



ENTREVISTA

“QUEM VAI PAGAR ESSA CONTA É O POVO BRASILEIRO”

DIRETOR-PRESIDENTE DA
BRASPRESS FALA SOBRE
AUTOMAÇÃO, ESCALA NACIONAL,
OPERAÇÃO NA AMAZÔNIA E
GARGALOS QUE PESAM SOBRE O
FRETE



NOVAS FRENTES PARA MANAUS

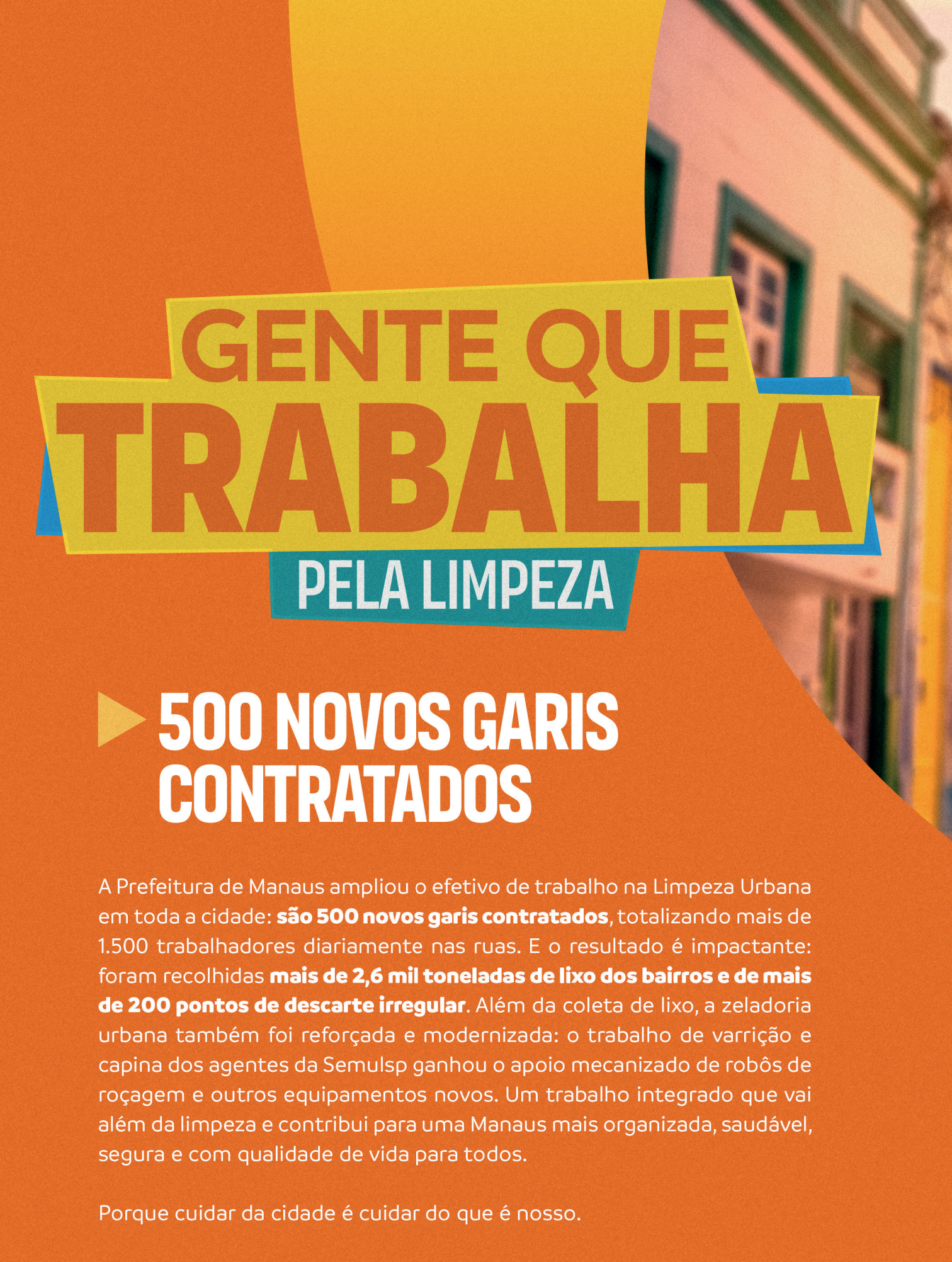
Na maior feira de eletrodomésticos da América Latina, empresas miram a próxima fase marcada por IA

CONEXÃO COM A GUIANA

País vizinho cresce em ritmo acelerado, puxado pelo petróleo, e abre oportunidades para empresas brasileiras

DO PARÁ AO MARANHÃO

Com 3,5 quilômetros de extensão, Estrada de Ferro Carajás mostra a escala da logística mineral na Amazônia



GENTE QUE TRABALHA

PELA LIMPEZA

► 500 NOVOS GARIS CONTRATADOS

A Prefeitura de Manaus ampliou o efetivo de trabalho na Limpeza Urbana em toda a cidade: **são 500 novos garis contratados**, totalizando mais de 1.500 trabalhadores diariamente nas ruas. E o resultado é impactante: foram recolhidas **mais de 2,6 mil toneladas de lixo dos bairros e de mais de 200 pontos de descarte irregular**. Além da coleta de lixo, a zeladoria urbana também foi reforçada e modernizada: o trabalho de varrição e capina dos agentes da Semulsp ganhou o apoio mecanizado de robôs de roçagem e outros equipamentos novos. Um trabalho integrado que vai além da limpeza e contribui para uma Manaus mais organizada, saudável, segura e com qualidade de vida para todos.

Porque cuidar da cidade é cuidar do que é nosso.



Prefeitura de
Manaus
Gente que trabalha



A refeição caseira da sua empresa

Nutrir empresas
com **qualidade,**
sabor caseiro
e confiança.

Há 25 anos, a VV Refeições atua como uma das
maiores empresas de refeições coletivas do Brasil.

Atendendo operações de grande escala sem abrir
mão do cuidado individual, do sabor e da
segurança alimentar.



+ de 270 mil

refeições servidas
todos os dias



+ de 2.400

colaboradores



+ de 130

clientes atendidos de
diferentes segmentos

A refeição coletiva que leva o *sabor caseiro* para

Indústrias

Comércios

Hospitais

Escolas

Creches

- Gestão de restaurantes coletivos • controle de qualidade e segurança alimentar • monitoramento nutricional e treinamentos • gestão de indicadores • ESG

Leve a qualidade
da **VV Refeições**
para o seu dia

- Ingredientes naturais
- Cardápios personalizados
- Equipe especializada
- Contratos flexíveis

**A refeição coletiva da
sua empresa começa
com uma conversa.**



Nos siga nas redes sociais



@v.vrefeicoes



VVrefeicoes

SUMÁRIO

ANO XVI | EDIÇÃO 196 | JULHO DE 2026



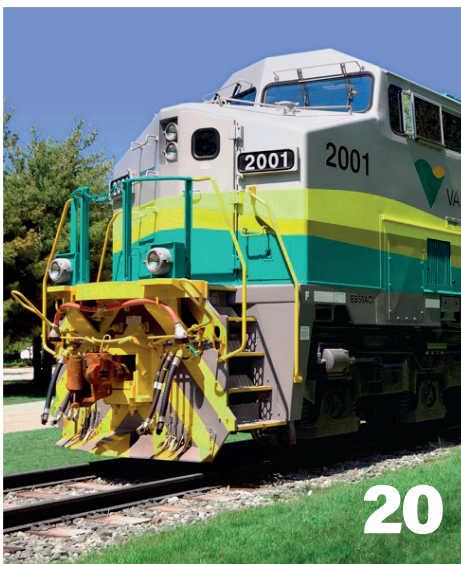
14

A CONTA DA LOGÍSTICA

Executivo da Braspress critica a falta de infraestrutura, defende tecnologia no transporte e vê a BR-319 com ceticismo

SEÇÕES

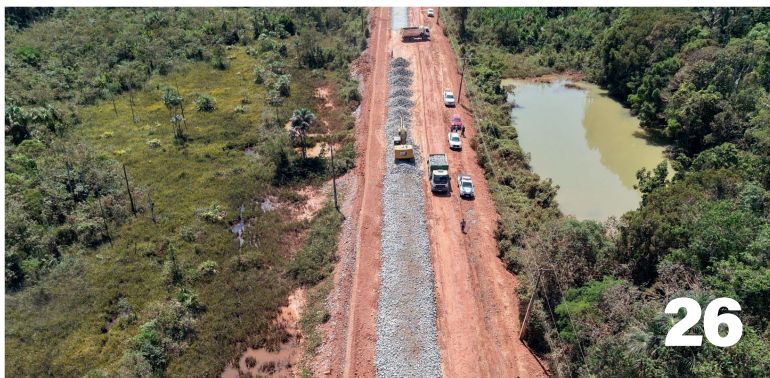
EDITORIAL	8
CONEXÃO AMAZONIA	10
OPINIÃO	52
DICA DE LEITURA	54



20

TRILHOS ENTRE MINA E PORTO

Com quase 1.000 quilômetros, ferrovia conecta Carajás ao litoral maranhense e amplia sua função além do minério



26

A ESTRADA EM DISPUTA

Recuperação da BR-319 ganha novos editais, mas segue pressionada por dúvidas ambientais e insegurança jurídica



A GUIANA ENTRA NO RADAR

Crescimento acelerado do país vizinho amplia demanda por infraestrutura, construção, serviços e produtos industriais



DO ELETRODOMÉSTICO AO PRODUTO INTELIGENTE

Eletrolar reforça a transição do setor para conectividade, automação e IA, com novas oportunidades industriais em Manaus



ITACOATIARA NA ROTA DOS GRÃOS

Super Terminais prepara operação flutuante para movimentar até 200 mil toneladas de cargas por mês



Ano XVI | Edição 196 | Julho de 2026
Manaus / Amazonas / Brasil

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

DIRETOR EXECUTIVO
Juarez Balduino C. Filho

EDITOR EXECUTIVO
Jhemisson Marinho - MTB 1173 / AM

DESIGN EDITORIAL
Suellen Fonseca

REPORTAGEM
Jhemisson Marinho
Lidia Ferreira
Michelle Portela
Margarida Galvão

ASSISTENTE DE REDAÇÃO
Paula Moreira

FOTOGRAFIA
Acervo Pessoal, 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

A Amazônia precisa de conexão.

Na agenda econômica, infraestrutura e logística voltaram ao centro do debate regional não como tema abstrato, mas como condição concreta para o crescimento.

Esta edição coloca esse tema no centro, por caminhos distintos. Na entrevista com Urubatan Helou, diretor-presidente da Braspress, a logística aparece pelo lado mais direto: o custo. Helou é taxativo ao apontar que vias precárias, baixo investimento em infraestrutura e insegurança operacional têm uma conta, e quem paga por ela é o consumidor. É uma leitura que merece atenção, porque traduz o que os números macroeconômicos nem sempre revelam.

A BR-319 voltou a avançar em obras, editais e debates. Mas o Trecho do Meio segue no centro de um impasse que envolve urgência logística e licenciamento ambiental, dois campos que precisam dialogar melhor do que têm dialogado. Para o setor produtivo, a rodovia representa uma alternativa real à dependência dos rios, especialmente depois das secas recentes. Para entidades ambientais, qualquer avanço exige condicionantes. O impasse continua, mas não pode ser indefinidamente adiado.

Em outra frente, os investimentos do Super Terminais apontam para uma modernização portuária que vai além da eficiência operacional. O conceito de porto verde conecta a agenda logística à da transição energética.

A Guiana entra nesta edição como uma nova rota de oportunidades. O país vive uma transformação acelerada, impulsionada pelo petróleo e começa a abrir passagem para empresas brasileiras. A missão empresarial Conexão Amazônia, organizada pela Editora Balponte, é um passo prático nessa direção, com potencial de ligar o Norte do Brasil ao Caribe e a novas cadeias regionais.

A Eletrolar Show e a Estrada de Ferro Carajás completam o panorama desta edição por ângulos complementares: a primeira mostra como a indústria incorpora conectividade e inteligência artificial para ganhar competitividade; a segunda demonstra a dimensão que a logística amazônica pode alcançar quando há planejamento e investimento de longo prazo.

Essas histórias apontam para a pergunta: como a Amazônia vai transformar seu potencial e sua posição geográfica em integração econômica real? A resposta está na soma de decisões públicas e privadas que precisam avançar com consistência.

Boa leitura.



Acesse aqui a
edição online

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



Yamaha tem projeto de R\$ 343 milhões aprovado para ampliar operação em Manaus

A Yamaha teve aprovado um novo projeto de investimento de R\$ 343 milhões para ampliar sua operação no Polo Industrial de Manaus (PIM). A proposta prevê atualização da produção de motocicletas acima de 100 cilindradas, incluindo modelos de maior cilindrada, acima de 450 cc.

O projeto foi aprovado pelo **Conselho de Administração da Suframa (CAS)** e pelo Conselho de Desenvolvimento do Amazonas (Codam), órgãos responsáveis pela análise de incentivos e projetos industriais ligados à Zona Franca de Manaus e à política industrial do Estado.

A fabricante japonesa é hoje a segunda maior montadora de motocicletas do Brasil, atrás apenas da Honda. A empresa também está entre as cinco maiores companhias em faturamento do Polo Industrial de Manaus, segundo informações constantes na pauta do CAS.

Fundada no Japão em 1955, a Yamaha atua no Brasil em um mercado liderado pelas montadoras instaladas em Manaus. A aprovação do novo investimento ocorre em um momento de expansão da produção de motos no país e de fortalecimento da cadeia de fornecedores ligada ao setor no Amazonas.

