



**SUPERINTENDÊNCIA
DA ZONA FRANCA DE MANAUS**

www.suframa.gov.br


Clipping Local e Nacional On-line

Nesta edição **7 matérias**

Coordenação Geral de Comunicação Social - CGCOM

Manaus, sexta-feira, 24 de fevereiro de 2012

FOLHA DE SÃO PAULO A partir de 2013, 75% das TVs terão de vir com software Ginga VEICULAÇÃO NACIONAL	1
VALOR ECONÔMICO Porto enfrenta resistência na Amazônia VEICULAÇÃO NACIONAL	2
VALOR ECONÔMICO Obra do PAC em Manaus está atrasada..... VEICULAÇÃO NACIONAL	4
VALOR ECONÔMICO Zona Franca precisa de mais alternativas VEICULAÇÃO NACIONAL	5
CONVERGÊNCIA DIGITAL Governo só obriga a incorporação do Ginga em 2013 VEICULAÇÃO NACIONAL	6
VALOR ONLINE Novo porto em Manaus causa disputa legal..... VEICULAÇÃO NACIONAL	7
AGÊNCIA REUTERS Para transportadores, medidas argentinas já afetam exportações VEICULAÇÃO NACIONAL	10

	VEÍCULO FOLHA DE SÃO PAULO	EDITORIA	
	TÍTULO A partir de 2013, 75% das TVs terão de vir com software Ginga		
	ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL

DE BRASÍLIA - A partir de 2013, 75% das TVs fabricadas no Brasil terão de conter o software Ginga, que permite a interatividade do telespectador com a emissora no modelo brasileiro de TV digital.

Os **Ministérios** da Ciência e Tecnologia e do **Desenvolvimento** assinaram ontem o decreto que define o cronograma de adoção do programa.

De junho a dezembro, será opcional para a indústria introduzir o software em sua **produção**. Mas a porcentagem de TVs com o programa fabricadas nesse período será descontada da cota de 2013.

Por exemplo, se uma empresa introduzir o Ginga em 10% de sua **produção** no segundo semestre de 2012, terá apenas que cumprir uma cota de 65% em 2013.

Em 2014, as empresas terão de cumprir a cota de 90% de TVs com o Ginga embutido. A regra vale para todos os modelos e tamanhos de televisores, salvo os de tubo.

A empresa que não adotar o cronograma não terá os incentivos fiscais do **PPB** (Processo Produtivo Básico), que define índices de nacionalização.

Com o Ginga, o telespectador poderá, por exemplo, participar de enquetes ou escolher um ângulo de câmera diferente num jogo de futebol. O Ginga aceita vários tipos de aplicativo, que serão desenvolvidos ao longo do tempo.

A medida saiu após várias rodadas de negociação frustradas entre governo e indústria, que queria mais tempo para introduzir o software.

	VEÍCULO VALOR ECONÔMICO	EDITORIA	
	TÍTULO Porto enfrenta resistência na <u>Amazônia</u>		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

Fábio Pupo | De Manaus e São Paulo

Paisagem típica da Amazônia, o local onde os rios Negro e Solimões se encontram pode ser em breve modificado. Atraída pela demanda ocasionada pela expansão da Zona Franca de Manaus, a operadora logística de capital aberto Log-In (cujo maior acionista é a Vale, com 31% da participação total) pretende investir cerca de R\$ 200 milhões na construção de um porto na área do chamado Encontro das Águas - onde os dois rios, um claro e outro escuro, "brigam" por espaço. O projeto do terminal deflagrou na região um conflito entre a necessidade de infraestrutura e a de preservação ambiental e acabou parando na Justiça. Se do ponto de vista logístico a localização do Terminal Portuário das Lajes é perfeita, por estar ao lado de grandes indústrias da capital manauara, para ambientalistas e moradores não poderia ser pior.

