

## *Visão Econômica da Amazônia*

HELA FANNY KATHER

**D**ESDE o seu descobrimento, o Brasil tem se portado como uma criança franzina, raquítica, que, após medicação apropriada, se desenvolve e alcança uma maturidade quase perfeita.

A Imprensa do mundo inteiro vem se ocupando com o Novo Brasil, este país que ontem era selvagem e hoje ocupa o primeiro lugar dentre as nações americanas do Sul.

A região do Brasil mais discutida nestes últimos tempos é a Amazônia. Financistas de diversas partes do mundo, principalmente europeus, estão interessados em firmarem contratos com o Governo Brasileiro, para o desenvolvimento e aproveitamento das riquezas do *Grande Norte*. E o Governo Brasileiro, por sua vez, não mede esforços para regulamentar leis, no sentido de amparar o meio-ambiente da Amazônia. O recente Decreto-lei nº 291, de 28 de fevereiro de 1967 (*D. O.* mesma data), por exemplo, "Estabelece incentivos para o desenvolvimento da Amazônia Ocidental, da Faixa de Fronteiras, abrangida pela Amazônia e dá outras providências."

Os recursos oriundos da expansão monetária e bancária vêm imprimindo uma feição de otimismo no futuro da Amazônia. A reforma bancária introduzida pela Lei nº 4.595, de 31-12-1966, preservou a posição de relêvo do Banco do Brasil dentro do sistema financeiro nacional, mantendo a sua condição de agente financeiro do Tesouro Nacional e definindo-o expressamente como o principal instrumento da política creditícia do Governo. Com a referida Lei nº 4.595-64, que criou o Conselho Monetário Nacional, ficou estipulado que o Banco do Brasil, em conjunto com o Banco Central da República do Brasil, elaboraria o seu programa anual de recursos e aplicações.

A Revista de Finanças Públicas nº 258 — Brasil 1967 — fls. 36, esclarece:

"De conformidade com esse dispositivo legal (Lei nº 4.595-64), as aplicações do Banco do Brasil no ano

de 1966 ficaram subordinadas aos valores registrados no orçamento monetário aprovado para o exercício pelo Conselho Monetário Nacional. Este manteve a política de contenção da expansão dos meios de pagamentos, sem perder de vista o programa de desenvolvimento da economia nacional, nem deixar de levar em conta o fator preponderante que constitui a assistência prestada pelo Banco do Brasil ao setor privado."

E às fls. 40 da mesma Revista:

"O Norte, apesar de diminuta a parcela que lhe corresponde (cêrca de 2%), vem registrando aumento trimestral contínuo e bem mais elevado que o das regiões em conjunto, tanto em 1965 como em 1966, estando representado em 3-12-1966 pelo valor aproximado de Cr\$ 50 bilhões" e

às fls. 41: "absorve a indústria a maior parcela (4%) do crédito concedido ao setor privado pelo sistema bancário nacional."

A atuação do Ministério da Indústria e do Comércio, principalmente em 1966, com acentuado aumento de projetos analisados e aprovados, refletindo a recuperação havida no setor industrial, realizou estudos setoriais da mais alta importância para orientar o crescimento do nosso parque industrial.

Quando se fala em Amazônia, logo nos vêm à mente imagens diversas, como *Inferno verde*, florestas impenetráveis, misteriosas tribos de índios, lendas estranhas, caçadas etc. A civilização penetrou nessa região brasileira com a sua fase áurea da borraça. Hoje, porém, as imagens começam a se modificar na Amazônia, que representa a metade do Brasil. Testemunho desta afirmação está espelhada no filme que o Curso de Altos Estudos dos Problemas Brasileiros apresentou aos seus alunos.

Com 4 milhões e 500 mil quilômetros quadrados, a Amazônia foi transformada em bandeira de segurança nacional. A ocupação física e a integração da Amazônia ao restante do País é hoje uma diretriz básica e prioritária do Governo Costa e Silva, em colaboração conjunta de todos os Ministérios e órgãos federais.

Com uma densidade demográfica das mais baixas do mundo (menos de um habitante por quilômetro quadrado) — ao todo 3 milhões e 500 mil habitantes — a Amazônia possui quatro décimos da área territorial da América do Sul, a vigésima parte da superfície do globo, um quinto da disponibilidade mundial de água doce e um terço das reservas mundiais de florestas latifoliadas.