Tocantins anuncia instalação de fábrica de fertilizantes da ETG com investimento de R\$ 26 milhões

O Governo do Tocantins anunciou a implantação da primeira unidade industrial da ETG, empresa global do setor de fertilizantes, no Complexo VLI, em Palmeirante (TO). O empreendimento, conectado à Ferrovia Norte-Sul, receberá investimento de aproximadamente R\$ 26 milhões e resulta de uma parceria estratégica com a VLI, companhia de soluções logísticas que opera ferrovias, portos e terminais.

O empreendimento, batizado de Projeto Tucano, prevê a implantação de uma unidade de mistura de fertilizantes, com capacidade de produção de até 200 mil toneladas por ano e uma estrutura moderna de armazenagem para 45 mil toneladas. A iniciativa contribui diretamente para o fortalecimento da produção agrícola na região, ao ampliar o acesso a insumos, reduzir custos para o produtor rural e aumentar a competitividade do agronegócio do Matopiba.

Mato Grosso atinge menor taxa de desemprego do país em seis anos e reduz para 2,2%

Mato Grosso registrou uma queda expressiva na taxa de desemprego entre 2019 e 2025 ao recuar o indicador de 8,2% para 2,2%, uma redução de seis pontos percentuais. Os dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) foram compilados pelo DataHub (Centro de Dados Econômicos de Mato Grosso) da Secretaria de Desenvolvimento Econômico (Sedec), consolidando o estado entre os que mais ampliaram a absorção de mão de obra no Brasil.

O movimento de queda do desemprego ocorre em paralelo à expansão do mercado formal. Os dados têm como ponto de partida o ano de 2020, quando entrou em vigor o Novo Caged, sistema que substituiu a metodologia anterior de registro de movimentações no mercado de trabalho. Naquele ano, o saldo de empregos formais, diferença entre contratações e desligamentos, foi de 14.034 vagas. Em 2025, esse número chegou a 31.658 postos de trabalho com carteira assinada.

O estoque de empregos formais, total de vínculos ativos no Estado, também cresceu no período: de 725.206 em 2020 para 947.376 em 2025, evidenciando a ampliação da base de trabalhadores inseridos no mercado formal.



Positivo produz 4,3 milhões de itens por ano em Manaus, entre computadores, tablets e máquinas de pagamento

A Positivo Tecnologia produz 4,3 milhões de itens por ano em sua unidade industrial de Manaus, onde concentra parte estratégica da operação nacional. A empresa passa por um novo ciclo de investimento e inovação, depois de ter contratado financiamento de até R\$ 300 milhões com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), em abril.

Segundo a empresa, o financiamento obtido junto ao BNDES dará suporte ao Plano de Inovação Tecnológica de 2026 a 2028, com recursos destinados à pesquisa e desenvolvimento, incorporação de inteligência artificial em produtos e serviços e modernização de processos industriais.

A produção anual da unidade amazonense inclui 1,6 milhão de computadores, 1,9 milhão de máquinas de pagamento e 800 mil tablets, segundo a companhia. A planta de Manaus é a única da Positivo com capacidade para produzir todo o portfólio da empresa. A produção, no entanto, é dividida entre as unidades industriais da companhia, de acordo com o perfil de cada linha.

Em Manaus, a Positivo concentra a produção sob demanda de ecossistemas digitais avançados, com fabricação e montagem de notebooks, tablets, servidores de alta complexidade, máquinas de pagamento e placas-mãe. A produção de placas ocorre por meio da Boreo. A fábrica instalada na Zona Franca de Manaus (ZFM) tem mais de 20 mil metros quadrados de área útil e reúne cerca de 1,5 mil trabalhadores, incluindo a operação da Boreo, empresa do grupo voltada à fabricação de placas e componentes.

Rondônia movimenta mais de US\$ 2 bi em exportações no primeiro semestre de 2026

Rondônia encerrou o primeiro semestre de 2026 com superávit de US\$ 560,6 milhões na balança comercial. Entre janeiro e junho, o estado exportou US\$ 2,1 bilhões e importou US\$ 1,5 bilhão, segundo dados do Observatório da Indústria de Rondônia, da Federação das Indústrias do Estado de Rondônia (FIERO).

Na comparação com o mesmo período de 2025, houve avanço no volume das transações comerciais. No primeiro semestre do ano passado, as exportações somaram US\$ 1,76 bilhão e as importações, US\$ 871,4 milhões. Apesar do crescimento da corrente de comércio em 2026, o superávit registrado em 2025 foi maior, alcançando US\$ 890,6 milhões.

A pauta exportadora do estado segue concentrada em dois produtos. A soja respondeu por US\$ 1 bilhão, equivalente a 50% das exportações no semestre, enquanto a carne totalizou US\$ 873,2 milhões, com participação de 42,3%. Juntos, os dois segmentos representaram 91,3% dos embarques realizados entre janeiro e junho.

Azul e Petrobras firmam parceria para operações focadas na Região Norte e na Amazônia

A Azul Linhas Aéreas e a Azul Conecta anunciaram a assinatura de uma parceria com a Petrobras para a prestação de serviços aéreos dedicados na região Norte e na Amazônia pelos próximos quatro anos. A companhia venceu o processo de licitação e realizará operações focada em aviação regional e de negócios. O objetivo é levar funcionários da petroleira a cidades do Amazonas, como um táxi aéreo.

O acordo prevê a operação das rotas entre as duas empresas do grupo. A Azul Linhas Aéreas, com os modelos ATR-72 ou Embraer E2, ficará sob responsabilidade pelos voos entre **Manaus**–Porto Urucu, enquanto a Azul Conecta realizará as ligações, a partir do Cessna Caravan, entre e Porto Urucu–Carauari. A iniciativa amplia a presença da companhia em operações estratégicas em regiões de difícil acesso logístico, especialmente na Amazônia, onde o transporte aéreo desempenha papel essencial para a mobilidade e o suporte a atividades industriais.

Segundo a empresa, o contrato reforça a confiança do mercado na capacidade operacional do grupo e marca um novo momento de expansão.



Polo Industrial de Manaus supera 1 milhão de motocicletas produzidas no primeiro semestre de 2026

As fabricantes de motocicletas instaladas no Polo Industrial de Manaus (PIM) produziram 1.063.397 unidades no primeiro semestre, resultado 6,3% superior ao registrado no mesmo período de 2025. Segundo dados da Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares (Abraciclo), esse foi o melhor desempenho para os seis primeiros meses do ano desde 2011.

“O desempenho do primeiro semestre confirma o momento positivo da indústria de motocicletas. O aumento da produção acompanha a expansão da demanda no mercado interno e evidencia a eficiência das fabricantes instaladas no Polo Industrial de Manaus em responder ao crescimento do setor”, afirma Marcos Bento, presidente da Abraciclo.

Em junho, saíram das linhas de montagem 130.875 unidades. O volume representa uma retração de 15,1% em relação ao mesmo mês do ano passado e de 29,9% na comparação com maio.

No varejo, os emplacamentos de motocicletas alcançaram um recorde histórico no primeiro semestre. Entre janeiro e junho, foram licenciadas 1.174.344 unidades, volume 14,1% superior ao registrado no mesmo período do ano passado. Em junho, o mercado absorveu 194.249 unidades, resultado 8,3% acima do registrado no mesmo mês de 2025 e 1,8% inferior ao de maio.

Quatro das maiores montadoras da China fazem reunião em Manaus para conhecer ambiente de negócios

Geely, GWM, Chery e BYD se reuniram em Manaus para conhecer as oportunidades da Zona Franca.

A missão internacional foi capitaneada pela Visteon Corporation e incluiu visitas técnicas a fábricas do Polo Industrial de Manaus para acompanhamento de processo produtivo e logística.

A delegação, formada por vice-presidentes, diretores e gerentes das áreas de compras e operações industriais das quatro montadoras, visitou a sede da Suframa e da Federação das Indústrias para conhecer os incentivos fiscais, o ambiente de negócios e as possibilidades de implantação industrial na Zona Franca.

A BYD já opera em Manaus, onde produz baterias. A empresa também deve anunciar, nas próximas semanas, o local para receber o investimento de R\$ 500 milhões em uma nova planta industrial para produção de BESS, e Manaus é uma das principais concorrentes. As outras três, Geely/Renault, GWM e Chery, ainda não têm produção industrial na Zona Franca.

Segundo o analista da Coordenação-Geral de Comércio Exterior e Assuntos Internacionais da Suframa, Arthur Lisboa, a visita integra uma estratégia de aproximação com empresas chinesas que vêm ampliando seus investimentos no Brasil, especialmente no setor de mobilidade.



Região Norte soma R\$ 95,3 milhões em projetos aprovados para novas embarcações

O Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM) aprovou R\$ 95,3 milhões em projetos para a construção de embarcações destinadas ao transporte de cargas, veículos e passageiros. Os investimentos vão reforçar o escoamento da produção agrícola pelo Arco Norte e ampliar a capacidade da travessia hidroviária entre Pará e Tocantins. Os projetos aprovados incluem a construção de 12 barcaças graneleiras, uma balsa de carga e dois empurra-dores fluviais, que serão usados na navegação interior para o transporte de cargas, veículos e passageiros.

O maior investimento aprovado é de R\$ 73,2 milhões para a construção de 12 barcaças graneleiras da Companhia Norte de Navegação e Portos (CIANPORT). As embarcações terão capacidade de 3.600 toneladas cada, sendo oito do *tipo racked* (com laterais inclinadas para facilitar o transporte de grãos) e quatro do *tipo box* (com casco de laterais retas, para maior capacidade de carga).

O projeto será executado pelo estaleiro DMELO Service Construção de Embarcações de Grande Porte Ltda., em Manaus (AM), com previsão de geração de 108 empregos diretos. As barcaças serão destinadas ao transporte de grãos no corredor logístico do Arco Norte (corredor de escoamento da produção agrícola pelos portos das regiões Norte e Nordeste).



Empresa do Panamá tem projeto para produzir fogões no Polo Industrial de Manaus

A Mystic, empresa de eletroeletrônicos e linha branca com matriz no Panamá, tem planos para começar a produzir no Polo Industrial de Manaus (PIM). O projeto aprovado pelo Conselho de Desenvolvimento do Estado do Amazonas (Codam) prevê a produção de fogões domésticos a gás, de piso e de embutir. O investimento inicial é estimado em R\$ 4,3 milhões, com previsão de criação de 20 empregos diretos na primeira fase da operação. A empresa já tem presença comercial no Brasil, com produtos vendidos por redes varejistas, inclusive em Manaus.

Fundada em 2007, a Mystic atua em segmentos como televisores, refrigeradores, aparelhos de ar-condicionado, máquinas de lavar, fogões, micro-ondas, pequenos eletrodomésticos e equipamentos de áudio. A marca informa operar em 14 países, com sede no Panamá e escritórios no Brasil, na China e em Hong Kong.

Embora o projeto aprovado esteja concentrado inicialmente em fogões, o portfólio da Mystic no mercado latino-americano é mais amplo. No site da marca, a empresa apresenta linhas de televisores, áudio, ar-condicionado, refrigeradores, freezers, máquinas de lavar, fogões e pequenos eletrodomésticos.



“O que mais pode nos atrapalhar é o governo”

À frente da Braspress, executivo defende automação e escala como diferenciais da empresa, critica a baixa prioridade dada à infraestrutura no Brasil e diz não acreditar na pavimentação da BR-319

Por JUAREZ BALDOINO FILHO

Aos 49 anos de operação, a Braspress chega à Amazônia com uma leitura pouco romantizada da logística brasileira. Em entrevista à Revista PIM Amazônia, Urubatan Helou, diretor-presidente da transportadora, afirma que a automação, a capilaridade nacional e o domínio da tecnologia explicam a expansão da companhia, hoje presente em todas as regiões do país.

Mas o executivo também aponta os gargalos que ainda encarecem o transporte no Brasil, critica a falta de infraestrutura, defende mais eficiência para atender o Polo Industrial de Manaus e vê com ceticismo a pavimentação da BR-319. Para ele, a região Norte é estratégica para o crescimento da empresa, mas a competitividade da Amazônia precisa ser analisada sem regionalismo e com atenção ao avanço de modelos concorrentes, como o regime de maquila do Paraguai.



ACERVO PESSOAL



Urubatan Helou, diretor-presidente da Braspress

A BRASPRESS NASCEU EM 1977 E SE CONSOLIDOU COMO UMA DAS GRANDES REFERÊNCIAS NACIONAIS EM TRANSPORTE. OLHANDO PARA ESSA TRAJETÓRIA, QUAIS DECISÕES FORAM DETERMINANTES PARA TRANSFORMAR A EMPRESA EM UMA OPERAÇÃO DE ALCANCE NACIONAL?

Resumir 49 anos é difícil. Nós temos muitas aventuras e muitas desventuras. A Braspress hoje, o conjunto do negócio, é resultante de aventuras e desventuras. Mas muito mais aventuras. Se deu certo, é porque você teve menos erros do que acertos.

Mas nós temos alguns fatores que foram efetivamente motivacionais na busca daquilo que nós hoje somos, daquilo que hoje nós entregamos. Ter buscado a automação das nossas operações foi fundamental. A automação nos deu a oportunidade de buscaremos escala sem erros.

Nós eliminamos, nos maiores hubs da empresa, a ação humana e trocamos ela por automação, e essa automação efetivamente trouxe muito mais qualidade, muito mais assertividade, e isso fez com que pudesse haver muito mais fidelização do mercado em relação a nós. Até porque nós estamos falando de um mercado extremamente competitivo.

Então nós precisaríamos criar algum diferencial que pudesse efetivamente nos transformar em fonte de atração. A automação foi, talvez, esse diferencial.

Outro fato que eu reputo de fundamental importância, foi o fato de nós termos nos transformado numa empresa sem fron-

teiras, de dimensão nacional. Nós não vamos ao mercado e oferecemos o transporte para o Estado de Minas Gerais, ou para a cidade de Manaus.

