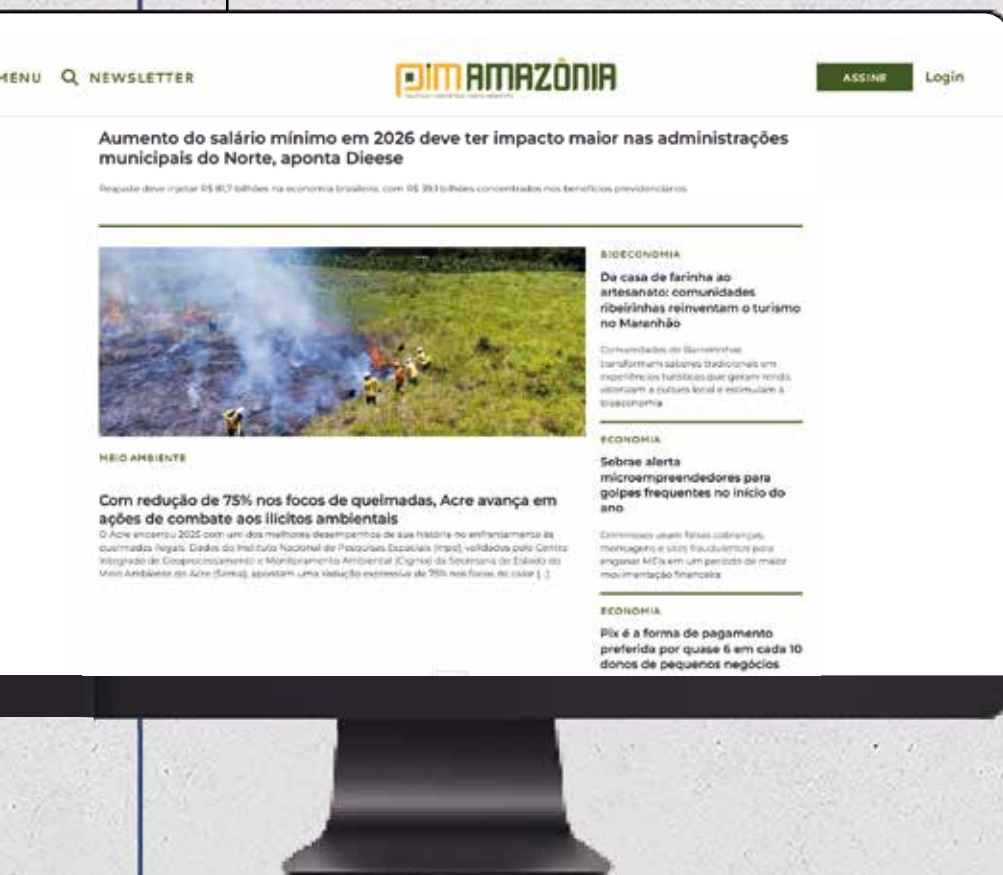
Sobre o Autor

ALFRED LANSING (1921–1975) nasceu em Chicago. Depois de servir por mais de cinco anos na Marinha, estudou Jornalismo na Northwestern University e atuou como editor em um jornal semanal em Illinois até 1949. Mais tarde, trabalhou na agência de notícias United Press e depois se tornou escritor freelance.

Acompanhe o Site da **PIM Amazônia**

**Mundanças movem a economia.
Há 15 anos a PIM vem evoluindo para levar
informação de qualidade a você.**

**REPORTAGENS
EXCLUSIVAS**



**ATUALIZAÇÕES
DIÁRIAS**



**Cadastre-se
e receba
nossas newsletters
gratuitas**

**Acompanhe nossas
redes sociais**



Tudo em um só Lugar!



- ⚡ Elétrica
- 📄 Tintas
- 🏠 Casa&UD
- 🌿 Mangueiras
- 🛡️ Proteção
- 🔧 Ferramentas
- ⚙️ Máquinas
- 🏗️ Construção
- 🔪 Marcenaria
- 🧹 Correias
- 🚰 Limpeza
- 🚢 Navegação



JAPIIM

C. NOVA

CENTRO

PARQUE 10