Inúmeras são as riquezas que permanecem ocultas pela região. Pesquisas na Amazônia já revelaram que seu subsolo esconde petróleo, manganês, ferro e cassiterita. Foi constatada a existência de ouro, diamante, cristal de rocha, estanho, calcários, gás natural, minérios de cobre, alumínio, cromo, chumbo, tântalo e titânio. E no dia em que se construir uma represa no Amazonas, surgirá um lago 130 vezes maior que a Guanabara, dando à região luz e transportes.

Atualmente, o caboclo não conhece ainda o querosene, utilizando-se de uma planta chamada *ucuuba*, que nasce no estuário do Amazonas, e cuja semente pega fogo e pode manter acesa uma lamparina a noite inteira.

A conquista da Amazônia tem duas fases distintas:

A *primeira* começou quando as primeiras caravelas — as de Pinzon e de Orellana — surgiram àquele mundo fascinante e desconhecido, descobrindo o vasto estuário que mais parecia um verdadeiro mar doce. A navegação era lenta e difícil através de uma região, embora rica, praticamente inviolável por terra. Eram impraticáveis as estradas de penetração através das densas e intrincadas florestas. As povoações, que com o tempo se transformariam em cidades, não passavam de um arquipélago humano, perdido na vastidão equatorial, à margem dos grandes rios da bacia amazônica. Há um século, quando, durante a guerra com o Paraguai, o Brasil franqueou a navegação do Amazonas aos navios de tôdas as nações, que iam em busca de carregamentos de madeira e de borracha, as comunicações fluviais se intensificaram.

Embora existam hoje cerca de 300 cidades, dentro de tão gigantesca área, a densidade demográfica em alguns municípios, como o de Altamira, o maior do Pará e de todo o Brasil, atinge apenas a 0,04.

Por suas condições geográficas peculiares e a escassa população, a Amazônia não conheceu a *expansão ferroviária* que vivificou outras regiões. Só duas estradas de ferro lançaram ali os seus trilhos: a *Belém—Bragança*, cujo tráfego já foi suspenso, e a *Madeira—Mamoré*, destinada a solucionar problemas oferecidos por um curso fluvial acidentado, com perigosas corredeiras. Esta última foi construída em fins do século passado, em decorrência de um tratado com a Bolívia. Ficou conhecida como a "ferrovia do diabo" ou a "ferrovia dos trilhos de ouro", dado o tamanho gasto para construí-la e o sacrifício de vidas humanas ceifadas pelas febres.

Problema sério também apresenta a questão de rodovia. O Estado do Amazonas, que é territorialmente seis vezes maior que o de São Paulo, tem apenas 720 km de rodovias e, destes, menos da metade asfaltados.

A *segunda* fase da conquista e dos transportes da região amazônica começou a 18 de setembro de 1930, quando um avião realizou o primeiro vôo, ligando as cidades de Corumbá e Cuiabá em Mato Grosso. O que era então uma epopéia, transformou-se depois em rotina, com o aumento de raio de ação dos aparelhos, que transportam agora não só passageiros, mas, sobretudo, alimento, medicamento, vestuário e livro, os elementos essenciais à vida. Atualmente, aviões de diversas emprêsas cruzam os céus da Amazônia, tornando-a conhecida do mundo inteiro.

A divulgação sôbre o progresso da então mais selvagem das regiões brasileiras está a cargo do Departamento de Promoção e Turismo do Amazonas, auxiliado por várias companhias, sobresaindo-se a Selvatur.

Exército, Marinha e Aeronáutica são os responsáveis diretos pela conquista e preservação da Amazônia. Engenheiros e operários, militares e civis, trabalham pela implantação das rodovias prioritárias daquela área. Sômente um planejamento, conjugando a participação de todos os Ministérios e dos Governos da Região, poderá conquistar os imensos espaços vazios da Amazônia. A Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia — SUDAM, tendo como Superintendente o Coronel-Engenheiro JOÃO WALTER DE ANDRADE — é o órgão planejador, atuando através de convênios e programas que permitam a construção de usinas hidrelétricas, campos experimentais de cultura agrícola, industrialização em larga escala, projetos de telecomunicações e transportes. Nos últimos 3 anos foram aplicados pela SUDAM mais de 36 milhões de cruzeiros novos sômente nas obras da chamada *infra-estrutura*.