Nós vamos ao mercado e oferecemos o transporte e a distribuição para todas as gôndolas do país. Onde existir um ponto de varejo, lá nós estamos através

**NÓS VAMOS AO
MERCADO E
OFERECEMOS O
TRANSPORTE E
A DISTRIBUIÇÃO
PARA TODAS AS
GÔNDOLAS DO PAÍS.
ONDE EXISTIR UM
PONTO DE VAREJO,
LÁ NÓS ESTAMOS.**

de uma rede de 113 filiais, que são 113 centros de distribuição que pulverizam a capilaridade dos nossos serviços. Eu acho que esse é o segundo ponto.

O terceiro ponto é o domínio da tecnologia. A automação é uma tecnologia, mas ela não opera se você não tiver softwares muito bem-preparados para isso. Nós temos softwares não apenas para automação, criamos softwares próprios de gestão, de CRM, de controle do mercado, de operação de TMS (que são as operações de distribuição).

Um outro fator de muita importância é a ausência do modismo. O que é a ausência do modismo? 'Olha, quanto mais terceirizado, melhor é, porque você pode se dedicar a sua atividade-fim'. A gente pensou um pouco ao contrário disso. Nós somos uma empresa de serviço. Nós temos, de fato, os melhores terminais, a frota mais jovem, a melhor tecnologia, mas tudo isso é impulsionado pelas pessoas. Tudo isso é impulsionado pela gente que faz com que essas operações possam fluir bem. E as pessoas são diferentes. As pessoas de Manaus são diferentes das pessoas de Novo Hamburgo, assim como as pessoas de Belém, de Florianópolis. As culturas são diversas e eu acho que a gente conseguiu buscar adaptar o nosso negócio para cada tipo de cultura em cada estado brasileiro.

Eu acho que isso nos deu a possibilidade de fazermos uma operação muito pacífica, uma operação sem atropelos, sem telefone chamando, sem cliente reclamando. Nós atendemos 18 mil clientes por dia e fazemos cerca de 100.000 entregas por dia no país inteiro. Onde houver um shopping center, uma galeria, uma loja de confecção, nós estamos presentes. Só em São Paulo são 280 carros de coleta e de entrega.

Portanto, nós fomos formando essa capilaridade, mas ela não foi pensada. Ela foi sendo criada conforme a necessidade. Ao longo de cada descortinamento da necessidade, agíamos em função desse descortinamento. Não foi um negócio planejado, até por-

que, quando ela foi fundada em 1977, a gente emitia documentos de carga com máquina (de datilografar) Hamilton.

Então nós não podíamos imaginar que nós íamos chegar a uma sociedade tão complexa quanto é a sociedade brasileira hoje. Era um país de 100 milhões de habitantes, (hoje) nós estamos falando de um país de 230 milhões de habitantes. Era um país de circunstâncias políticas fechadas, passou por várias moedas, quer dizer, nós fomos construindo a cada descortinamento.

É uma soma de tudo isso que fez com que a Braspress pudesse chegar aos 49 anos e comemorar o fato de ser, talvez, a maior transportadora de carga fracionada do país.

ALOGÍSTICA BRASILEIRA MUDOU PROFUNDAMENTE NAS ÚLTIMAS DÉCADAS. NA SUA VISÃO, QUAIS FORAM OS MAIORES AVANÇOS E QUAIS GARGALOS AINDA IMPEDEM O BRASIL DE TER UMA LOGÍSTICA MAIS EFICIENTE, COMPETITIVA E INTEGRADA?

Os grandes avanços ocorreram pelo amadurecimento do setor privado. Esse setor foi formado primeiro pelos caminhoneiros. Depois alguns caminhoneiros se organizaram e criaram as suas próprias transportadoras. O caminhoneiro comprou um, dois, três caminhões. Mais tarde, esses caminhoneiros que criaram as empresas trouxeram para dentro das suas empresas os filhos, que já tiveram uma formação acadêmica.

Essa formação acadêmica,

embora daquela época, trouxe aprimoramento de processos, projetos etc. Ou seja, a transformação se deu através do empresariado do setor. Hoje, é um setor reconhecido como um setor de grande governança. As empresas são geridas com boa governança, com bons processos, com alta tecnologia aplicada.

E quais são os maiores gargalos? Hoje, o maior é o Estado. O Estado impõe ao nosso setor dificuldades enormes pela ausência de infraestrutura. Cidades complexas, cidades mal geridas, rodovias precárias, roubo de carga,

NÓS ATENDEMOS 18 MIL CLIENTES POR DIA E FAZEMOS CERCA DE 100.000 ENTREGAS POR DIA NO PAÍS INTEIRO.

uma condição tributária análoga a uma visão quase que de esquerda, onde se trabalha para o Estado. Se você fizer um cálculo direto de qual é a carga tributária de uma empresa de transporte, você vai chegar a 54%. Porque na verdade, o pneu, o combustível, o caminhão que compramos, ele já vem com a sua carga tributária, e esses insumos é que geram nossas receitas que, por sua vez, geram nova carga tributária.

Por que nós (setor de transporte) chegamos aonde chega-

mos? Por força da maturidade empresarial. Hoje nós somos uma atividade reconhecida como atividade empresarial complexa. Aliás, a única atividade empresarial mais complexa do que o nosso setor é o setor financeiro. Você se imagina como presidente do Bradesco ou do Itaú, com uma agência no interior do Amazonas, emprestando dinheiro para um cara que você não conhece, mas que esse dinheiro foi depositado por um cara que você também não conhece lá no interior do Rio Grande do Sul.

A gestão desse processo é uma gestão que precisa ser mais complexa e sofisticada. O mesmo ocorre em uma empresa de transporte como a nossa, que coleta um produto de dez quilos em Uruguaiana para entregar em Manaus. Ele vem para São Paulo, de São Paulo vai para Belém, em Belém ele sofre outro transbordo, e ele vai passando e sofrendo transbordo. É uma gestão também complexa.

O nosso passageiro não tem boca. Nosso passageiro tem o código de barras. Portanto, o que mais evoluiu no nosso setor nos trouxe até aqui foi realmente a capacidade empresarial de poder buscar o novo, de buscar tecnologia, de buscar aperfeiçoamento, de buscar governança. O que mais pode nos atrapalhar? O governo, não só através da carga tributária, mas através da ausência de infraestrutura.

Estamos falando de um país em que se destina 0,5% do seu orçamento para investimento em infraestrutura. Os Estados Uni-

dos destinam 5%, mas a gente tem que lembrar que os Estados Unidos têm uma infraestrutura pronta. A nossa ainda está por construir. Nós precisaríamos no mínimo de 3,5% a 4% para que a gente pudesse ter uma infraestrutura razoavelmente aceitável.

Essa é uma das complexidades. O combate ao roubo de carga é uma coisa que tem crescido, que está crescendo, que precisa continuar sendo combatido. Então, você tem alguns gargalos que não se limitam apenas à infraestrutura e à carga tributária. Você tem também gargalos de cidades que efetivamente podem atrapalhar a operação logística, não apenas atrapalhar, mas elas podem ir inviabilizando a operação logística.

E quando ela começa a se inviabilizar, o que acontece? Ela começa a ficar mais cara. Quem vai pagar essa conta é o povo brasileiro.

A REGIÃO NORTE TEM DESAFIOS LOGÍSTICOS MUITO PARTICULARES, ENVOLVENDO LONGAS DISTÂNCIAS, SAZONALIDADE DOS RIOS, INFRAESTRUTURA LIMITADA E COMBINAÇÃO DE MODAIS. O QUE A AMAZÔNIA ENSINOU À BRASPRESS SOBRE OPERAÇÃO LOGÍSTICA?

A região Norte e Nordeste brasileiras são as regiões que mais crescem no Brasil. Se o Brasil tem algum tipo de crescimento, por menor que ele seja, atribui-se isso ao crescimento do Norte e do Nordeste. O Sul

e Sudeste contribuem hoje com muito pouco, até porque há uma fuga muito grande de empreendimentos no Sul e Sudeste para o Nordeste e Norte. O próprio Polo Industrial de Manaus é exemplo disso.

A Braspress começou a operar na Amazônia em 1984, e nós éramos apenas agentes de carga aérea. Coletávamos em Manaus no polo relojoeiro, preparávamos os contêineres aéreos, despachávamos na companhia aérea, retirávamos aqui em São Paulo e fazíamos a distribuição.

Fazíamos uma operação modesta, mas a empresa precisava

SE A BR-319 ESTIVER PAVIMENTADA, É UMA ROTA VIÁVEL, MAS EU NÃO CREIO QUE ELA SERÁ.

criar o seu caráter nacional, e para criar seu caráter nacional nós tínhamos que chegar também em Manaus. Nós só saíamos de Manaus e só saíamos por via aérea. Nós passamos a chegar também em Manaus por via aérea, mas utilizando as companhias aéreas.

Mas nós aprendemos uma coisa, chegar em Manaus só por via aérea, o custo disso era muito alto e nós não tínhamos participação de mercado. O mercado dizia: “Braspress, gostaria muito de operar com vocês, mas o seu

custo de Manaus é proibitivo. Queríamos operar com você no Brasil inteiro, mas o seu custo para Manaus é proibitivo, porque você só vai para lá por via aérea”.

Então nós começamos a fazer o nosso rodofluvial, que criou corpo. E aí aconteceu uma peculiaridade muito própria do tipo de mercadoria que nós transportamos. A gente transporta laptop, confecções finas, calçados finos, autopeças. E aí os clientes começaram a dizer ‘16 dias para entregar em Manaus, você não acha que está exagerado? Minha mercadoria vale R\$ 150, R\$ 200 o quilo. Se você demora 16 dias para chegar em Manaus, eu estou perdendo, porque eu só vou cobrar depois que a mercadoria chega.

Aí nós começamos a fazer o nosso planejamento do que nós precisávamos fazer. Colocamos os nossos próprios aviões, e hoje os nossos próprios aviões atendem essa demanda. Então, hoje nós somos aéreo puro, somos agentes de carga aérea, nós somos rodofluvial para a região do Amazonas. E aí você me pergunta qual a importância que a região Norte tem para nós.

Hoje a região Norte e a região Nordeste respondem por 38% do nosso negócio, em termos de movimentação de cargas. Então ela tem uma representação importante. Melhor do que isso, o PIB dessas regiões cresce mais do que o das outras regiões.

E tem um processo estratégico nisso. Hoje nós temos um ou dois voos diários para Manaus, e um ou dois voos diários de Ma-

naus para cá (São Paulo). Mas nós temos três aviões, e esses três aviões podem aumentar as suas frequências diárias. Cada perna-da de ida e volta dura 7h. Cada avião pode fazer até três perna-das por dia.

Você tem a questão também agora do El Niño, que vai ser uma seca pior do que a do ano retrasado, e a do ano retrasado foi muito forte. Se você tiver al-guma dificuldade com rodoflu-vial, com mercadorias de alto valor agregado, a alternativa vai ser o aéreo. Mas nós estamos representados pelo rodofluvial e pelo aéreo, ou seja, nós temos um combo de serviços ofereci-dos na região Norte e na região Nordeste brasileira.

Então, para completar, as mercadorias que nós mandá-vamos para Manaus, de até 75 quilos e de alto valor agregado, que demoravam 16 dias para chegar, hoje chegam com 24 horas. E aí a gente cobra um plus em cima do rodoviário, não é caro para o nosso embar-cador, e também remunera os nossos serviços e atendemos o mercado.

Aquele transporte da déca-da de 1970 que nós tiramos do modal aéreo e passamos para o rodoviário, a gente está devolvendo (para o modal aéreo).

APAVIMENTAÇÃO DA BR-319 EN-TRA NO CÁLCULO ESTRATÉGI-CO DA BRASPRESS PARA A RE-GIÃO NORTE?

Se a BR-319 estiver pavimen-tada, é uma rota viável, mas eu não creio que ela será.

O SENHOR ACREDITA NISSO?

Não creio que ela será. Eu acho que não há recurso para isso. E para que ela possa real-mente se viabilizar, pelo menos 50% dela teria que ser elevada. É uma rodovia que atravessa regiões alagadas, que sobe e desce, e que tem o problema de passagem de fauna. A vida acontece lá embaixo.

ESTAMOS FALANDO DE UM PAÍS EM QUE SE DESTINA 0,5% DO SEU ORÇAMENTO PARA INVESTIMENTO EM INFRAESTRUTURA.

QUAIS SÃO OS PRINCIPAIS DI-FERENCIAIS EXIGIDOS DE UMA TRANSPORTADORA PARA ATENDER O POLO DE MANAUS?

Prazos de entrega e seguran-ça. O Polo Industrial de Manaus produz mercadorias de alto va-lor agregado. A segurança e os prazos de entrega são fatores fundamentais. Você tem mer-cadorias que valem até R\$ 1 mil o quilo, mercadorias de grande atrativo para o roubo de carga. Então, nós temos uma seguran-ça especial. Nós fomos a pri-meira empresa a criar os nossos próprios centros de gerencia-mento de risco.

A SEGURANÇA É UM TEMA RE-CORRENTE NA ÁREA DE TRANS-PORTES. COMO A BRASPRESS GARANTE A SEGURANÇA DO TRANSPORTE DE CARGAS? QUAIS AS PECULIARIDADES DO TRANS-PORTE PARA A REGIÃO NORTE?

Na região Norte não. No Nordeste sim. Cidades como Salvador, Recife e Natal são cidades que precisam ter uma atenção especial no gerencia-mento de risco. Em Manaus, você não tem. Manaus é o se-guinte, ou sai nadando ou sai voando. Nós nunca tivemos um incidente em Manaus em todos esses anos de operação. Nenhuma carreta que tenha caído no rio, nem uma carreta que ten-ha sido assaltada por piratas do rio. Nós nunca tivemos um assalto de um caminhão nosso em Manaus.

A BRASPRESS TEM PLANOS DE INVESTIMENTO PARA A AMA-ZÔNIA NOS PRÓXIMOS ANOS?

