

Amapá, entre os ricos minérios e a dependência

As jazidas de manganês estão ameaçadas

A dependência do exterior para comercialização do manganês compromete o futuro das reservas do Amapá

LUIZ EGYPTO

Especial para o "Folha"

MACAPÁ — "No Amapá, metade da força de trabalho está empregada como o Antunes. A outra metade é de pescadores, funcionários do governo, desocupados e marginais..." O Antunes a que se refere esse dito corrente no Território Federal do Amapá, é o sr. Augusto Trajano Azevedo Antunes, diretor presidente da Ind. e Com. de Minerais S.A. (Icomi). Ela é a maior empresa do Território, onde se dedica à extração e comercialização do manganês existente nas jazidas de Serra do Navio.

A implantação da Icomi causou uma profunda transformação na economia deste Território Federal de 140.276 quilômetros quadrados e aproximadamente 160.000 habitantes, que têm 90% de sua área total localizada acima da linha do Equador, como do lado de baixo desta linha, dizem, "não existe pecado", do lado de cima é provável que haja.

O tal pecado parece ter se alastrado por todas as áreas onde exista riqueza mineral neste país. Se venial ou mortal, ainda não se sabe, mas é certo que ele necessita de uma confissão fervorosa. O sacerdote, no caso, haveria de ser o povo, através de mecanismos de controle que uma sociedade plenamente democrática naturalmente lhe atribuiria.

De uma maneira geral, as grandes reservas minerais estão sendo pouco a pouco esgotadas em nome de uma desenfreada política de exportações, em detrimento do fortalecimento do mercado interno. O argumento da dívida externa tem sido o motor maior dessa política. Exportar é o que importa, dizem os out-doors. E exportamos minério de ferro, bauxita, manganês, sem que o país possa, por si próprio, sustentar uma taxa razoável de utilização de todo esse minério que extrai e vende aos países industrializados. Essa dependência do exterior, entretanto, no caso do manganês, faz com que o minério não apresente hoje as mesmas vantagens dos primeiros anos de exploração e comercialização. Mais de 90% da produção é destinada aos mercados externos, e como esses mercados são regidos pelos compradores, o minério brasileiro fica numa posição muito vulnerável às oscilações dos preços internacionais.

Outros exemplos da dependência externa no caso dos minérios são facilmente localizáveis. Toda a bauxita da área do Rio Trombetas, no Pará, para mencionar apenas um, é exportada para o Canadá. E nós importamos alumínio... O minério de ferro da Serra dos Carajás — cujas reservas são estimadas entre 17 e 30 bilhões de toneladas — exigem um investimento de 3 bilhões de dólares para serem exploradas em ritmo de produção comercial. O parceiro natural da Cia. Vale do Rio Doce — empresa estatal brasileira — seria a U.S. Steel, que entraria com 49% do capital. A U.S. Steel deu o fora do projeto, e a Vale não tem dinheiro suficiente para implementá-lo. Qual seria o interesse da U.S. Steel em participar da exploração das fantásticas reservas de Carajás, se isso iria, fatalmente, implicar na desativação de pequenas e médias minas que ela mantém em operação pelo mundo?

O manganês é um mineral nobre, vital para a siderurgia.

Os Estados Unidos mantêm grandes estoques de cobre, mercúrio, e ouro, para ficarem só nesses três exemplos. Quando o preço desses produtos tendem a subir no mercado internacional, os E.U.A. (que não são produtores) lançam mão de suas reservas e entram no mercado (como se fossem produtores), forçando a baixa do preço.

No fundo, é só uma questão de dependência econômica, de uma crônica dependência contra a qual o Brasil se debate. E acustos sociais enormes. Mas essa é uma discussão muito longa e complexa. Alguns de nossos mais brilhantes economistas fuzem dessa questão um prato feito de análises e alternativas. A intenção do repórter, aqui, é a de mostrar como funciona um desses grandes projetos, o da extração, beneficiamento e exportação do manganês da Serra do Navio, no Amapá, situado a uns tantos quilômetros ao norte do já famoso "Beltrão do Jari", onde há dez anos está instalado o todo poderoso milionário americano Daniel Ludwig com sua indústria de celulose e de caulim.