Quando o espelho do rio Negro desce da copa das árvores da mata fechada e se recolhe em época de seca, é revelada parte da importância histórica da região das Lajes - tão defendida nos discursos de pesquisadores. Antes ocultas sob as águas turvas, ficam à mostra as chamadas "oficinas", onde povos antigos afiavam seus instrumentos de caça e de gravura. Outros elementos do sítio arqueológico só foram descobertos em 2010. No ano de uma das mais fortes secas da história da Amazônia, arqueólogos descobriram nas pedras mais distantes das margens desenhos rupestres de rostos humanos e outras gravuras que lembram o redemoinho causado pelo encontro dos dois rios. Segundo os pesquisadores da Universidade Federal do Amazonas (UFAM) Elena Franzinelli e Hailton Igreja, as inscrições têm idade entre dois mil e sete mil anos.

Na visão dos pesquisadores, a região integra um conjunto de cenários que podem servir de revisão geral sobre a história da ocupação da Amazônia. Pesquisadores defendem que em toda a bacia, incluindo as áreas adjacentes aos grandes rios, há sinais de que a região foi densamente ocupada nos milênios que antecederam a chegada dos europeus ao novo mundo. A ideia se contrapõe ao que antes era considerado quase um consenso dentre os acadêmicos - de que a Amazônia era pouco habitada por seres humanos e

não tinha civilizações organizadas com grande número de integrantes.

Eduardo Góes Neves, presidente da Sociedade de Arqueologia Brasileira que elaborou parecer técnico favorável ao tombamento do local, diz que dentre os sinais que dão outra concepção à história está a construção de grandes figuras geométricas no chão, conhecidas como geoglifos, nos Estados do Acre, do Amazonas e de Rondônia. "Em muitos desses contextos, além do mais, as estruturas são acompanhadas por objetos de cerâmica e pedra de alta qualidade estética", diz.

Graças aos sítios arqueológicos e a outros aspectos - o local é um dos principais atrativos paisagísticos e turísticos da região -, o Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan, órgão vinculado ao Ministério da Cultura) aprovou em novembro de 2010 o tombamento da região do Encontro das Águas, por unanimidade de seus conselheiros. Com isso, ficaria impedida a construção de uma obra como a do porto das Lajes no perímetro protegido.

Quase um ano depois, entretanto, a Justiça Federal no Amazonas tomou uma decisão inusitada: "derrubou" o tombamento feito pelo Governo Federal. A decisão foi tomada em caráter liminar pelo juiz Dimis da Costa Braga, titular da 7ª Vara da Seção Judiciária do Amazonas, que acolheu um pedido do governo do Estado do Amazonas. A justificativa foi que o processo não teve audiência públicas.

O Iphan se defende dizendo que o processo de tombamento não precisa passar por esse processo. Em setembro de 2011, o órgão impetrou ação de suspensão de liminar contra a decisão no Tribunal Federal da 1ª Região em Brasília, por meio da Procuradoria-Geral Federal e da Advocacia Geral da União.

Paralelamente, o Ministério Público Federal tenta impedir a construção do porto por meio de uma ação civil pública. O mesmo juiz que havia derrubado o tombamento acolheu o pedido em outubro do ano passado, em caráter liminar, e impediu intervenções no local - como construção, terraplanagem e desmatamento - até posterior autorização judicial. Braga determinou a proibição por considerar

necessária a realização de mais estudos e considerar que o eventual início das obras traria "alterações irreversíveis".

Mesmo causando certo alívio, a decisão ainda é alvo de preocupação entre os que são contrários ao projeto. Isso porque foi designada uma comissão de peritos para delimitar a área que pode ser definida como monumento natural - e, dependendo do que for decidido, o porto poderia ficar na área externa ao perímetro tombado. A comissão é composta por um geógrafo, um geólogo, um arquiteto, um antropólogo, um arqueólogo e um paisagista. Segundo o juiz, os integrantes foram escolhidos por ele - sendo um deles participante da equipe que elaborou o Estudo e Relatório de Impacto Ambiental (o chamado EIA/Rima, necessário para solicitar licenças ambientais) do projeto. "Esse integrante foi trocado posteriormente. São todos estudiosos respeitados", diz ele.

A **Superintendência** do Iphan comentou o empreendimento por meio de nota enviada à reportagem, se dizendo contrária ao empreendimento. "A operação portuária impactará diretamente o bem tombado, considerando o porte das embarcações envolvidas, a quantidade de carga prevista para ser transportada e as movimentações necessárias à atividade, no justo ponto do ápice de ocorrência do encontro dos rios Negro e Solimões", diz o texto.