Na medida em que as coisas forem ocorrendo, nós estamos preparados. O senhor me di-se que tem quase 200 projetos hoje aprovados para novas em-presas. Na hora em que eles começarem a se viabilizar, nós também nos viabilizaremos. Supondo que saia um novo distrito industrial, com áreas que possam ser incentivadas para a construção, nós nos co-locaremos como interessados também. Podemos fazer uma área maior e melhor, com nova tecnologia, com uma operação diferenciada.

Maior trem do Brasil coloca Estrada de Ferro Carajás entre referências mundiais da logística

Com composições de 3,5 quilômetros, ferrovia da Vale liga a maior província mineral do país ao Porto de Ponta da Madeira e amplia papel no transporte de cargas e passageiros

Por MICHELLE PORTELA

Com 3,5 quilômetros de extensão, 330 vagões e capacidade para transportar até 40 mil toneladas de minério de ferro em uma única viagem, o maior trem em circulação no Brasil opera na Estrada de Ferro Carajás (EFC). A composição resume a escala de uma ferrovia que, 41 anos após a inauguração, tornou-se uma das principais referências mundiais em logística mineral e um dos corredores ferroviários mais estratégicos do país.

Operada pela Vale, a ferrovia liga a Província Mineral de Carajás, no sudeste do Pará, ao Terminal Marítimo de Ponta da Madeira, em São Luís (MA). Pelo corredor passam minério de ferro, combustíveis, grãos e cargas gerais, em uma operação que atravessa 28 municípios e conecta a mineração da Amazônia Oriental ao mercado internacional.

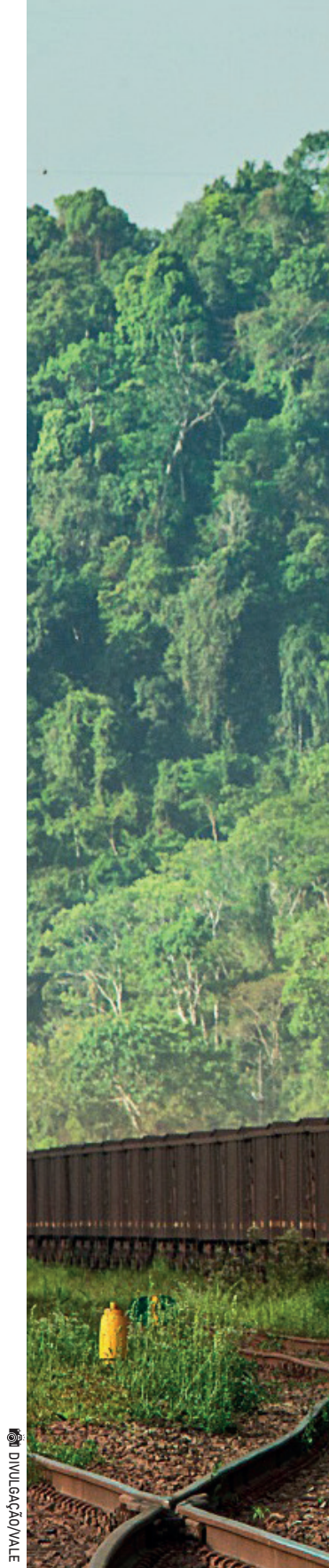


IMAGEM DIVULGAÇÃO VALE



Estrada de Ferro Carajás: maior trem em circulação no Brasil opera com 330 vagões e liga a produção mineral do sudeste do Pará ao Terminal Marítimo de Ponta da Madeira, no Maranhão



Inaugurada em 1985, a estrutura foi concebida para viabilizar o escoamento do minério de ferro de alto teor extraído em Carajás, uma das maiores províncias minerais do mundo. Ao longo de quatro décadas, porém, deixou de ser apenas uma estrutura voltada à exportação mineral e passou a cumprir papel mais amplo na integração econômica entre o Pará e o Maranhão.

Em 2024, a Estrada de Ferro Carajás transportou 176,47 milhões de toneladas de minério de ferro e 13,6 milhões de toneladas de cargas gerais. A operação conta com cerca de 300 locomotivas e 24 mil vagões ao longo de aproximadamente 1.000 quilômetros de ferrovia.

A capacidade anual de transporte também avançou de forma expressiva. Na fase

inicial, a EFC movimentava cerca de 35 milhões de toneladas por ano. Hoje, a capacidade chega a aproximadamente 230 milhões de toneladas. O principal salto ocorreu após a duplicação de grande parte da ferrovia, concluída em 2018, o que permitiu aumentar a circulação simultânea de trens e reduzir gargalos operacionais.

Tecnologia e eficiência operacional

A modernização colocou a EFC entre as operações ferroviárias mais avançadas do mundo. A ferrovia opera regularmente o maior trem de minério em circulação no país, composto por 330 vagões e cerca de 3,5 quilômetros de extensão. A operação utiliza o sistema Locotrol, que distri-

bui o controle entre locomotivas posicionadas ao longo do trem, aumentando a segurança e a eficiência.

Nos últimos anos, a empresa também intensificou a digitalização da operação, com a instalação de um Centro de Controle Operacional, responsável pelo monitoramento em tempo real da circulação ferroviária. Ferramentas de inteligência artificial são usadas para manutenção preditiva e monitoramento das passagens de nível.

De acordo com o diretor de Operação da Estrada de Ferro Carajás, João Silva Júnior, a ferrovia foi construída para ir além do transporte de minério.

“Mais do que uma infraestrutura de transporte, a EFC foi concebida como um vetor de desenvolvimento regional,



Estrada de Ferro Carajás em diferentes fases

Ferrovia conecta Pará ao Maranhão



A Estrada de Ferro Carajás é um importante corredor logístico que liga a Mina de Carajás, no sudeste do Pará, ao litoral do Maranhão. Ao longo desse percurso, a ferrovia viabiliza o transporte eficiente da produção mineral até os terminais portuários, de onde a carga segue para os mercados nacional e internacional.



promovendo a integração de 28 municípios e impulsionando transformações econômicas, sociais e territoriais ao longo de sua área de influência”, afirma.

Trem de passageiros

Embora o minério de ferro concentre a maior parte da operação, a Estrada de Ferro Carajás também abriga um dos poucos serviços ferroviários regulares de passageiros do Brasil. O trem percorre 861 quilômetros entre São Luís e Parauapebas em aproximadamente 16 horas, atendendo 15 localidades ao longo do trajeto.

Para muitas comunidades, o serviço representa uma

das principais alternativas de deslocamento para acesso a hospitais, escolas, universidades e serviços públicos.

Em 2024, a ferrovia registrou o maior número de passageiros de sua história: 423 mil pessoas utilizaram o serviço. Segundo João Silva Júnior, a meta da Vale é ampliar a oferta.

“Estamos trabalhando para implementar o serviço diário nos dois sentidos até 2027, duplicando a disponibilidade de viagens aos passageiros”, afirma.

A experiência dos usuários também ganhou novos recursos no último ano, com a implantação de cobertura de internet 4G em toda a extensão da ferrovia, permitindo conectividade aos passageiros durante a viagem.

Descarbonização e preservação

Além da eficiência operacional, a Vale afirma buscar redução dos impactos ambientais da ferrovia. Entre as iniciativas estão a incorporação das locomotivas elétricas a bateria FLXdrive, prevista para este ano, testes com biodiesel e projetos voltados à descarbonização da logística ferroviária.

Outro foco é manter a proteção do chamado cinturão verde associado ao Mosaico de Unidades de Conservação de Carajás, uma área de aproximadamente 800 mil hectares de floresta preservada.

Para João Silva Júnior, o desafio da próxima década será equilibrar crescimento



FOTO: DIVULGAÇÃO/VALE

Além do minério, a ferrovia atende 15 localidades entre São Luís e Parauapebas

operacional, responsabilidade socioambiental e inovação tecnológica.

“Conciliar esses pontos exige investimentos contínuos em tecnologia, diálogo transparente com a sociedade e uma governança socioambiental rigorosa, provando que é possível aliar eficiência logística de classe mundial com desenvolvimento sustentável”, afirma.

CONFLITOS SOCIOAMBIENTAIS SEGUEM NO ENTORNO DA FERROVIA

Apesar da eficiência operacional, a Estrada de Ferro Carajás ainda convive com conflitos socioambientais envolvendo comunidades indígenas e populações tradicionais. Em março deste ano, a ferrovia foi ocupada por indígenas da etnia Gavião, na 16ª interdição registrada em um ano. O protesto interrompeu temporariamente a circulação dos trens de carga e de passageiros.

Os manifestantes reivindicavam o cumprimento de obrigações assumidas pela Vale em acordos firmados com as comunidades, como investimentos em saúde, educação, infraestrutura, proteção territorial e compensações pelos impactos provocados pela operação ferroviária.

A interdição foi encerrada após cinco dias de negociações. O acordo prevê o repasse de R\$ 50 milhões às comunidades da Terra Indígena Mãe Maria, em duas parcelas, além da continuidade das tratativas sobre demandas ambientais e sociais. Com a desocupação dos trilhos, a circulação dos trens de carga foi retomada gradualmente, e o serviço de passageiros voltou a operar dois dias depois, após inspeções de segurança. A Vale afirma adotar uma política de diálogo permanente com as comunidades, orientada por instrumentos como o Plano Básico Ambiental do Componente Indígena (PBACI) e pelos protocolos de Consulta Livre, Prévia e Informada (CLPI), previstos na Convenção 169 da Organização Internacional do Trabalho (OIT). “O diálogo com as comunidades é conduzido de forma contínua, estruturada e com base no respeito à autonomia, à relação diferenciada com o território e aos direitos dessas populações”, afirma João Silva Júnior.

Segundo ele, o trabalho é baseado na escuta ativa e na construção conjunta de soluções.

“Nosso compromisso é atuar como parceiros no desenvolvimento territorial, mitigando impactos e potencializando legados positivos”, diz.

BR-319 avança em obras e editais, mas rodovia ainda é cercada de ceticismo

DNIT dá sequência a serviços na rodovia, enquanto entidades contestam enquadramento das obras como manutenção e cobram licenciamento completo

Por MICHELLE PORTELA

A recuperação da BR-319 entrou em nova etapa em 2026, com obras em execução, contratos assinados e licitações em andamento para restabelecer a ligação terrestre entre Manaus (AM) e Porto Velho (RO). O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) informou que executa serviços no trecho entre os quilômetros 198,2 e 250, enquanto seguem os procedimentos para contratação de obras no chamado Trecho do Meio, considerado o principal gargalo da rodovia.

Com cerca de 340 quilômetros, entre os km 250,7 e 590,1, o Trecho do Meio concentra as maiores restrições ambientais e o principal debate sobre a recuperação integral da BR-319.

© LUIZ FELIPE SANTOS/DPE-AM





Obras na BR-319: uma queda de braço que se arrasta por anos

De um lado, o governo federal tenta enquadrar as intervenções como serviços de manutenção e melhoramento de infraestrutura já existente. De outro, entidades ambientais afirmam que o trecho não está apenas sendo conservado, mas reconstruído, o que exigiria licenciamento ambiental completo e cumprimento de condicionantes socioambientais.

Inaugurada asfaltada em 27 de março de 1976, a BR-319 perdeu trafegabilidade ao longo das décadas por falta de manutenção. O Trecho do Meio se tornou o segmento mais crítico, com perda quase total do pavimento e dificuldades de circulação, especialmente no período de chuvas na Amazônia.

Os novos editais lançados pelo Ministério dos Transportes tomam como base dispositi-

vo previsto no artigo 8º, inciso VII, da Lei Geral do Licenciamento Ambiental, que dispensa licenciamento para serviços de manutenção e melhoramento em infraestrutura preexistente, incluindo rodovias anteriormente pavimentadas.

Essa interpretação é contestada por entidades ambientais, que defendem a continuidade do licenciamento conduzido pelo Instituto Brasileiro do

BR-319: CONECTANDO O AMAZONAS AO BRASIL

Confira aqui os principais acontecimentos que marcaram a história da BR-319.

FOTOS: DIVULGAÇÃO



1972

ABERTURA DA RODOVIA BR-319

885 km de extensão conectam Manaus/AM a Porto Velho/RO. A Rodovia BR-319 interliga 22 municípios na Floresta Amazônica, na região do interflúvio dos Rios Madeira e Purus. O tempo de uma viagem de Manaus a Porto Velho era estimada em 12 horas.



1976

INAUGURAÇÃO

A inauguração oficial aconteceu em 27 de março de 1976.



1988

A RODOVIA SE TORNA INTRAFEGÁVEL

Nesta época, as condições da estrada pioraram muito. O grande volume de chuvas na região e o alto preço do transporte terrestre fez com que os produtos da Zona Franca de Manaus fossem escoados de forma menos onerosa por via fluvial. A estrada se deteriorou e tornou-se intrafegável. Neste ano houve redução no uso da rodovia em razão das condições de trafegabilidade e manutenção.



1996

PLANO DE AÇÃO NÃO SAI DO PAPEL

Com o passar dos anos, o trecho entre Manaus e Humaitá foi sendo tomado pela floresta, alterando sensivelmente as condições estruturais da rodovia, com forte degradação do pavimento asfáltico original. O Governo Federal incluiu a recuperação da rodovia no seu plano estratégico BRASIL EM AÇÃO, porém o projeto não saiu do papel.

Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama).

Quatro lotes

O Trecho do Meio foi dividido em quatro lotes, com investimentos estimados em R\$ 1,45 bilhão. A Revista PIM Amazônia, o DNIT informou que executa obras de pavimentação nas margens desse trecho, no segmento

entre os km 198,2 e 250, com extensão aproximada de 52 quilômetros.

Desse total, 20 quilômetros estão em execução. O trecho remanescente está em processo licitatório, com previsão de contratação ainda em julho de 2026.

“Paralelamente, encontram-se em andamento os procedimentos licitatórios destinados à contratação dos serviços de

melhoramento do pavimento no Trecho do Meio da BR-319-AM, compreendido entre os km 250,70 e 590,10”, informou o órgão.