HISTÓRIA

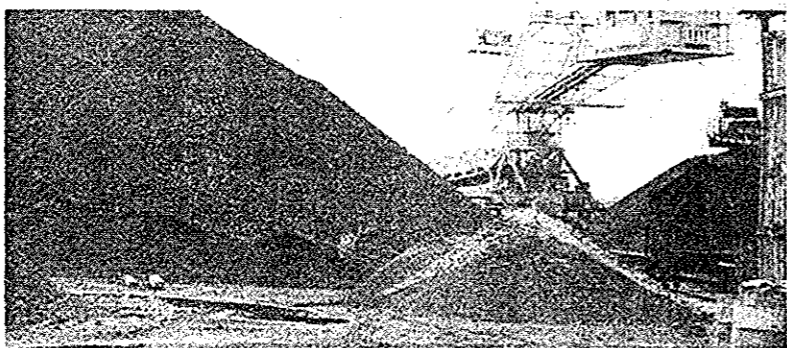
A primeira ocorrência oficial do manganês na região aconteceu em 1934. Nesse ano, o engenheiro José Alfredo Borges, do antigo Departamento Nacional da Produção Mineral, recolheu algumas amostras nas margens do rio Amapari. O achado não teve muita repercussão e tudo ficou por isso mesmo. Onze anos depois, estimulado pela propaganda do governo federal que prometia prêmios a quem descobrisse jazidas de qualquer mineral valioso, o caboclo Mário Cruz (morador das margens do Amapari), apresentou às autoridades federais algumas pedras de um mineral negro acinzentado que ele próprio havia recolhido na ponta do Morro do Chumbo — cortado pelo mesmo Amapari. Estas pedras recolhidas em 1941, vinham servindo de peso para que se mantivesse aberta a porta emperrada de sua casa. Era manganês de alto teor de pureza.

O Morro do Chumbo é uma das pequenas elevações conhecidas pelo nome de Serra do Navio, numa área de 7 quilômetros de comprimento por 1 km de largura. A serra está localizada em planície amazônica, a 200 km da capital do Território, Macapá. Os estudos geológicos que se seguiram ao achado, deram conta de que as reservas de manganês chegavam a 20 milhões de toneladas. Constatou-se ainda, na época da descoberta, que uma grande quantidade de minério era visível ao nível da terra, e seu teor médio de pureza era de 50%. Isso quer dizer que cada tonelada de rocha possuía 500kg de manganês puro. Minério com um grau de pureza dessa ordem, teria colocação certa em qualquer mercado do mundo.

A importância dessas jazidas fez com que, pelo decreto lei 9.858 de 13 de setembro de 1946, o então presidente da República, general Eurico Gaspar Dutra, declarasse "reserva nacional" o depósito da Serra do Navio. A seguir, foram iniciados estudos para o melhor aproveitamento do minério encontrado. Dias depois foi aberta a concorrência



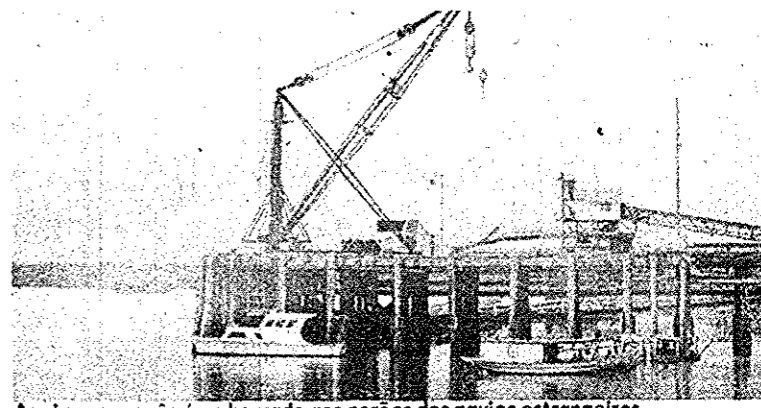
Onde havia floresta, o corte dos morros vai mostrando o minério.



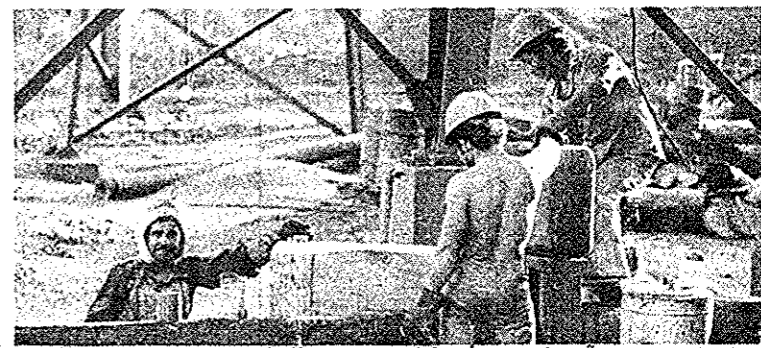
Porto de Santana: montanhas de manganês a espera do embarque.



Serra do Navio: os alimentos passam por rigoroso controle sanitário.



