

POLO NAVAL: UMA ALTERNATIVA AO POLO INDUSTRIAL DE MANAUS

Leandro Lima de Castro

RESUMO

Sonhada desde o século XIX, criada nos anos 1950, implementada e ampliada na década de 1960, a Zona Franca de Manaus (ZFM) foi o principal fator de equidade entre o Amazonas e os outros estados da federação. O Polo Industrial de Manaus (PIM) fez crescer uma cidade combalida, que, no período áureo da borracha, ostentava o título de Paris dos Trópicos. Hoje, esse modelo mostra certa saturação e tem sido motivo de sérios debates sobre sua continuidade e sua importância econômica para a região e para o país. Outros potenciais devem ser explorados. Com a ampliação da utilização do modal hidroviário na matriz de transporte nacional, sendo a região norte a de maior participação, estando Manaus situada no coração da bacia Amazônica e tendo o estado o maior número de estaleiros do Brasil, podemos ter a oportunidade de superar a dependência do PIM, através da implantação de um complexo naval responsável pela ampliação da frota nacional e pelo reparo das embarcações já existentes. O Polo Naval se mostra uma forte alternativa ao Polo Industrial de Manaus.

Palavras-chave: ZFM. PIM. Nodal Hidroviário. Complexo Naval. Polo Naval.

1. INTRODUÇÃO

Este trabalho versa sobre a situação econômica da cidade Manaus, dependente do Polo Industrial, garantido pelo modelo zona franca.

Visa propor uma resposta ao seguinte problema: qual atividade econômica deve ser implementada para a superação do PIM? Com base nessa questão, temos como objetivo analisar o potencial da atividade naval e a vantagem geográfica da cidade.

A construção teórica está ancorada em pesquisa bibliográfica. Para encontrarmos uma solução para o questionamento acima foram utilizados, livros, artigos científicos, publicações em jornais e revistas.

Este ensaio está estruturado da seguinte maneira: um panorama sobre a implantação do modelo Zona Franca de Manaus, um explanação sobre as tensões causadas por uma eminente reforma tributária e a sugestão da criação de um complexo naval.

Este tema é de extrema relevância, pois se trata da subsistência de nosso estado e de sua capital. Capital essa que contém metade da população do estado e que é responsável por 70% de seu PIB.

2. ZONA FRANCA DE MANAUS

Por estar situada em um lugar geograficamente estratégico, Manaus sempre despertou a ideia de criação de um porto franco. Ainda no século XIX, políticos proeminentes como Aureliano Tavares Bastos, vislumbravam a possibilidade de tirar proveito econômico, para a região, da navegação de navios estrangeiros nas águas do rio Amazonas e de seus afluentes. Nos anos 1951, o deputado federal Francisco Pereira da Silva apresentou à Câmara dos Deputados, o projeto de Lei nº 1.310, que propunha a criação de um porto franco em Manaus. Em 1957, o presidente Juscelino Kubitschek sancionou a Lei nº 3.173, criando a Zona Franca de Manaus (ZFM), que serviria para o armazenamento, beneficiamento e retiradas de mercadorias do exterior.

Nos anos 1960, em resposta aos debates que sugeriam que a Amazônia deveria ser ocupada por outras nações, instituída pelo decreto lei nº 288, de 28 de Dezembro de 1967, lei assinada pelo Presidente Castelo Branco, a Zona Franca de Manaus renasce como uma resposta hegemônica brasileira. Esse decreto lei também foi responsável pela criação da Superintendência da Zona Franca de Manaus (SUFRAMA), responsável por sua administração.

O modelo mais atual visava transformar Manaus em um polo comercial, industrial, turístico e pecuário. Visava trazer desenvolvimento a uma região que vinha sofrendo desde o fim do período áureo da borracha e que sempre sofreu por conta de dificuldades logísticas.

Hoje, com aproximadamente 500 indústrias instaladas em seu parque, o PIM é responsável pela produção de eletroeletrônicos, bens de informática e duas rodas, gerando cerca de 500.000 empregos diretos e indiretos.

Com prazo de validade estipulado até 1997, com excelentes resultados de arrecadação e crescimento robusto do PIB, não demorou muito para que a manutenção da Zona Franca de Manaus se tornasse capital político. Desde então, passou por seguidas prorrogações até chegar ao status de inviolável e de modelo essencial para a subsistência da cidade.

Não negamos a importância do modelo, mas também não devemos negar as tensões recorrentes sempre quando o assunto é reforma tributária, unificação de tributos.

3. TENSÕES

O funcionamento do modelo consiste, basicamente, em isenções fiscais que beneficiam insumos e produtos acabados, para produção e para comercialização. As indústrias que atuam no PIM recebem os seguintes incentivos tributários: Imposto de Importação (II), Imposto sobre Produto Industrializado (IPI), Programa de Integração Social (PIS), Contribuição para Financiamento de Seguridade Social (COFINS), Imposto sobre Circulação de Bens e Serviços (ICMS). Todos esses incentivos geram uma renúncia fiscal de R\$ 29 bilhões ao ano, são valores que o Governo deixa de arrecadar. Isso tem sido ponto de tensão política. Grupos de pressão acreditam que o valor seria mais bem utilizado, caso investido em outras regiões igualmente distantes e carentes ou ampliando programas de transferência de renda.