A Construtora Etam venceu o Edital nº 90127/2026, referente ao Lote 4, entre os quilômetros 469,6 e 590,1, nos municípios de Manicoré e Humaitá, com proposta de R\$ 362 milhões.

No Lote 3, entre os quilô-



2010

PELA QUARTA VEZ SEGUIDA, A BR-319 É INCLUÍDA EM UM PROGRAMA DE GOVERNO

Nesse ano, a BR-319 foi incluída no Programa de Aceleração do Crescimento - PAC-2.



2013

NOVOS ESFORÇOS PARA RECUPERAÇÃO DA BR-319

Foi nesse ano em que ocorreu o reinício das tratativas para a regularização da BR-319. Para isso, foi proposto um novo Termo de Referência para que um novo EIA/RIMA pudesse ser elaborado. Nesse mesmo ano, a FUNAI apontou a necessidade de incluir estudos sobre comunidades indígenas localizadas no Trecho do Meio, no novo EIA.



2021 - JULHO

DNIT CONTRATA EMPRESA RESPONSÁVEL POR ESTUDOS AMBIENTAIS PARA RECONSTRUÇÃO DO TRECHO DO MEIO DA BR-319/AM

O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) firmou contrato para a execução dos estudos ambientais essenciais à obtenção da Licença de Instalação (LI) e da Autorização de Supressão de Vegetação (ASV), necessárias no processo de licenciamento ambiental para a reconstrução e pavimentação do Trecho do Meio da BR-319/AM, entre os km 250 e 655,7. A empresa contratada pelo DNIT assume a responsabilidade pela elaboração do Plano Básico Ambiental (PBA), do Inventário Florestal, do Projeto Arqueológico, do Plano de Ação de Combate à Malária e das demais obrigações ambientais necessárias para a realização das obras.



Setor produtivo vê a rodovia como alternativa para reduzir a dependência dos rios

metros 433,1 e 469,6, em Manicoré, a Construtora Soberana foi convocada para apresentação de documentação no Edital nº 90129/2026, certame estimado em R\$ 210 milhões.

A Construlagos Construtora e Empreendimentos foi convocada para apresentar documentação de habilitação nos lotes 1 e 2, após a desclassificação da Madecon Engenharia e de outras empresas nos certames. O Lote 1, previsto no Edital nº 90130/2026, vai do km 250,7 ao km 346,2, entre Borba e Manicoré, com valor estimado de R\$ 363,3 milhões. O Lote 2, previsto no Edital nº

90128/2026, corresponde ao trecho entre os quilômetros 346,2 e 433,1, em Manicoré, com valor estimado de R\$ 364 milhões.

Pressão logística

A BR-319 é tratada pelo setor produtivo como uma obra estratégica para reduzir o isolamento terrestre do Amazonas e ampliar a segurança logística da Zona Franca de Manaus (ZFM).

A pressão pela recuperação da rodovia cresceu depois das secas severas que afetaram o transporte fluvial na região nos últimos anos.

Em julho, a Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares (Abraciclo) defendeu urgência na conclusão da rodovia. Para a entidade, a BR-319 ampliaria a multimodalidade no transporte de cargas, hoje fortemente dependente dos rios e sujeito aos efeitos das cheias e vazantes.

“Esse é um pleito não só das autoridades, mas de toda a iniciativa privada, para que a gente tenha não só a opção dos rios, mas também a opção rodoviária como solução logística de forma definitiva

para a seca do Amazonas”, disse Marcos Bento, presidente da Abraciclo.

Segundo ele, empresas precisaram antecipar estratégias logísticas diante dos riscos associados à estiagem.

“A iniciativa privada teve que antecipar a logística, se preparar melhor. É claro que a situação, para ser resolvida de forma definitiva, a gente precisa urgentemente da construção da BR-319”, afirmou Bento, destacando que o Polo Industrial de Manaus

tem capacidade produtiva de 2,1 milhões de motocicletas por ano e é o maior fora do eixo asiático.

O presidente da Federação das Indústrias do Estado do Amazonas (Fieam), Antonio Silva, também defendeu as obras como avanço estratégico para a integração do Amazonas ao restante do país. Para ele, a retomada da trafegabilidade da rodovia representa uma conquista para o setor produtivo estadual.

“O anúncio do edital [de

licitação do Plano de Melhoria e Pavimentação da BR-319] é um passo importante para a volta da plena trafegabilidade desta rodovia fundamental para a ligação do Amazonas com os mercados do país, além de uma conquista para o setor produtivo do Estado”, afirmou.

Contestação ambiental

O ponto central da contestação ambiental é a interpretação de que a nova legislação



Trecho do Meio concentra o principal debate sobre a recuperação integral da rodovia

não poderia ser aplicada ao Trecho do Meio da BR-319.

Para o Observatório do Clima, a rodovia não estaria apenas sendo refeita ou mantida, mas reconstruída, o que exigiria a continuidade do licenciamento ambiental já iniciado pelo Ibama, com Licença Prévia (LP), Licença de Instalação (LI) e Licença de Operação (LO).

O Observatório do Clima afirma que “os dispositivos legais usados pelo Dnit para viabilizar os editais são inconstitucionais e violam princípios do Direito Ambiental e do Direito”.

A entidade também critica o enquadramento das obras como “serviços de manutenção e/ou melhoramento da infraestrutura em instalações preexistentes ou em faixas de domínio e servidão, incluídas rodovias anteriormente pavimentadas”.

Em entrevista à PIM Amazônia, Suely Araújo, coordenadora de Políticas Públicas do Observatório do Clima, criticou a condução do processo pelo governo federal.

“O governo federal tem tido posições muito contraditórias em relação à BR-319. Ao mesmo tempo em que anuncia um plano para estruturar a governança na região com prazo de 20 anos, não aguarda a emissão da licença de instalação do Ibama para a pavimentação do Trecho do Meio. De forma irresponsável, deixa que o DNIT de-

cida unilateralmente e inicie uma semi-pavimentação, sem qualquer manifestação do órgão licenciador e, portanto, sem condicionantes ambientais. É inaceitável”, avalia a ambientalista.

Segundo ela, os maiores riscos envolvem desmatamento, degradação ambiental, perda de biodiversidade e impactos sobre populações indígenas e comunidades locais.

“Os maiores riscos são um desmatamento expressivo, degradação ambiental e perda de biodiversidade, além de desestruturação cultural das populações indígenas e comunidades locais. É importante registrar que não houve aplicação da OIT 169 para essa obra. Para as obras de ‘melhoramento’ que o DNIT pretende concluir agora, não houve nem autorização do Ibama”, destaca.

Suely afirma que a tentativa de avançar sem condicionantes pode gerar insegurança técnica e jurídica.

“Obras pela metade, e que desconsideram a própria Constituição Federal, como o DNIT pretende fazer agora, só gerarão problemas, técnicos e jurídicos. A população não ganhará com obras não definitivas e sem controle ambiental”, finaliza.

Risco local

As críticas à reconstrução da BR-319 se concentram no risco de aumento do desma-

tamento, grilagem de terras, abertura de ramais ilegais e conflitos fundiários caso a obra avance sem um plano robusto de governança territorial e proteção ambiental.

Para a presidente do Observatório da BR-319, Eliane Soares, as medidas anunciadas pelo governo federal ainda carecem de garantias socioambientais.

“O Observatório BR-319 avalia que as medidas anunciadas pelo governo federal carecem de garantias socioambientais robustas. A preocupação central é que o avanço das obras, especialmente no chamado Trecho do Meio, ocorra sem o cumprimento das condicionantes estabelecidas pelo licenciamento ambiental. Isso pode resultar em aumento do desmatamento, abertura de ramais ilegais e maior pressão sobre terras indígenas e unidades de conservação”, diz.

Para a presidente do Observatório da BR-319, um caminho de consenso dependeria de governança participativa, respeito às condicionantes e investimento em alternativas de transporte menos impactantes, como o modal fluvial. Segundo ela, a BR-319 precisa ser tratada como um desafio socioambiental complexo, e não apenas como uma obra de infraestrutura.

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

MENU Q NEWSLETTER

PIMAMAZÔNIA
POLÍTICA • INDÚSTRIA • MEIO AMBIENTE

ASSINE

Login

Aumento do salário mínimo em 2026 deve ter impacto maior nas administrações municipais do Norte, aponta Dieese

Reajuste deve injetar R\$ 81,7 bilhões na economia brasileira, com R\$ 39,1 bilhões concentrados nos benefícios previdenciários



BIOECONOMIA

Da casa de farinha ao artesanato: comunidades ribeirinhas reinventam o turismo no Maranhão

Comunidades de Barreirinhas transformam saberes tradicionais em experiências turísticas que geram renda, valorizam a cultura local e estimulam a bioeconomia

MEIO AMBIENTE

Com redução de 75% nos focos de queimadas, Acre avança em ações de combate aos ilícitos ambientais

O Acre encerrou 2025 com um dos melhores desempenhos de sua história no enfrentamento às queimadas ilegais. Dados do Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (Inpe), validados pelo Centro Integrado de Geoprocessamento e Monitoramento Ambiental (Cigma) da Secretaria de Estado do Meio Ambiente do Acre (Semma), apontam uma redução expressiva de 75% nos focos de calor [...]

ECONOMIA

Sebrae alerta microempreendedores para golpes frequentes no início do ano

Criminosos usam falsas cobranças, mensagens e sites fraudulentos para enganar MEIs em um período de maior movimentação financeira

ECONOMIA

Pix é a forma de pagamento preferida por quase 6 em cada 10 donos de pequenos negócios



**ATUALIZAÇÕES
DIÁRIAS**



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

**Acompanhe nossas
redes sociais**



Guiana abre nova rota de negócios para empresas brasileiras

Chamado de novo petroestado, país vizinho ao Brasil amplia demanda por infraestrutura, alimentos, tecnologia, serviços especializados e produtos industriais

Por MICHELLE PORTELA | Fotos: DIVULGAÇÃO

A Guiana deixou de ser apenas um pequeno mercado vizinho. Com o boom econômico iniciado a partir de 2020, puxado pela exploração de petróleo, o país vive uma fase de investimentos em infraestrutura e aumento da demanda por produtos e serviços, abrindo espaço para empresas brasileiras.

Na avaliação do presidente do Conselho Regional de Economia do Amazonas e Roraima (Corecon-AM/RR), Márcio Paixão, o potencial da Guiana como mercado consumidor vai além dos produtos tradicionalmente associados ao Polo Industrial de Manaus (PIM).

Para ele, há espaço para ampliar a presença de empresas amazonenses em segmentos como alimentos processados, materiais de construção, medicamentos, móveis, máquinas, equipamentos industriais e tecnologia, além da prestação de serviços de engenharia, saúde e educação.



© DIVULGAÇÃO



Vista de Georgetown, capital da Guiana: crescimento é puxado pelo petróleo



Plataforma offshore na Guiana: país iniciou a produção comercial de petróleo em 2019

FOTODIVULGAÇÃO

Para as empresas amazônicas, afirma, também surgem oportunidades de fornecimento de serviços especializados para os projetos de infraestrutura e energia impulsionados pela expansão da economia guianense.

A ampliação das relações comerciais, contudo, depende da superação de gargalos logísticos, da redução da burocracia aduaneira, de maior integração regulatória e da diminuição dos custos de transporte.

“A solução passa por investimentos em corredores logísticos, simplificação dos processos de comércio exterior, fortalecimento dos acordos bilaterais e maior coordenação entre governos e setor produtivo”, avalia.

O economista destaca que o empresariado amazonense precisa de protagonismo no campo diplomático e comercial para atrair novos negócios com a

Guiana. Nesse sentido, ampliar a presença no mercado guianense exige investimento em missões comerciais, inteligência de mercado, redes de cooperação, parcerias estratégicas e inovação.

“É fundamental fortalecer as entidades empresariais, ampliar o intercâmbio de informações e desenvolver projetos conjuntos que gerem confiança, competitividade e integração econômica entre Brasil e Guiana”, afirma Márcio Paixão.

Missão empresarial

A aproximação comercial ganha contornos práticos em agosto, com a missão empresarial Conexão Amazônia, que levará empresários brasileiros à Guiana para rodadas de relacionamento, prospecção de negócios e leitura de mercado.

Organizada pela Editora

Balponde, responsável pela Revista PIM Amazônia, a iniciativa busca conectar empresas interessadas em aproveitar o novo ciclo econômico guianense.

O movimento ocorre em um momento de transformação acelerada da economia da Guiana. Até poucos anos atrás, o país estava entre os mercados de menor renda da América do Sul, com economia dependente principalmente da agricultura, da mineração, da extração de madeira e da produção de açúcar. A capacidade de atrair investimentos estrangeiros era limitada, e o mercado interno, reduzido.

Esse cenário começou a mudar depois da descoberta de grandes reservas de petróleo offshore, em 2015, e do início da produção comercial, em 2019. Desde então, a Guiana passou a registrar algumas das maiores taxas de crescimento econômico do mundo, impulsionada principalmente pela expansão da produção de petróleo. O país conta com reservas estimadas em 11 bilhões de barris comercialmente recuperáveis, volume próximo ao do Brasil.

Rica em madeira, ouro, diamantes, bauxita e açúcar, a Guiana viu o Produto Interno Bruto (PIB) crescer 62,3% em 2022, avançar novamente em ritmo elevado em 2023 e manter expansão superior a 40% em 2024. Em 2025, o crescimento foi de 19%, e a projeção é de alta de 16% neste ano, segundo informações do governo guianês por meio da Go Invest.

A nova fase econômica passou a pressionar setores não petrolíferos, como construção civil, comércio, serviços, infraestrutura e mão de obra especializada. Para empresas brasileiras, essa transformação cria uma janela de oportunidade em áreas diretamente ligadas à expansão urbana, à logística, à energia, à construção, ao consumo e à qualificação profissional.