Aqui o manganês é embarcado nos porões dos navios estrangeiros.



Nas férias coletivas, só trabalham os operários da manutenção.

para a exploração, quando se candidataram a Cia. Meridional de Mineração (representante da U. S. Steel), a Hanna Co. e a Icomi. A proposta desta última foi considerada a mais favorável, e a Icomi recebeu uma concessão para a exploração de 2.500 hectares da Serra do Navio, por um prazo de 50 anos. Junto com a Icomi no projeto, participando com 49% do capital social da empresa, a Bethlehem Steel Co., cujos geólogos haviam feito a prospeção definitiva das jazidas.

O investimento era grande, mais o mercado promissor. O manganês é um metal largamente utilizado na indústria siderúrgica, especialmente na fabricação de diversos tipos de aço que têm a função de agente desoxidante e desulfurante. A presença do manganês assegura propriedades desejadas a certos tipos de aço e de ligas não-ferrosas. Uma pequena quantidade desse metal no aço, aumenta seu limite de elasticidade e sua tenacidade. Tais aços são comumente usados em trabalhos estruturais e em trilhos.

Se o aço contém 11 a 14% de manganês, pode-se fazê-lo quase não magnético pelo resfriamento. Nessas condições, torna-se pior condutor de calor e de eletricidade do que o aço comum, e encontra inúmeras aplicações na indústria elétrica. Quanto mais puro o aço, maior é a quantidade de manganês utilizado. Em menor escala, o manganês é usado também na fabricação de pilhas e na composição de vários produtos químicos e adubos.

Dada as condições especiais em que se encontram os depósitos de manganês do Amapá, o projeto de sua exploração exigia rápidos e vistosos investimentos. O escoadouro natural da produção era o pequeno Porto de Santana, a 22 km de Macapá. A Marinha Brasileira — através do navio hidrográfico "Rio Branco" —, procedeu então ao levantamento de um canal de navegação de 400 metros norte da foz do Rio Amazonas, para possibilitar o tráfego de navios de até 40.000 toneladas. Esse trabalho levou 2 anos, no fim dos quais o canal estava totalmente balizado.

Mas os problemas não terminam aí. O Porto de Santana, por ser porto de rio e estar localizado próximo a foz do Rio Amazonas, sofre duas vezes por dia o fenômeno das marés. Para contornar esse problema, foi necessário construir um pier flutuante de 247 metros de comprimento para o embarque do minério. A estrutura que leva o manganês até o navio, também foi construída em bases flutuantes, operando com uma capacidade de carga de até 2.000 toneladas por hora.

Para trazer o minério até o porto, a Icomi e a Bethlehem construíram — em 30 meses — uma estrada de ferro do Porto de Santana à Serra do Navio, num total de 193 km de extensão. O projeto previa ainda a implantação de vilas residenciais para os funcionários — uma em Santana e outra na Serra —, serviços de infraestrutura (saneamento, saúde, educação), energia elétrica, comunicações, etc.

As primeiras obras tiveram início em fins de 1951, totalizando um investimento global de 60 milhões de dólares. Em 1956, operando precariamente, a Icomi exportou 9.300 toneladas de manganês. No ano seguinte, completada a implantação do projeto a exportação subiu para 675.000 toneladas. Posteriormente, esse número foi aumentando até chegar a um pique, em 1971, de 1.640.000 toneladas. Nos anos de 1977 e 1978, quando o mercado sofreu uma sensível recessão, os números exportados foram de 600.000 toneladas e 850.000 toneladas, respectivamente.

Hoje, terminado o minério de alto teor encontrado na superfície da terra, os trabalhos de mineração exigem custos mais altos. Nos primeiros tempos, era desnecessário o dinamitamento dos blocos de manganês, já que só o trabalho das escavadeiras retirava material suficiente para tornar rentável a exploração.

O minério normalmente exportado tem um grau de pureza de 48%. Ao mesmo tempo em que a exportação aumentava, não se sabia o que fazer com os estoques de menor teor que iam se acumulando nos depósitos. Em 1970, então, a Icomi resolveu aproveitar as altas cotações do mercado e investiu 15 milhões de dólares no projeto de uma usina de depoluição de manganês — única no mundo — que beneficiaria boa parte dos estoques não exportados, colocando-os no mercado a um preço vantajoso. O projeto foi desenvolvido nos laboratórios da Bethlehem, nos Estados Unidos, e a usina entrou em operação industrial contínua em 1975. Essa unidade está instalada na área do Porto de Santana.