O Decreto-lei nº 288, de 28-2-1967, alterando disposições da Lei nº 3.173, de 6-6-1957, regula a *Zona Franca de Manaus*. Esta Zona é uma área de livre comércio de importação e exportação e de incentivos fiscais especiais, estabelecida com o fim de criar no interior da Amazônia um centro industrial, comercial e agropecuário, cercado de condições econômicas que permitam seu desenvolvimento, em face dos fatores locais e da grande distância a que se encontram os centros consumidores de seus produtos.

Sabemos o sucesso que alcançou o I Congresso Nacional de Agropecuária, reunindo em Brasília, durante o período de 25 a 28 de julho do corrente ano, mais de 400 participantes de todo o País, entre autoridades, técnicos e delegados da classe rural, para discussão e aprovação da *Carta de Brasília*, que define a política nacional da produção agropecuária para os fins de abastecimento, industrialização e exportação.

Pelo mencionado Decreto-lei nº 288-67, originariamente, o Poder Executivo fará demarcar à margem esquerda dos rios Negro

e Amazonas uma área contínua com a superfície mínima de dez mil quilômetros quadrados, incluindo a cidade de Manaus e seus arredores, na qual se instalará a *Zona Franca*.

A entrada de mercadorias estrangeiras na Zona, destinadas a seu consumo interno, industrialização em qualquer grau, inclusive beneficiamento, agropecuária, pesca, instalação e operação de indústrias e serviços de qualquer natureza e a estocagem para reexportação, será isenta dos impostos de importação e sobre produtos industrializados.

No momento, excetuam-se da isenção fiscal as seguintes mercadorias: armas e munições, perfumes, fumo, bebidas alcoólicas e automóveis de passageiros. Acontece, porém, que esta lista de mercadorias poderá ser alterada por decreto, atentando-se à proposta justificada da Superintendência da *Zona Franca*, aprovada pelos Ministérios do Interior, Fazenda e Planejamento.

A exportação de mercadorias da Zona para o estrangeiro, qualquer que seja sua origem, está isenta do imposto de exportação.

A Zona Franca está dando a Manaus a recuperação da importância internacional perdida. Seu comércio volta a florescer, levando desenvolvimento a toda a região amazônica. Manaus já não é mais a "capital do inferno verde" e começa a aparecer nas manchetes dos jornais do mundo inteiro.

O êxito da Zona Franca e a sua irradiação à Amazônia Ocidental dependem do entrosamento Governo do Estado-Superintendência da Zona Franca de Manaus-Município, a SUFRAMA — durante os 30 anos em que durar o comércio livre, conforme estabelece a lei. O Coronel Floriano Pacheco é o Superintendente da SUFRAMA e dirige uma equipe que trabalha dia e noite para implantar a Zona Franca de Manaus — este organismo novo, órgão subordinado ao Ministério do Interior. Suas verbas orçamentárias somente começarão a ser empregadas no próximo exercício financeiro.

O General AFONSO DE ALBUQUERQUE LIMA — Ministro do Interior — assim se expressou:

"A Zona Franca de Manaus deve ser encarada não só pelo seu caráter puramente econômico-financeiro, mas essencialmente como um *fato humano* de elevado sentido, dentro de uma política governamental que consideramos absolutamente necessária, para levar o progresso à Amazônia Ocidental, para poder ocupá-la por nacionais, antes que surjam ameaças extraterritoriais. Portanto, o problema amazônico passa a ser, para a consciência nacional, uma questão de primordial importância

de segurança nacional, em face mesmo da afirmativa que se faz, por outro lado, de que a vida sócio-econômica do presente já não admite *espaços vazios*, diante da explosão demográfica do mundo moderno."

*Manaus*, que teve seu tempo de ouro, do dinheiro que jorrava dos seringais, construindo teatros, palacetes e grandes avenidas, hoje é uma cidade onde se sente a dinâmica do progresso e o grande futuro da Amazônia.