Corredor logístico

De acordo com Ivan Gonzalo, analista de comércio exterior da Federação das Indústrias de Roraima e ex-coordenador-geral de Comércio Exterior da Superintendência da Zona Franca de Manaus (Suframa), o empresariado acompanha com expectativa a consolidação do corredor logístico entre Manaus e Georgetown.

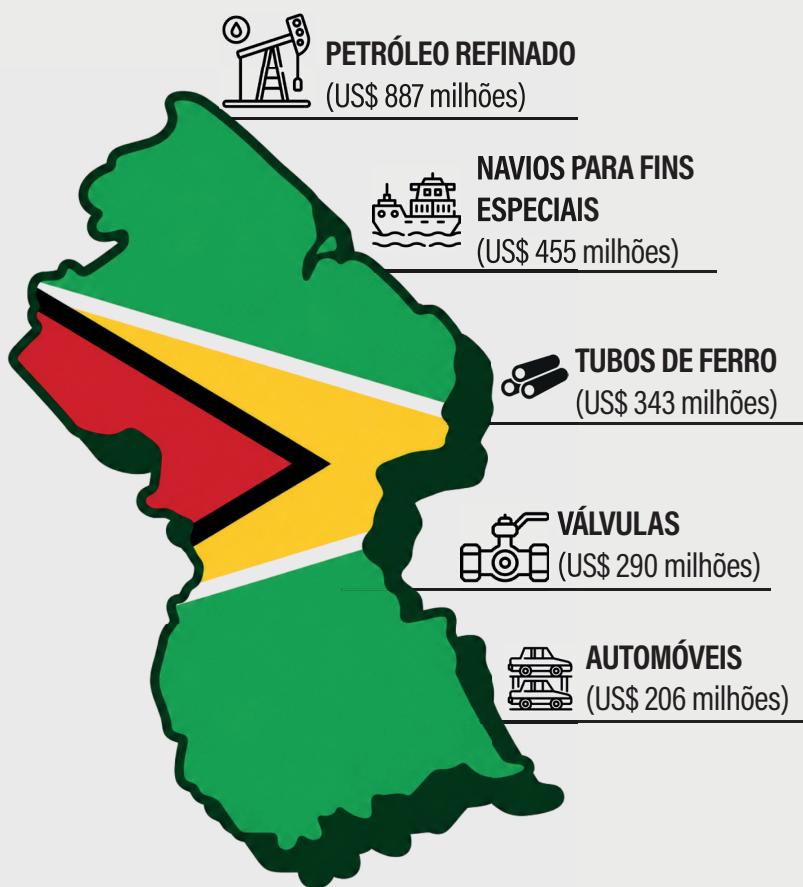
A ligação foi anunciada pelo governo federal como uma das novas Rotas de Integração Sul-Americanas. A proposta é aproximar a Amazônia Ocidental do Caribe, ampliando alternativas de escoamento, abastecimento e conexão comercial.

A rota, porém, ainda depende de avanços em infraestrutura. Entre os principais pontos estão a pavimentação de mais de 300 quilômetros da estrada entre Lethem, cidade guianense separada de Bonfim, em Roraima, pelo rio Tacutu, e Georgetown, além da limitação dos portos guianenses, cuja baixa profundidade restringe a operação de embarcações de maior porte.

O QUE A GUIANA COMPRA DO MUNDO

A transformação econômica da Guiana já aparece na pauta de importações do país. Em 2024, segundo dados do Observatório da Complexidade Econômica (OEC), as principais compras externas guianenses estiveram ligadas a energia, infraestrutura, transporte e bens de capital. O **Brasil aparece na 5ª posição**, atrás de Trinidad e Tobago.

Entre os **itens importados** aparecem:



Os principais países de origem das compras internacionais guianenses foram:

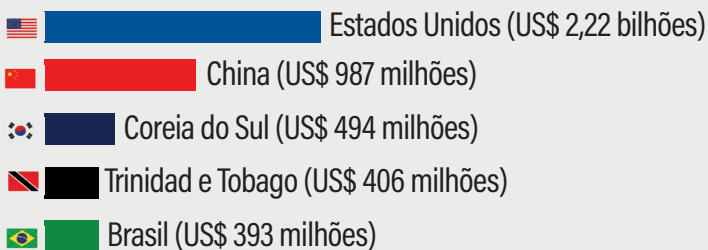




FOTO: DIVULGAÇÃO

Expansão econômica elevou a demanda por infraestrutura e fornecedores

A GUIANA DEIXOU DE SER UM MERCADO PERIFÉRICO NA AMÉRICA DO SUL. COM A EXPANSÃO DO PETRÓLEO, O PAÍS PASSOU A IMPORTAR MAIS, CONSTRUIR MAIS E DEMANDAR NOVOS SERVIÇOS

A ligação terrestre entre Brasil e Guiana existe desde a inauguração da ponte sobre o rio Tacutu, em 2009, mas o eixo até Georgetown ainda precisa de melhorias para se tornar uma rota comercial mais robusta.

Mesmo assim, Gonzalo avalia que a estrada poderá representar ganhos relevantes para a região.

“Na pior das hipóteses, ela conectará o Norte do Brasil a um mercado de cerca de 1,5 milhão de consumidores, considerando Guiana e Suriname, cuja renda vem crescendo rapidamente, sendo uma alternativa a outros mercados equivalentes”, afirma.

Mercado em expansão

O especialista recomenda uma leitura técnica do mercado. Para ele, a estratégia mais adequada é fortalecer a competitividade das empresas exportando pelos portos de Manaus e, caso a futura rota via Guiana se

consolide como alternativa logística, utilizá-la para ampliar a inserção internacional dos produtos fabricados na Amazônia.

Na avaliação de Gonzalo, a demanda da Guiana não está concentrada em produtos de um único país, mas em bens e serviços capazes de atender a uma economia em rápida transformação.

Embora a expansão esteja ancorada no petróleo, o governo guianense busca diversificar sua base produtiva por meio de investimentos em infraestrutura e agronegócio, com foco também no abastecimento dos países da Comunidade do Caribe (Caricom).

Nesse contexto, a construção civil desponta como um dos segmentos de grande potencial para empresas brasileiras.

“O mercado da construção civil está em franca ebulição. Além disso, há forte demanda por serviços técnicos e profissionais especializados, já que a mão

de obra local ainda não consegue atender ao ritmo de crescimento da economia”, afirma.

Para a Zona Franca de Manaus, Gonzalo vê espaço para ampliar exportações de produtos já fabricados no Polo Industrial. O principal obstáculo, segundo ele, não está na competitividade da indústria instalada em Manaus, mas na baixa atuação das empresas no mercado externo.

“As indústrias de Manaus demonstram pouco interesse pelo mercado exportador e, especificamente, pela Guiana. Muitas concentram sua estrutura comercial no Sudeste porque produzem prioritariamente para o mercado interno. É preciso investir em promoção comercial e participar de feiras e missões empresariais”, diz.

Segundo o especialista, há produtos fabricados em Manaus que poderiam disputar espaço com fornecedores asiáticos no mercado guianense.

“Hoje vemos motocicletas e aparelhos de ar-condicionado produzidos por fábricas chinesas sendo vendidos na Guiana, mesmo esses produtos fabricados no Polo Industrial de Manaus estando contemplados pelo Acordo de Complementação Econômica nº 38, que prevê preferência tarifária para exportações brasileiras”, afirma.

Para empresas brasileiras, esse novo ciclo abre espaço para uma agenda de internacionalização mais próxima geograficamente, mas que vai exigir planejamento, presença local e visão de longo prazo.

AS VENDAS DA GUIANA

Em 2024, a Guiana **exportou um total de US\$ 24,9 bilhões**, tornando-se o **73º maior exportador do mundo**.

O perfil das importações da Guiana mostra o peso do ciclo do petróleo na economia do país. O petróleo bruto aparece com ampla vantagem, somando US\$ 20,4 bilhões, mas o restante da pauta ajuda a enxergar oportunidades além do setor energético.

As exportações também incluem contêineres ferroviários (US\$ 1,59 bilhão), ouro (US\$ 1,09 bilhão), navios para fins especiais (US\$ 726 milhões) e arroz (US\$ 276 milhões).

Os destinos mais comuns das exportações da Guiana são os Estados Unidos (US\$ 5,26 bilhões), os Países Baixos (US\$ 2,78 bilhões), o Panamá (US\$ 2,54 bilhões), a Alemanha (US\$ 2,53 bilhões) e Trinidad e Tobago (US\$ 1,67 bilhão).



Maior feira de eletrodomésticos da América Latina abre novas frentes para o Polo de Manaus

Balanco da Eletrolar reforça avanço de tecnologia embarcada e inclui lançamentos de empresas do Polo Industrial

Por LÍDIA FERREIRA

A maior feira de eletrodomésticos da América Latina mostrou que o setor está cada vez menos restrito aos produtos tradicionais. A 19ª edição da Eletrolar Show All Connected, realizada em São Paulo, ampliou o espaço para inteligência artificial, automação residencial, mobilidade elétrica e outras tecnologias embarcadas, em um movimento que abre novas possibilidades para a indústria instalada no Polo Industrial de Manaus (PIM).

 DIVULGAÇÃO





Entrada da Eletrolar Show, em São Paulo: edição foi marcada pelo avanço de inteligência artificial, automação residencial e produtos conectados

Voltado ao mercado entre empresas, o chamado B2B (do inglês business-to-business), o evento reuniu mais de mil expositores, 5 mil marcas nacionais e internacionais e movimentou cerca de R\$ 2 bilhões em negócios, segundo estimativas iniciais da organização.

Com a participação de dezenas de empresas do Polo Industrial de Manaus, a feira teve lançamentos de produtos fabricados em Manaus, prospecções conduzidas pela Superintendência da Zona Franca de Manaus (Suframa) e a confirmação de uma nova operação industrial no Amazonas.

A área de exposição chegou a 100 mil metros quadrados no Distrito Anhembi. Para o Polo de Manaus, o balanço indica que a próxima fase dos eletrodomésticos e bens duráveis deve passar cada vez mais por conectividade, sistemas integrados e inteligência artificial.

Em sua quarta participação consecutiva, a Suframa informou ter realizado 120 prospecções de negócios durante os quatro dias de feira, tanto no estande da autarquia quanto em visitas estratégicas feitas pela comitiva. Entre os contatos considerados promissores estão empresas como a Joog Brasil, do setor de duas rodas, e a Masterdrive, de periféricos de informática.

A comitiva contou com integrantes da Coordenação de Comércio Exterior e Assuntos Internacionais (Cogin/Suframa) e com a presença



 DIVULGAÇÃO



do superintendente Leopoldo Montenegro. Para ele, os setores de eletroeletrônicos, bens de informática e duas rodas, já consolidados no parque industrial amazonense, ganharam reforço durante a feira.

Montenegro também apontou os bens de informática e as tecnologias de inteligência artificial embarcadas em eletrodomésticos como uma nova oportunidade para a Zona Franca de Manaus.

“Os bens de informática são um subsetor promissor para a ZFM, principalmente por conta da Lei de Informática. Aqui estamos vendo as novidades desses produtos que já estão avançando de forma rápida,



**A ELETROLAR
SHOW OCUPOU
100 MIL METROS
QUADRADOS NO
DISTRITO ANHEMBI E
REUNIU MAIS DE MIL
EXPOSITORES. PARA
O POLO DE MANAUS,
A FEIRA FUNCIONOU
COMO NOVAS
OPORTUNIDADES DE
NEGÓCIOS.**

Movimentação: feira reuniu mais de 5 mil marcas nacionais e internacionais

ELETRÔMETROSHOW 2026 TEVE 15% DA INDÚSTRIA BRASILEIRA ENTRE EXPOSITORES

As indústrias brasileiras representam apenas 3% dos expositores, sendo um total de 151 empresas entre as 1000 em exposição. O mercado internacional foi representado por 30 países e a internacionalização foi destaque com o lançamento do Global Supplier, uma área dedicada a conectar fabricantes brasileiros diretamente com fornecedores internacionais de componentes, tecnologias e soluções industriais.

Empresas da Ásia, especialmente da China, ocuparam a maior parte dos pavilhões de expositores para venda, que também teve representantes do Oriente Médio e Egito. Para 2027, a organização anunciou a inclusão de representantes da Índia, Marrocos, Japão e Coreia do Sul.

A América Latina, por outro lado, teve destaque por meio de um programa de compradores patrocinados. Para isso, a feira trouxe compradores de diversos países latino-americanos, incluindo Colômbia, Peru, Uruguai, Paraguai, Equador e Bolívia. A conexão é bilateral, onde três empresas do Brasil foram levadas para Argentina e México pelo grupo promotor da feira, em outras ocasiões.

A diretora de Operações e Expansão do Grupo Eletrolar All Connected, Roberta Zogbi, explicou que o Global Supplier une tanto empresas consolidadas nos mercados, como Monster, Proove e SoundPEATS, quanto “fornecedores voltados ao modelo de private label, white label e desenvolvimento de produtos para empresas interessadas em importar e certificar soluções para o mercado nacional”, explicou por meio de comunicados oficiais. “Nossa missão é transformar a América Latina em um grande ambiente integrado de negócios. Queremos aproximar os países da região e facilitar a conexão entre compradores e fornecedores de diferentes mercados”, afirma Roberta.

estimo que esses produtos vão passar a serem enquadrados como bens de informática, porque possuem essa tecnologia embutida”, afirma.

Segundo o superintendente, esse enquadramento pode ampliar investimentos em pesquisa, desenvolvimento e inovação na região. “A partir do momento que eles passem a ser enquadrados assim, terão por obrigação o investimento anual de 25% do faturamento em projetos de pesquisa, desenvolvimento e inovação, sendo vantagem para esses negócios desenvolverem isso ocorrer na nossa região”, diz.

O presidente-executivo da Eletros, Jorge Nascimento, também tratou a tecnologia embarcada como vetor de transformação para a indústria eletroeletrônica. Durante a feira, ele ministrou a palestra “Transformação Digital e Competitividade na Indústria Eletroeletrônica”.