A pelota, com um grau médio de pureza em torno de 54%, é o produto mais valorizado no mercado. É vendida na base mínima de 60 dólares a tonelada embarcada, enquanto o minério "grosso", "miúdo" e "bitolado" alcançam preços que variam de 55 a 60 dólares.

FIM DO MINÉRIO?

Alguns técnicos da Icomi asseguram que o manganês está no fim. As reservas suportariam uma exploração de mais 6 ou 7 anos, mantido o ritmo atual. O engenheiro José Paulo de Oliveira Lopes, gerente de operações da empresa, pensa o contrário. Afirma que, com base nos trabalhos de prospeção realizados na área de concessão da Serra do

Navio, as reservas conhecidas são "bem maiores" do que as descobertas no início da exploração. A quantidade dessas reservas, ele faz questão de não dizer.

O fato é que, terminando ou não o Manganês a Icomi vem fazendo maciços investimentos na região através da Caemi — Companhia Auxiliar de Empresas de Mineração, "holding" do grupo. Estes novos investimentos estão relacionados, principalmente, com a indústria madeireira, cujos produtos se destinam ao mercado externo. O grupo já implantou na área do Porto de Santana, associado a capitais holandeses, uma grande indústria de compensados, a Brumasa — Brunzel Madeira S.A. e começou um grande projeto de plantação de "pinus" através da Ancel — Amapá Celulose S.A. Esta última já plantou perto de 50 milhões de árvores ao longo da estrada de ferro que vai de Santana a Serra do Navio, na região de Porto Platon. A intenção é de, conforme o comportamento do mercado daqui a alguns anos, criar uma grande indústria de celulose na região. Se não, a madeira será exportada "in natura".

Os grandes investimentos na indústria madeireira suscitam algumas dúvidas. Um técnico do Instituto Brasileiro de Desenvolvimento Florestal — IBDF — me alertou, no avião que nos trazia a Macapá, que "toda vez que ouvir a palavra reflorestamento, desconfie: Antes do reflorestamento, aconteceu a devastação". De sua parte, um engenheiro da Icomi baseado na Serra do Navio, reagiu: "Todo mundo reclama da ocupação e devastação da Amazônia, mas ninguém vem aqui para investir. Os grandes grupos preferem os confortos do open-market ao risco de aplicar aqui o seu capital".

De toda a produção do Amapá, mais de 90% vão para o exterior.

Pelo sim pelo não, o manganês do Amapá não apresenta hoje as mesmas vantagens dos primeiros anos de exploração e comercialização, em virtude da dependência do mercado externo. E essa dependência tem provocado consequências sociais imediatas. A Icomi, que chegou a ter 6.000 funcionários nos primeiros anos, hoje tem apenas 1.290. Por aqui também existe o "facão", expressão largamente utilizada pelos operários das indústrias metalúrgicas de São Paulo, para definir as dispensas de serviço. No Amapá, o "facão" é a "onça". Quando a onça começou a faltar, é porque ele foi despedido.

Entre 8 de dezembro e 8 de janeiro, a Icomi dá férias coletivas à maioria de seus funcionários. E nessa época que a onça come solta. Este ano foram dispensados 80 empregados, desde engenheiros até operadores de máquina.

O mercado de manganês continua em baixa, apesar das perspectivas animadoras que a Icomi prevê para 1979. No entanto, ainda está bem clara na mente dos funcionários da empresa a grande crise de 1977, quando de uma só vez foram despedidos 250 empregados. Nessa época, discutiu-se muito a validade dessa incessante exportação de minério de manganês, em detrimento da manutenção de reservas estratégicas do material. E o Amapá tem o melhor manganês já encontrado no Brasil.

Hoje, nos depósitos da Icomi no Porto de Santana e na Serra do Navio, estão montanhas de minério prontos para embarque. Para 1979, espera-se uma exportação de 1,3 milhão de toneladas. Deste número, no máximo 100 mil toneladas serão vendidas no mercado interno.

Por outro lado, existe a questão do contrato de concessão que a Icomi tem com o governo do Território. A empresa paga uma percentagem (não contada por seus funcionários) sobre a renda líquida que consegue com a comercialização do minério. Uma fonte ligada por raízes antigas ao Amapá me disse que o contrato obriga a Icomi a ter um corpo permanente de 3 mil funcionários recrutados na região, o que asseguraria uma opção permanente de empregos para a mão-de-obra do Território. Hoje a empresa só tem pouco mais de 1.000. E mais: dos "royalties" que ela paga ao governo local, só uma terça parte é efetivamente aplicada no Território.

QUE CONTRATO É ESSE?