Além de estar paralisado pela Justiça, o porto está com sua solicitação parada na Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) porque a Log-In não apresentou todos os documentos necessários à solicitação de implantação do empreendimento. Para a implantação de terminais de uso privativo, as empresas devem fazer o requerimento à Antaq e apresentar uma lista de documentos - dentre os quais informações sobre impacto ambiental.

Procurada repetidas vezes pelo Valor, a Log-In preferiu não comentar o assunto. O EIA/Rima elaborado pela empresa Liga Consultores defende que outras quatro localizações foram cogitadas para a implantação do porto. "A localização proposta para o empreendimento é estratégica, uma vez que se insere na porção mais oriental da cidade de

Manaus, com baixa interferência no tráfego urbano de veículos, possibilitando que os navios de carga que atracarão no terminal evitem passar por toda a orla da cidade", diz o texto.

Enquanto a questão corre na Justiça, movimentos da sociedade civil organizada discutem o projeto e avaliam os impactos que o empreendimento pode ter. Moradores, ambientalistas, além de professores e estudantes da Universidade Federal do **Amazonas** (UFAM) criaram o movimento SOS Encontro das Águas - que luta pela preservação do local e tem como uma de suas principais bandeiras a posição contrária à instalação do porto da Log-In.

Um de seus coordenadores, José Ademir Gomes Ramos, professor da UFAM, ataca o projeto baseado no argumento de que, além da importância histórica e paisagística, a fauna aquática será prejudicada na região. O chamado Lago do Aleixo, alagado em época de cheia, é um refúgio para peixes se procriarem e se alimentarem. O local de entrada de água do lago, que nutre toda a comunidade do chamado Bairro Colônia Antonio Aleixo, fica justamente na região do empreendimento.

A defesa do local também tem o apoio de um grupo de antigos internados no centro de tratamento de portadores de hanseníase da região, criado na década de 1930. Na chamada Colônia Antônio Aleixo, batizada assim como homenagem a um dos primeiros médicos a trabalhar no local - e posteriormente o nome do bairro -, foram internados pelo governo os portadores da doença. Com o fim do chamado leprosário, em 1978, a vida recomeçou do zero para a maioria. Sem dinheiro, sem comida e sem ter para onde ir, muitos resolveram ficar por ali mesmo. Hoje, eles defendem a preservação da região do bairro onde cresceram e atualmente vivem. Assustada com o novo porto no Aleixo, Maria do Carmo Amorim, 78 anos, elenca uma série de argumentos, sempre intercalados por comentários religiosos: "Se Deus quiser, não vai sair".

	VEÍCULO VALOR ECONÔMICO	EDITORIA	
	TÍTULO Obra do <u>PAC</u> em <u>Manaus</u> está atrasada		
	ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL

De Manaus e São Paulo


A cerca de 500 metros de onde pode ser instalado o Terminal Portuário das Lajes, da Log-In, o **Governo Federal** (por meio da primeira fase do Programa de Aceleração do Crescimento, o PAC) está finalizando a construção de uma adutora que avança sobre pilares de concreto no rio Negro. A adutora, no entanto, ainda não foi inaugurada e consta como atrasada de acordo com o próprio governo.

Executado pelo governo do Estado e pela prefeitura de **Manaus**, o projeto custará ao todo R\$ 342,6 milhões e tem como objetivo fazer a regularização emergencial do abastecimento de água nas zonas Leste e Norte da cidade e inclui a construção de uma nova estação de tratamento de água, além de reservatórios, adutoras, redes de distribuição e ligações prediais.

O estágio da obra era classificado como adequado no 10º balanço do PAC, mas no segundo balanço do **PAC 2** está marcado como merecedor de "atenção". A data de conclusão inicial era 15 de dezembro. Segundo o governo, 95% da obra já está executada.

Moradores da região dizem que a obra estava pronta, mas o acidente com um barco teria atrasado o cronograma. A embarcação teria prejudicado um dos pilares da adutora, o que causou a necessidade de mais obras no empreendimento.