“Ainda não é uma linha de produtos mais popularizada, ou seja, existem mais tem um valor mais elevado. Mas estimo que, em até cinco anos, esse cenário deve mudar”, comentou.

Lançamentos do Polo de Manaus

Na esteira de eletrodomésticos com tecnologia embarcada, o Grupo MK, responsável pelas marcas Aiwa e Mondial, apresentou a nova linha de ar-condicionado Aiwa High Inverter, com dez modelos

produzidos em Manaus.

Produzidos em Manaus, os novos condicionadores de ar trarão tecnologias como sensor de temperatura via controle remoto, ajuste da temperatura conforme localização do usuário, conectividade Wi-Fi que se integra a assistentes de IA, além do uso do gás ecológico R-32, entre outras funções.

“Manaus é o segundo polo de ar-condicionado do mundo, só perde para a China. Desde o ano passado, fizemos um investimento de um prédio de 24 mil metros quadrados para expandir a nossa capacidade produtiva de ar-condicionado”, conta o diretor industrial, Pedro Orlando Pinheiro.

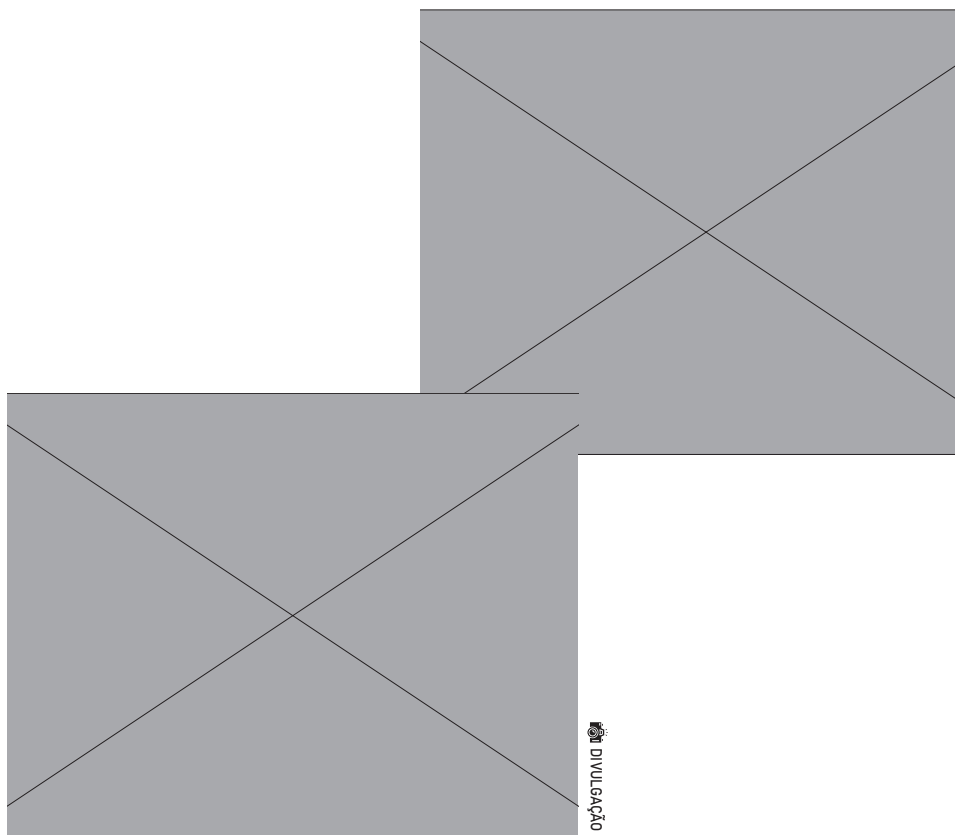
Durante a feira, o grupo lançou 103 novos produtos e estima ampliar a produção geral em 20% até o final do ano. A nova aposta é a linha de áudio, com modelos que chegarão às lojas em agosto. A Mondial ficará com os produtos de entrada, enquanto a Aiwa concentrará a linha premium.

“Estamos intensificando a linha premium da Aiwa neste segundo semestre, o interesse por produtos de áudio é crescente”, conta o diretor industrial. A marca apresentou ainda a televisão do tipo Smart TV autônoma portátil de 24 polegadas, que tem como diferencial o funcionamento sem estar ligada na tomada. “Pode funcionar até três horas sem estar ligada na

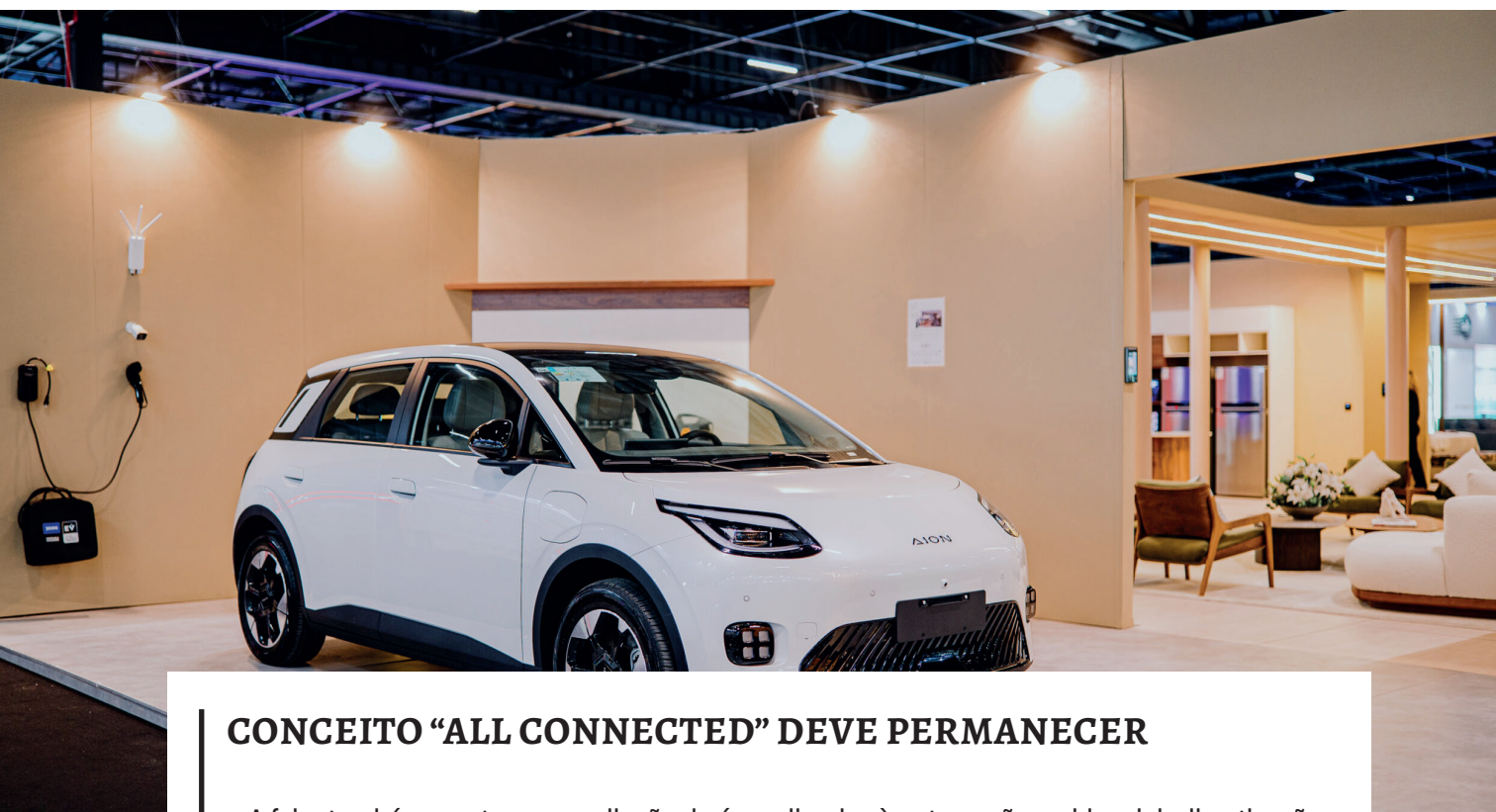
energia elétrica”, explica.

Segundo o diretor industrial, a Mondial é a única marca do PIM que participou de todas as edições da Eletrolar Show. Neste ano, o Grupo MK ocupou um estande de 1.000 metros quadrados e registrou aumento de 30% na visitação em relação ao ano passado.

**ROBÔS, DISPOSITIVOS
VESTÍVEIS, TELAS E
ELETRODOMÉSTICOS
CONECTADOS DERAM
O TOM DA FEIRA.**



DIVULGAÇÃO



CONCEITO “ALL CONNECTED” DEVE PERMANECER

A feira também mostrou a ampliação de áreas ligadas à automação residencial, climatização, mobilidade e embalagens. A experiência “Casa All Connected” apresentou um modelo de residência automatizada com inteligência artificial e soluções integradas.

“O morador nem vai precisar programar para ligar os eletrodomésticos. A IA vai se adaptando conforme ele usa. Por exemplo, se todos os dias ele chega e abre as janelas, ela já vai entender isso na rotina e pontualmente abrir, entre outros comportamentos que essa automação vai captar e funcionar no dia a dia daquela família”, explicou a expositora Jéssica Silva.

O evento também teve o espaço Robot Park Experience, com robôs capazes de interagir com pessoas, assistentes inteligentes para residências e robôs atletas. Para Carlos Clur, presidente da Eletrolar Show All Connected, o futebol de robôs humanoides simboliza o avanço da robótica e o início de um projeto voltado ao desenvolvimento da tecnologia no Brasil.

A área Future Mobility, dedicada a test-drive de veículos elétricos e soluções de baixa emissão, foi outra novidade da edição. Segundo Roberta Zogbi, o espaço será ampliado em 2027 com a entrada de grandes montadoras de veículos a combustão.

“No ano que vem vamos ampliar ainda mais a Future Mobility com a entrada das grandes montadoras de veículos a combustão, porque entendemos que a mobilidade do futuro, especialmente na América do Sul, passa por diferentes tecnologias”, afirmou.

A próxima edição da Eletrolar Show será realizada de 21 a 24 de junho de 2027, novamente no Distrito Anhembi, em São Paulo. A 20ª edição manterá o conceito “All Connected”, baseado na integração entre setores, tecnologias e ecossistemas de negócios.



Colli confirma fábrica em Manaus

A feira confirmou um novo investimento industrial para o Amazonas. Com previsão de início das operações em até um ano, a confirmação da Colli Bikes foi feita com exclusividade à Revista PIM Amazônia.

Segundo o presidente da marca, Eder Colli, a nova unidade será uma expansão da operação de Sarandi, no Paraná. “Atualmente somos a maior fábrica da América Latina de bikes. Em 2024, a Colli produziu 700 mil unidades de bikes, um recorde”, afirma.

A fábrica de Manaus será uma expansão da sede, que fun-

ciona em Sarandi, no Paraná. “Iniciaremos com a produção de bicicletas elétricas, as auto-propelidas; depois, em uma segunda etapa, a ideia é produzir bicicletas convencionais. Também temos a proposta de, futuramente, a produção de uma linha de produtos fitness, mas são etapas a serem desenvolvidas a longo prazo”, contou.

A estimativa inicial é produzir entre 300 e 400 bicicletas elétricas por dia. A primeira fase deve empregar 150 pessoas de forma direta e ocupar um galpão de 8 mil metros quadrados. Segundo o executivo, o processo de instalação já foi iniciado em Manaus, com previsão de operação entre seis meses e um ano.

**FEIRA MOVIMENTOU
CERCA DE R\$ 2 BILHÕES
EM NEGÓCIOS NA
EDIÇÃO DESTE ANO.**

Super Terminais faz ajustes finais para operar transbordo de granéis em agosto

Terminal flutuante em Itacoatiara deve movimentar até 200 mil toneladas de cargas por mês

Por MARGARIDA GALVÃO



O Super Terminais está em fase final de ajustes para iniciar a operação de um píer flutuante para escoamento de soja e milho em Itacoatiara, no Amazonas. A estrutura integra a expansão das operações da empresa em uma localização estratégica, a cerca de 175 quilômetros de Manaus, e recebeu investimentos de R\$ 250 milhões.

Com 240 metros de extensão e 18 metros de largura, o píer está em fase final de montagem e preparação operacional. A estrutura chegou ao município no início de maio, foi chamada pela empresa de “super porto verde” e deverá reforçar a capacidade logística para o embarque da produção agrícola destinada aos mercados nacional e internacional.



Píer flutuante terá foco em grãos



FOT. DIVULGAÇÃO SUPER TERMINAIS

Novos guindastes elétricos

Em 2025, o Super Terminais recebeu o Selo Ouro Pró-Clima, concedido pela Aliança Brasileira para Descarbonização de Portos.

Estrutura

Na fase de implantação, o empreendimento gera mais de 40 postos de trabalho. Com a entrada em operação plena e a expansão das atividades, a expectativa é alcançar aproximadamente 160 empregos diretos.

“
ESTAMOS REALIZANDO
OS AJUSTES
NECESSÁRIOS PARA
GARANTIR QUE AS
ATIVIDADES SEJAM
INICIADAS COM
SEGURANÇA, EFICIÊNCIA
E ALINHADAS AOS
MAIS ALTOS PADRÕES
OPERACIONAIS DO
SETOR PORTUÁRIO.
”

MARCELLO DI GREGÓRIO
 diretor-geral do Super Terminais

A expectativa do Super Terminais é que o sistema flutuante de transbordo de grãos movimente entre 100 mil e 200 mil toneladas de cargas por mês.

As principais cargas serão grãos, especialmente soja e milho, além de fertilizantes e farelos oriundos de grãos. Parte dessa produção terá como destino mercados europeus, com destaque para países como Itália, Espanha e Noruega.