Outro ponto gerador de tensão é a reforma tributária. Sabe-se que uma das nossas principais barreiras burocráticas é a complexa estrutura tributária nacional. São impostos, taxas, contribuições, cada um atende um ente específico da federação e incidindo sobre variadas bases de cálculo. Essa intrincada cadeia dificulta o escoamento da produção nacional, torna nossos produtos mais caros, menos competitivos e repele investimentos. T tamanha complexidade urge por uma simplificação. Reforma tributária é um tema recorrente. Uma das propostas tributárias mais debatidas é a criação do IVA (Imposto Sobre Valor Agregado), que seria uma cobrança unificada dos impostos como: IPI, PIS/COFINS, ISS e ICMS, incidindo em um único ponto da cadeia produtiva. A unificação desses impostos em uma cobrança simplificada acabaria com todas as vantagens tributárias oferecidas ao PIM pelo modelo Zona Franca, já que sofreremos com uma desvantagem logística e com problemas de infraestrutura e comunicação.

4. POTENCIAIS A SEREM EXPLORADOS

Nota-se a necessidade de buscar formas alternativas de geração de riqueza. Considerando-se a subutilização da malha hidroviária nacional, estando Manaus situada em um ponto estratégico do Rio Amazonas, sendo a principal cidade da bacia Amazônica, vislumbra-se a superação do modelo antigo e a entrada em uma era de independência e sustentabilidade.

Atualmente, do total de transportado em todos os modais, o Brasil movimenta 5% de suas cargas pelos rios. A região com maior participação no modal hidroviário é a Norte. A bacia Amazônica tem uma área superior a 6,5 milhões km², com 1.100 rios, sendo um deles o maior em extensão e em volume d'água. Segundo Confederação Nacional do Transporte (2019), "o Brasil dispõe de 2,3 km de vias interiores economicamente utilizáveis para cada 1 mil km² de área, enquanto países como China e EUA, possuem, respectivamente, 11,5 km e 4,2 km por 1 mil km² de aérea". Notamos o potencial contido na utilização dos nossos rios para transportes de cargas. Caso o país aproveitasse todo o potencial desse modelo, teríamos 7.4 km por 1 mil km² de área.

Atualmente, o estado do Amazonas é o que tem a maior concentração de estaleiros do Brasil. Existem mais de 400 estaleiros, carreias e oficinas navais, produzindo e dando manutenção em embarcações de pequeno, médio e grande porte.

Na capital, predominam os estaleiros formais, com grandes estruturas e que produzem embarcações em aço (balsas, empurradores, rebocadores), também existem estaleiros menores e com foco na manutenção e reparo de embarcações de madeira. No interior do estado existem estaleiros informais, que produzem embarcações menores e que utilizam a madeira como o principal insumo.

Um maior investimento do Governo Federal no setor, que ampliasse a participação do modal hidroviário na matriz de transportes nacional, implementando hidrovias, abrindo linhas de crédito para o incremento de frota, somado a um plano de desenvolvimento de um complexo naval no Amazonas, capaz de atender a demanda exigida por essa ampliação, fabricando e reparando embarcações de todos os tipos e as reformulações das leis ambientais, seria o caminho alternativo para a independência econômica do estado.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Habitamos em um estado pródigo em recursos naturais e que nos oferece inúmeras oportunidades de negócio. Manaus está no centro da bacia Amazônica. Com esforços conjuntos dos governos federal e estadual, podemos estabelecer um polo nacional e até mundial na manufatura e no reparo de embarcações de todos os tamanhos. Isso é de fundamental importância para todos os setores da economia nacional. Nosso país é o terceiro maior produtor de alimentos do mundo e o segundo maior fornecedor de grãos de todo o globo terrestre. Todo esse volume precisa ser escoado de maneira eficiente e o modal hidroviário se mostra o ideal para esse contexto, por conta de seus baixos custos e de sua grande capacidade de embarque. Nota-se a existência de diversas variáveis que podem nos levar a total independência do PIM e trazer o crescimento sustentável da nossa região, sem maiores tensões políticas entre os demais estados da federação.

6. REFERÊNCIAS

A HISTÓRIA da Zona Franca de Manaus, em resumo. **Gov**, 2015. Disponível em:<<https://www.gov.br/suframa/pt-br/zfm/o-que-e-o-projeto-zfm>>. Acessado em 08 de Junho de 2021.

GOVERNO amplia isenção fiscal para empresas da Zona Franca de Manaus. **Isto é Dinheiro**, 2020. Disponível em:<<https://www.istoedinheiro.com.br/governo-amplia-beneficios-fiscais-para-empresas-na-zona-franca-de-manaus/>>. Acessado em 08 de Junho de 2021.

MAIA, J.M. **Economia Internacional e Comércio Exterior**. 6ed. São Paulo: Editora Atlas, 2000.

MR Lopes, Alfredo. **Amazônia: Embarços da Economia Verde**. Manaus: Instituto Census Ed, 2011.

NACIMENTO, Luciano. Brasil utiliza 30% mais para transporte comercial, diz CNT. **Agência Brasil**, 2019. Disponível em:<<https://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2019-10/brasil-utiliza-30-dos-rios-para-transporte-comercial-diz-cnt>> Acessado em 09 de Junho de 2021.