Há ainda a possibilidade de privatizar a operação da estação de captação e tratamento de água na região das Lajes. Segundo fontes, a privatização é uma das três alternativas de operacionalização da estação, mas está sendo vista como a mais viável delas no momento. (FP)

	VEÍCULO VALOR ECONÔMICO	EDITORIA	
	TÍTULO Zona Franca precisa de mais alternativas		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

De Manaus e São Paulo

Distante dos centros de manufatura e dos mercados consumidores de seus produtos, o custo logístico das empresas que têm fábricas instaladas em Manaus é defendido como um dos principais argumentos para haver mais investimentos em portos na cidade.

Em 2006, a Superintendência da Zona Franca de Manaus (Suframa), que tinha interesse em mais investimentos logísticos na região, identificou a vontade da Log-In em construir um empreendimento do gênero.

Com o apoio da Suframa e do governo do Amazonas, foi formalizada a criação da Lajes Logística em outubro de 2007. A Log-In tem 70% da participação dessa empresa. Outros 30% são da Juma Participações - proprietária do terreno -, empresa sediada em Manaus e com negócios pela região Norte do Brasil nos setores de bebidas, eletroeletrônicos, veículos e fabricação de gases industriais.

Hoje, o principal porto da cidade é o de Manaus, área estatal idealizada ainda durante o Império. Depois de ter as obras concluídas em 1919, o porto passou a ser administrado pela Sociedade de Navegação, Portos e Hidrovias do Estado do Amazonas (SNPH) em 1997. Com dez berços de atracação, fica a 13 quilômetros distante da confluência do Negro com o Solimões e atende quase todo o Estado do Amazonas.

Além desse porto, há 14 terminais de uso privativo em funcionamento, liberados oficialmente pela Antaq em Manaus. Um deles é o da Transpetro, braço logístico da Petrobras. É possível constatar ainda a existência de terminais clandestinos na região. (FP)

	VEÍCULO CONVERGÊNCIA DIGITAL	EDITORIA
	TÍTULO Governo só obriga a incorporação do Ginga em 2013	
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL

:: **Luiz Queiroz**

:: **Convergência Digital :: 24/02/2012**

Governo recuou nas negociações com fabricantes de Televisores para a incorporação do middleware Ginga, que permitirá a interatividade na **TV digital**. Portaria Interministerial nº 140 publicada hoje no Diário Oficial da União, estipula que somente em 1º de janeiro de 2013 será exigido que 75% dos televisores de LCD produzidos na **Zona Franca de Manaus** contenham os recursos de interatividade da **TV digital**. Já em janeiro de 2014 o percentual aumenta para 90%.

Para este ano o governo criou duas situações: Os fabricantes ficam dispensados dessa incorporação até o próximo dia 30 de junho. Depois dessa data, a inserção do middleware Ginga ficou estabelecida como "opcional", com validade até dezembro. A incorporação do Ginga deverá vir instalado, pré-configurado e habilitado de fábrica.

Incentivo à antecipação da **produção**

Apesar da data oficial para a interatividade ter ficado para 2013, o governo não deixou de incentivar a fabricação dos televisores digitais com o Ginga ainda este ano. Na portaria ficou estabelecido que, o fabricante que produzir ainda no segundo semestre de 2012, os televisores com todos os recursos de interatividade, poderá descontar "em números absolutos" esse volume produzido neste ano, da parte da **produção** exigida para 2013 (75% dos televisores com Ginga).

Mas isso, "respeitado um mínimo de 60%" ao que foi estabelecido como percentual para aquele período. Significa que até 15% da **produção** exigida previstos para 2013, poderiam ser antecipadas neste ano.

A portaria também estabelece que todos os modelos de televisores que disponibilizarem suporte à conectividade IP e que implementem o middleware interativo "deverão garantir o acesso das aplicações interativas aos canais de comunicação".

Diferenças residuais

No caso do fabricante não alcançar os percentuais exigidos para 2013 e 2014, ele ficará obrigado "a cumprir as diferenças residuais em relação ao percentual mínimo estabelecido, em unidades produzidas, até o término do período subsequente, sem prejuízo das obrigações correntes de cada período".