“Estamos realizando os ajustes necessários para garantir que as atividades sejam iniciadas com segurança, eficiência e alinhadas aos mais altos padrões operacionais do setor portuário”, disse o diretor-geral do Super Terminais, Marcello Di Gregório.

Segundo Di Gregório, o

empreendimento deverá contribuir para o desenvolvimento econômico da região. O executivo afirma que a decisão de investir no município foi motivada pelo crescimento do Arco Norte como corredor logístico para o agronegócio brasileiro e pelo potencial de escoamento da produção de grãos, principalmente soja e milho.

O Arco Norte é formado por portos localizados acima do Paralelo 16º S, em estados como Amapá, Amazonas, Pará, Rondônia e Maranhão.

Há três anos, o terminal portuário em Manaus foi o primeiro do Brasil a ser reconhecido como Green Port, ou porto verde, por práticas de sustentabilidade. A certificação, emitida pela AQUA, Alta Qualidade Ambiental, foi obtida após auditoria.

O sistema flutuante é equipado com três guindastes elétricos Sennebogen 895E, considerados os maiores do mundo na categoria. Os equipamentos têm capacidade de movimentação de até 2.100 toneladas por hora. Ao todo, a área destinada à logística operacional é de 4.320 metros quadrados.

Com três décadas de atuação no Amazonas, o Super Terminais opera cargas containerizadas, cargas de projeto e cargas soltas na região Norte, além de desenvolver investimentos em modernização portuária e eficiência energética.

Em 2025, o porto movimentou 300.723 TEUs, alta de 13% em relação ao ano anterior, segundo a Agência Nacional de Transportes Aquaviários. No mesmo período, a movimentação total de cargas avançou de 1,8 milhão para 2,4 milhões de toneladas, crescimento de 33,3%.

O desempenho do Super Terminais acompanhou a expansão do Polo Industrial de Manaus, que registrou faturamento de R\$ 229,1 bilhões em 2025, segundo a Superintendência da Zona Franca de Manaus.

Para 2026, a expectativa é de novo crescimento. Até maio, o Super Terminais movimentou aproximadamente 111 mil TEUs, mantendo ritmo consistente e consolidando sua posição entre os principais operadores logísticos da região Norte.

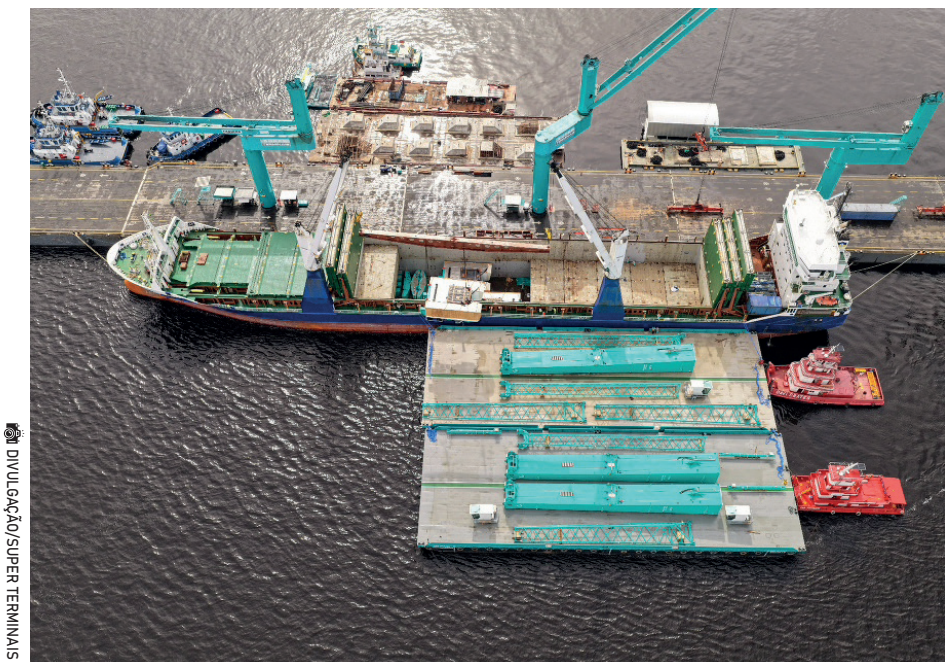


FOTO: DIVULGAÇÃO SUPER TERMINAIS

Guindastes tiveram investimento de R\$ 120 milhões

Investimentos

Nos últimos dois anos, foram investidos aproximadamente R\$ 400 milhões em infraestrutura e tecnologia, com foco no aumento da capacidade operacional, na eficiência dos processos e na sustentabilidade das operações.

Entre os destaques estão a aquisição de três novos guindastes elétricos, considerados os maiores do mundo na categoria e pioneiros no hemisfério Sul, e a implantação da primeira usina de gás natural voltada para operações portuárias da região Norte, em parceria com o Governo do Amazonas.

Os guindastes da fabricante alemã Konecranes receberam aporte de R\$ 120 mi-

lhões e chegaram em junho. Com eles, a empresa passou a contar com uma frota de seis guindastes elétricos, com capacidade de içamento de até 125 toneladas, velocidade de até 120 metros por minuto e alcance máximo de lança de 64 metros.

Essas características permitem operar navios de grande porte com até 19 fileiras de contêineres, incluindo embarcações da classe Super Post Panamax.

Marcello Di Gregório afirmou que o grupo pretende continuar ampliando a infraestrutura e a capacidade operacional, com planos de expansão das áreas retroportuárias para aumentar a capacidade de armazenamento e movimentação de cargas.



MARCELO PEREIRA
ECONOMISTA E SECRETÁRIO PARLAMENTAR

A REFORMA TRIBUTÁRIA E O ECOSISTEMA DE PD&I DA AMAZÔNIA OCIDENTAL E AMAPÁ - PARTE 2

Fundos regionais, desonerações e novos instrumentos

Na primeira parte deste artigo, Marcelo Pereira analisou os efeitos mais imediatos da Reforma Tributária sobre a Zona Franca de Manaus e o setor de tecnologia da informação e comunicação. O texto mostrou como a Emenda Constitucional nº 132/2023 e a Lei Complementar nº 214/2025 preservaram mecanismos relevantes para a competitividade regional, trataram da desoneração da cadeia produtiva, do crédito presumido de IBS e CBS e dos impactos sobre os investimentos obrigatórios em pesquisa, desenvolvimento e inovação.

Também apontou que a mudança do princípio da origem para o princípio do destino, a partir de 2033, impõe à Amazônia um desafio estrutural: reduzir a dependência dos incentivos fiscais tradicionais e construir novas bases de desenvolvimento.

Nesta segunda parte, a análise se volta aos fundos regionais e aos novos instrumentos criados para apoiar a diversificação econômica da Amazônia Ocidental e do Amapá, com ênfase no papel da ciência, da tecnologia e da inovação nesse processo.

O Art. 92-B do ADCT estabeleceu dois fundos estratégicos na transformação econômica da Amazônia:

- Fundo de Sustentabilidade e Diversificação Econômica do Estado do Amazonas;
- Fundo de Desenvolvimento Sustentável dos Estados da Amazônia Ocidental e do Amapá.

Ambos serão financiados com recursos da União e têm como missão: fomentar a diversificação econômica; apoiar cadeias produtivas sustentáveis; estimular inovação e desenvol-

vimento tecnológico e preparar a região para o cenário pós-2073.

A diversificação econômica amazônica depende diretamente da capacidade do ecossistema de PD&I se consolidar como protagonista. Sem planejamento estruturado e sem projetos contínuos de apropriação tecnológica, não haverá transformação produtiva capaz de gerar valor agregado às vocações regionais, especialmente nos municípios do interior da Amazônia.

Nesse contexto, o ecossistema de inovação deve atuar de forma integrada, desenvolvendo soluções para setores estratégicos como: bioeconomia,

serviços ambientais, economia digital, turismo de base comunitária, mineração racional, energias renováveis, logística verde e agroindústrias de baixo impacto.

Essas frentes, articuladas com políticas públicas, centros de pesquisa, comunidades tradicionais e empresas inovadoras, formam a base de um novo modelo de desenvolvimento amazônico — tecnológico, inclusivo e ambientalmente responsável.

1. Fundo Nacional de Desenvolvimento Regional (FNDR)

A Emenda Constitucional

132 criou o FNDR, previsto no Art. 159-A, com o objetivo de reduzir desigualdades regionais e sociais. Entre suas diretrizes, destaca-se:

- Prioridade para investimentos em ciência, tecnologia e inovação;
- Foco em projetos com sustentabilidade ambiental e redução de emissões de carbono.

Os recursos serão transferidos aos estados a partir de 2029, da ordem de R\$ 8 bilhões/ano inicialmente, chegando a R\$ 60 bilhões/ano a partir de 2043. Esse fluxo crescente de investimentos cria uma oportunidade histórica para que os estados amazônicos consolidem uma agenda contínua de inovação, transformando vocações regionais em cadeias produtivas de alto valor agregado.

OUTROS BENEFÍCIOS DA REFORMA TRIBUTÁRIA PARA O ECOSISTEMA DE PD&I

Além dos mecanismos estruturais, a Reforma Tributária trouxe dispositivos específicos que fortalecem setores estratégicos:

- Produção de veículos elétricos (Art. 19, §1º, III da Emenda Constitucional 132): empresas das regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste terão crédito de CBS até 2032 para produção de veículos com motor elétrico, desde que realizem investimentos em PD&I;
- Fornecimento à Admi-

nistração Pública (Art. 132 da Lei Complementar 214/2025): produtos e serviços voltados à soberania nacional, segurança da informação e segurança cibernética terão redução de 60% das alíquotas de IBS e CBS – neste caso, esse dispositivo pode ser empregado para empresas e para ICTs privados com fins lucrativos, visto que os ICTs privados sem fins lucrativos já tem desoneração total de IBS e CBS;

- Transformar vocações naturais em cadeias produtivas tecnológicas
- Interiorizar o desenvolvimento;
- Construir uma economia menos dependente de incentivos fiscais e mais baseada em conhecimento.

A Amazônia tem diante de si uma oportunidade histórica. Aproveitá-la será uma escolha – e uma responsabilidade coletiva.

UMA JANELA HISTÓRICA PARA A AMAZÔNIA

A Reforma Tributária impõe desafios profundos à Zona Franca de Manaus, especialmente com o fim do princípio da origem. No entanto, ela também abre oportunidades inéditas para a construção de um novo modelo econômico baseado em ciência, tecnologia, inovação e sustentabilidade.

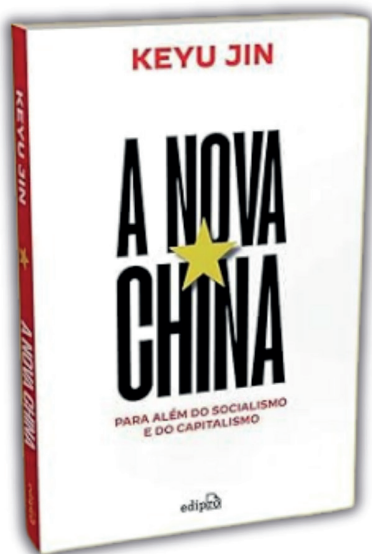
A Amazônia Ocidental e o Amapá têm, pela primeira vez, instrumentos robustos – fundos regionais, desonerações estratégicas, incentivos à inovação e segurança jurídica – para planejar uma transição econômica sólida até 2073.

O futuro da região dependerá da capacidade de:

- Integrar o ecossistema de PD&I;

MARCELO SOUZA PEREIRA, é Economista, Especialista em Gerência Financeira, Mestre em Desenvolvimento Regional, Doutor em Sustentabilidade na Amazônia. É ex-superintendente da SUFRAMA e servidor público cedido à Câmara Federal.

A NOVA CHINA E O SEU PAPEL NO MUNDO



A Nova China - Para Além do Capitalismo e do Socialismo

Keyu Jin

Editora Edipro

320 páginas

A Nova China é um guia imprescindível para a compreensão da economia chinesa e de sua ascensão. A despeito da visão ocidental e das reiteradas previsões de um colapso iminente, a China desenvolveu um modelo próprio alinhado a seus objetivos, suas condições e sua cultura. Uma abordagem que desafia conceitos convencionais e vem demonstrando resultados há décadas.

Com um pé em cada parte do mundo — nascida na China, formada nos Estados Unidos e lecionando na Inglaterra —, a renomada economista Keyu Jin desvenda, aqui, o enigma chinês. Do seu mercado consumidor ao desenvolvimento de grandes empresas, da atuação do Estado à inserção na economia global, Jin descreve os passos que levaram seu país à formação de um novo paradigma econômico mundial.

A Nova China mostra que é possível conciliar o que pode parecer contraditório aos olhos ocidentais. É um relato esclarecedor sobre uma potência mundial em crescimento, sobre seu passado e seu potencial futuro. Um guia essencial para viajantes, agentes de negócios e todos os que almejam ter uma visão atualizada a respeito de uma das maiores potências mundiais.

Sobre a autora

Keyu Jin é professora associada de economia da London School of Economics and Political Science. Também já atuou no Banco da China, no Banco Mundial e no Fundo Monetário Internacional, alcançando reconhecimento global em sua área. Nascida e criada na China, é graduada e pós-graduada em economia pela Harvard University, nos Estados Unidos. Atualmente, vive com sua família entre Londres e Pequim.

VOCÊ ACREDITA EM TUDO O QUE LÊ?

As pessoas estão confusas por receberem grande quantidade de notícias falsas.

Sejam impressas, online, no celular ou em vídeo, as informações divulgadas pelas revistas são reais e baseadas em pesquisa e investigação jornalística. Leitores de revistas são mais envolvidos e propensos a recomendar suas matérias nas redes sociais.

Casa das
Correias



Ⓢ *Navegação*

MULTITENS

ANOS DE HISTÓRIA

Respeito

Agilidade

Competência

Transparência

Compromisso Social



PARQUE 10