Há 25 anos que o antigo Banco de Crédito da Amazônia S. A., hoje Banco da Amazônia S. A. — BASA — cujo atual Presidente é o economista Lamartine Nogueira, é o agente financeiro do Governo Federal em toda a região. Até 31 de agosto de 1964 o BASA arrecadou NCr\$ 142 milhões de recursos que estão sendo investidos nos setores industrial, agrícola, pecuário, energia, transportes, comunicações, colonização, turismo, educação e saúde pública.

Embora, atualmente, apareça Manaus como a futura capital da Amazônia, não podemos nos esquecer das regiões circunvizinhas: Territórios de *Amapá*, *Roraima* e *Rondônia* e, principalmente, do Estado do *Pará*. Os Governadores desses três Territórios são unânimes ao pedir uma política financeira do Governo que possibilite a liberação certa e periódica das verbas essenciais à vida daquelas unidades federativas. *Boa Vista*, Capital de Roraima, só é acessível por via aérea. *Macapá* — Capital do Amapá — tem no Pôrto Santana a sua grande fonte de renda no escoamento do manganês brasileiro, explorado pela ICOMI, que possui concessão especial. *Pôrto Velho*, à margem direita do rio Madeira — é a única cidade digna de nota no Território de Rondônia.

Embora no Amapá a exploração do manganês enfrente séria crise, com queda na exportação, nos demais Territórios as pesquisas geológicas têm revelado imensas riquezas de minérios. Há freqüentes acusações quanto à evasão desses minérios e este fato já foi até denunciado pelo próprio Ministro do Interior em pronunciamento público.

Quanto ao Estado do *Pará*, *Belém*, sua capital, continua com a opulência que atingiu no apogeu da era da borracha. Atualmente, o Coronel ALACID NUNES, Governador do Estado, e o Prefeito Stélio Maroja são os responsáveis pelo progresso da moderna capital do *Pará*. Cada ano milhares de turistas eromeiros vão a Belém assistir à sua tradicional Festa do Círio de Nazaré. Do pôrto partem navios que integram a maior bacia hidrográfica do mundo, constituindo meio de transporte para milhares de habitantes das pequenas cidades ribeirinhas ao Amazonas e seus afluentes. Com mais de 600 mil habitantes, uma rede bancária poderosa, duas emissoras de televisão, quatro bons jor-

nais, seis emissoras de rádio, grande comércio, aeroporto internacional, onde descem jatos de tôdas as rotas, Belém é ainda o terminal rodoviário da estrada Belém—Brasília, obra da SUDAM-RODOBRAS, por onde trafegam mensalmente milhares de caminhões e veículos de todos os tipos.

Projetos agrícolas e industriais estão tomando forma definitiva no desenvolvimento da Amazônia. Culturas experimentais do dendê e do amendoim começam a conquistar o mercado e a abrir novas perspectivas industriais para o Grande Norte. Depois do sucesso obtido pelos japoneses com a cultura da pimenta-do-reino, hoje definitivamente implantada no Pará, surge agora a presença do amendoim entre as riquezas da região. Cabe à Empresa "Óleos do Pará S. A. — OLPASA" — o pioneirismo na industrialização do amendoim. Estão previstos a extração e o refino do óleo comestível do amendoim e a produção de farelo e torta de amendoim.

O Coronel-Engenheiro JOÃO WALTER DE ANDRADE, Superintendente da SUDAM, acompanha de perto o plantio do dendê e o seu aproveitamento industrial.

Quanto à castanha-do-pará, da qual Jorge Age é o seu principal exportador, está sendo agora industrializada em larga escala. Nutricionistas brasileiros, em recentes estudos feitos, afirmam que o teor nutritivo da castanha-do-pará é dos maiores, pois, duas castanhas equivalem a um ôvo. Por orientação do Ministério da Educação, a castanha-do-pará está sendo utilizada no fornecimento da merenda escolar às crianças de tôda a Região.

Com esta verdadeira redescoberta da Amazônia, desde que possa dispor de recursos e competente pessoal técnico, o Brasil se firmará para se tornar uma estrêla de primeira grandeza no concêrto das nações de todo o mundo.