Ou seja, da mesma forma que o fabricante poderá abater parte da **produção** dos 75% dos televisores digitais em 2013 - caso ainda este ano coloque no **mercado** aparelhos contendo os recursos de interatividade - quem em 2013 não cumprir o percentual de 75% exigido pelo governo, terá de jogar para o ano seguinte a **produção** residual, e ainda cumprir a meta do ano subsequente (em 2014 será 90% da **produção** com o Ginga + o residual de 2013).

Entretanto, para ter direito ao pedido para adiar parte da **produção** exigida, para o ano seguinte, o governo decidiu que os fabricantes não poderão exceder a 10% essa diferença residual, que será fixada "tomando-se por base a **produção** do ano em que não foi possível atingir o limite estabelecido."

Racha na indústria

De certa forma o recuo do governo na questão dos prazos de incorporação do middleware Ginga - que inicialmente estaria disposto a fixar os percentuais de **produção** em 30% (2012), 60% (2013) e 90% (em 2014) - pode ser interpretada como uma estratégia para se evitar uma enxurrada de ações judiciais.

Segundo fontes do **mercado**, os percentuais decididos na portaria de hoje podem ser absorvidos por grande parte dos fabricantes, que não têm interesse em brigar contra o governo por conta de ele estar fazendo política industrial que em última instancia beneficiará o país. A manobra de agora do governo, segundo essas mesmas fontes, limitaria o grupo de empresas insatisfeitas com a incorporação do Ginga a apenas três grandes fabricantes: CCE, Semp Toshiba e a coreana LG - que podem acabar no judiciário contestando a medida.

	VEÍCULO VALOR ONLINE	EDITORIA	
	TÍTULO Novo porto em <u>Manaus</u> causa disputa legal		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

Ambientalistas, arqueólogos e moradores da região se mobilizam contra o projeto de construção de um porto em área próxima ao encontro das águas dos rios Negro e Solimões. Atraída pela demanda criada pela expansão da Zona Franca de Manaus, a operadora logística Log-In (cujo maior acionista é a Vale) pretende investir cerca de R\$ 200 milhões na construção do terminal. A disputa está na Justiça já que o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan) aprovou em 2010 o tombamento da região, inviabilizando o porto. No ano passado, a Justiça Federal no Amazonas cassou o tombamento feito pelo Governo Federal

Porto enfrenta resistência na Amazônia

Fábio Pupo | De Manaus e São Paulo

Paisagem típica da Amazônia, o local onde os rios Negro e Solimões se encontram pode ser em breve modificado. Atraída pela demanda ocasionada pela expansão da Zona Franca de Manaus, a operadora logística de capital aberto Log-In (cujo maior acionista é a Vale, com 31% da participação total) pretende investir cerca de R\$ 200 milhões na construção de um porto na área do chamado Encontro das Águas - onde os dois rios, um claro e outro escuro, "brigam" por espaço. O projeto do terminal deflagrou na região um conflito entre a necessidade de infraestrutura e a de preservação ambiental e acabou parando na Justiça. Se do ponto de vista logístico a localização do Terminal Portuário das Lajes é perfeita, por estar ao lado de grandes indústrias da capital manauara, para ambientalistas e moradores não poderia ser pior.

Quando o espelho do rio Negro desce da copa das árvores da mata fechada e se recolhe em época de seca, é revelada parte da importância histórica da região das Lajes - tão defendida nos discursos de pesquisadores. Antes ocultas sob as águas turvas, ficam à mostra as chamadas "oficinas", onde povos antigos afiavam seus instrumentos de caça e de gravura. Outros elementos do sítio arqueológico só foram descobertos em 2010. No ano de uma das mais

fortes secas da história da Amazônia, arqueólogos descobriram nas pedras mais distantes das margens desenhos rupestres de rostos humanos e outras gravuras que lembram o redemoinho causado pelo encontro dos dois rios. Segundo os pesquisadores da Universidade Federal do Amazonas (UFAM) Elena Franzinelli e Hailton Igreja, as inscrições têm idade entre dois mil e sete mil anos.

Na visão dos pesquisadores, a região integra um conjunto de cenários que podem servir de revisão geral sobre a história da ocupação da Amazônia. Pesquisadores defendem que em toda a bacia, incluindo as áreas adjacentes aos grandes rios, há sinais de que a região foi densamente ocupada nos milênios que antecederam a chegada dos europeus ao novo mundo. A ideia se contrapõe ao que antes era considerado quase um consenso dentre os acadêmicos - de que a Amazônia era pouco habitada por seres humanos e não tinha civilizações organizadas com grande número de integrantes.

Eduardo Góes Neves, presidente da Sociedade de Arqueologia Brasileira que elaborou parecer técnico favorável ao tombamento do local, diz que dentre os sinais que dão outra concepção à história está a construção de grandes figuras geométricas no chão, conhecidas como geoglifos, nos Estados do Acre, do Amazonas e de Rondônia. "Em muitos desses contextos, além do mais, as estruturas são acompanhadas por objetos de cerâmica e pedra de alta qualidade estética", diz.

Graças aos sítios arqueológicos e a outros aspectos - o local é um dos principais atrativos paisagísticos e turísticos da região -, o Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan, órgão vinculado ao Ministério da Cultura) aprovou em novembro de 2010 o tombamento da região do Encontro das Águas, por unanimidade de seus conselheiros. Com isso, ficaria impedida a construção de uma obra como a do porto das Lajes no perímetro protegido.

Quase um ano depois, entretanto, a Justiça Federal no Amazonas tomou uma decisão inusitada: "derrubou" o

tombamento feito pelo **Governo Federal**. A decisão foi tomada em caráter liminar pelo juiz Dimis da Costa Braga, titular da 7ª Vara da Seção Judiciária do **Amazonas**, que acolheu um pedido do governo do Estado do **Amazonas**. A justificativa foi que o processo não teve audiência públicas.

O Iphan se defende dizendo que o processo de tombamento não precisa passar por esse processo. Em setembro de 2011, o órgão impetrou ação de suspensão de liminar contra a decisão no Tribunal Federal da 1ª Região em Brasília, por meio da Procuradoria-Geral Federal e da Advocacia Geral da União.

Paralelamente, o **Ministério** Público Federal tenta impedir a construção do porto por meio de uma ação civil pública. O mesmo juiz que havia derrubado o tombamento acolheu o pedido em outubro do ano passado, em caráter liminar, e impediu intervenções no local - como construção, terraplanagem e desmatamento - até posterior autorização judicial. Braga determinou a proibição por considerar necessária a realização de mais estudos e considerar que o eventual início das obras traria "alterações irreversíveis".

Mesmo causando certo alívio, a decisão ainda é alvo de preocupação entre os que são contrários ao projeto. Isso porque foi designada uma comissão de peritos para delimitar a área que pode ser definida como monumento natural - e, dependendo do que for decidido, o porto poderia ficar na área externa ao perímetro tombado. A comissão é composta por um geógrafo, um geólogo, um arquiteto, um antropólogo, um arqueólogo e um paisagista. Segundo o juiz, os integrantes foram escolhidos por ele - sendo um deles participante da equipe que elaborou o Estudo e Relatório de Impacto Ambiental (o chamado EIA/Rima, necessário para solicitar licenças ambientais) do projeto. "Esse integrante foi trocado posteriormente. São todos estudiosos respeitados", diz ele.

A **Superintendência** do Iphan comentou o empreendimento por meio de nota enviada à reportagem, se dizendo contrária ao empreendimento. "A operação portuária impactará diretamente o bem tombado, considerando o porte das embarcações envolvidas, a quantidade de carga prevista para ser transportada e as movimentações necessárias à atividade, no justo ponto do ápice de ocorrência do encontro dos rios Negro e Solimões", diz o texto.

Além de estar paralisado pela Justiça, o porto está com sua solicitação parada na Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) porque a Log-In não apresentou todos os documentos necessários à solicitação de implantação do empreendimento. Para a implantação de terminais de uso privativo, as empresas devem fazer o requerimento à Antaq e apresentar uma lista de documentos - dentre os quais informações sobre impacto ambiental.

Procurada repetidas vezes pelo Valor, a Log-In preferiu não comentar o assunto. O EIA/Rima elaborado pela empresa Liga Consultores defende que outras quatro localizações foram cogitadas para a implantação do porto. "A localização proposta para o empreendimento é estratégica, uma vez que se insere na porção mais oriental da cidade de **Manaus**, com baixa interferência no tráfego urbano de veículos, possibilitando que os navios de carga que atracarão no terminal evitem passar por toda a orla da cidade", diz o texto.

Enquanto a questão corre na Justiça, movimentos da sociedade civil organizada discutem o projeto e avaliam os impactos que o empreendimento pode ter. Moradores, ambientalistas, além de professores e estudantes da Universidade Federal do **Amazonas** (UFAM) criaram o movimento SOS Encontro das Águas - que luta pela preservação do local e tem como uma de suas principais bandeiras a posição contrária à instalação do porto da Log-In.

Um de seus coordenadores, José Ademir Gomes Ramos, professor da UFAM, ataca o projeto baseado no argumento de que, além da importância histórica e paisagística, a fauna aquática será prejudicada na região. O chamado Lago do Aleixo, alagado em época de cheia, é um refúgio para peixes se procriarem e se alimentarem. O local de entrada de água do lago, que nutre toda a comunidade do chamado Bairro Colônia Antonio Aleixo, fica justamente na região do empreendimento.

A defesa do local também tem o apoio de um grupo de antigos internados no centro de tratamento de portadores de hanseníase da região, criado na década de 1930. Na chamada Colônia Antônio Aleixo, batizada assim como homenagem a um dos primeiros médicos a trabalhar no local - e posteriormente o nome do bairro -, foram internados pelo governo os portadores da doença. Com o

fim do chamado leprosário, em 1978, a vida recomeçou do zero para a maioria. Sem dinheiro, sem comida e sem ter para onde ir, muitos resolveram ficar por ali mesmo. Hoje, eles defendem a preservação da região do bairro onde cresceram e atualmente vivem. Assustada com o novo porto

no Aleixo, Maria do Carmo Amorim, 78 anos, elenca uma série de argumentos, sempre intercalados por comentários religiosos: "Se Deus quiser, não vai sair".



VEÍCULO
AGÊNCIA REUTERS

EDITORIA

TÍTULO

Para transportadores, medidas argentinas já afetam exportações

ORIGEM
INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO

ENFOQUE
DE INTERESSE

VEICULAÇÃO
NACIONAL

quinta-feira, 23 de fevereiro de 2012 17:37 BRST

SÃO PAULO, 23 Fev (Reuters) - As medidas de controle de importação introduzidas neste mês pela Argentina causaram uma retração nas exportações brasileiras de até 294 milhões de dólares, disseram nesta quinta-feira transportadores brasileiros, em um dos primeiros cálculos sobre o impacto das medidas.

O Brasil protestou contra as licenças de importação exigidas pela Argentina com a intenção de frear a saída de dólares e proteger seu superávit comercial, mas sustenta que ainda é cedo para determinar seu efeito.

Mas os transportadores dizem que o impacto é palpável em Uruguaiana, o maior porto seco da América Latina, por onde o Brasil exportou 5,74 bilhões de dólares à Argentina nos 11 primeiros meses de 2011.

"Detectamos uma perda de aproximadamente 400 carregamentos depois da implementação da declaração antecipada de importação em relação ao mesmo mês de 2011", disse à Reuters o assessor jurídico da Associação brasileira de Transportadores Internacionais (ABTI), Tadeu Campelo Filho.

"Calculamos que o valor pode chegar a até 500 milhões de reais", disse.

A disputa pelos controles de importação é um novo episódio na turbulenta relação comercial entre os dois maiores

membros do Mercosul, cuja balança comercial se inclinou em 2011 em favor do Brasil com um superávit de 5,8 bilhões de dólares.

A Argentina disse que as licenças de importação seriam aprovadas em um prazo de cerca de 15 dias e que não afetarão os exportadores brasileiros.

"Mas ainda que não haja perdas diretas de carga, os atrasos causados pela medida argentina prejudicam o fluxo financeiro de toda a cadeia logística", disse Campelo Filho, da ABTI. "As medidas estão tendo um impacto direto", adicionou.

As autoridades brasileiras disseram na semana passada que ainda estavam analisando o efeito das medidas e que dispunham de uma série de recursos para responder.

A Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp), o principal lobby industrial do Brasil, calcula que as medidas de controle poderiam afetar até cerca de 80 por cento das exportações à Argentina.

(Por Esteban Israel)