Pouca gente sabe. Mas são muitas as especulações. A mesma fonte garante que existem algumas cláusulas que não foram cumpridas. O contrato de concessão previria uma estrada de ferro entre Macapá e Serra do Navio, passando por Santana. O contrato previria ainda uma cota máxima que a Icomi poderia exportar do manganês explorado, mostrando a preocupação do contratante com o rápido esgotamento das reservas.

Os homens da Icomi não entram em detalhes desse contrato. Limitam-se a informar que a empresa paga "uma percentagem sobre a renda líquida da comercialização". E só.

As terras onde manda a Icomi

O Território Federal do Amapá, governado pelo comandante Arthur de Azevedo Henning, irmão do ministro da Marinha, tem a sua área de 140 mil quilômetros quadrados dividida em 5 municípios. Perto de 75% da população, estimada em 160 mil habitantes, está concentrada na área de Macapá, a capital do Território. Nas últimas eleições, um colégio eleitoral de 43.160 votantes elegeu dois deputados federais, um da Arena e outro do MDB.

Macapá está situada na margem esquerda do canal norte da foz do rio Amazonas, em frente a uma labiríntica formação de ilhas que cobre toda a extensão que separa o continente da ilha de Marajó. Mais acima, na boca do rio Araguari, todos os anos (no mês de março mais intensamente) ocorre o fenômeno da "pororoca".

A meio caminho entre Macapá e Porto de Santana (22 quilômetros a sudoeste) situa-se o marco zero do Equador.

Em Santana, ao lado do grande terminal de embarque de minério de manganês da Icomi-Indústria e Comércio de Minérios S.A., está o pequeno porto usado pelos barqueiros da boca do Amazonas: é a "beira" de Santana. Ali, em frente aos pequenos e médios "motores" disposto a aceitar qualquer rumo, floresce um colorido amontoado de casas comerciais, todas de madeiras que vendem peixes, frutas, cerveja e tacacá. Uns três quilômetros rio abaixo, encontra-se a Vila Amazonas, pequena comunidade de 1.478 habitantes. Aqui vivem funcionários da Icomi (e suas famílias) que trabalham nos escritórios de administração e na usina de pelotização que a companhia tem na área do Porto de Santana.

É uma área grande, com bastante espaçamento entre as casas. As moradias foram construídas na década de 50 com material de alta qualidade, e até hoje surpreendem pelo conforto e funcionalidade. São de três quartos (os tamanhos variam), só as paredes são de concreto e as janelas protegidas por telas e muita área verde. A madeira foi muito utilizada nesse tipo de construção para amenizar o forte calor úmido da região.

VIVER NA VILA

As casas diferem em relação ao posto ocupado pelo funcionário. Há a vila primária para operários, operadores de máquina e pequenos técnicos; a vila intermediária para técnicos médios, chefe de turma; e um grupamento designado pela sigla CC, que são as casas para engenheiros e técnicos de nível superior; e um outro grupo de residências designadas por DD, onde vivem os gerentes, superintendentes e administradores. Tudo muito bem dividido.

Todos os funcionários-moradores têm suas siglas e seus números. Por exemplo: o geólogo Francisco da Silva tem a sigla FRS e o número 132. Sua esposa tem a mesma sigla, porém antecedido do prefixo YY. Maria, mulher de Francisco, é a YY/FRS.

As vilas — na Serra do Navio existe outra nos mesmos moldes — foram projetadas para serem absolutamente independentes da região que as cerca. Todas possuem seu mercado, cinema, clubes (um para operários e outro para funcionários mais graduados e hóspedes), escolas de 1.º grau, hospitais, gerador de energia próprio e estação de tratamento de água. Os moradores pagam um aluguel simbólico de Cr\$ 2,00 e têm luz e água de graça.

O salário dos horistas varia de um mínimo de Cr\$ 1.500,00 a um máximo de Cr\$ 19.000,00, sem contar as horas extras. Um engenheiro ou técnico de nível superior ganha de Cr\$ 35.000,00 a Cr\$ 50.000,00, conforme o cargo. A folha de pagamento da Icomi no mês de dezembro chegou a 14

milhões de cruzeiros, sem contar os encargos sociais.

Os trabalhos de saneamento preventivo implicam num controle rígido de todo alimento que chega para consumo nas vilas, no perfeito tratamento da água e na constante vigilância sanitária. Em todas as casas é obrigatório o uso do sal fornecido pela Icomi, que é previamente cloroquinado antes de chegar às cozinhas, para defesa contra malária.

As crianças vivem soltas pelos jardins e ruas, a velocidade dos carros é permitida até 30 km/h e ninguém tranca seus automóveis. A televisão chegou ao Amapá há três anos, e nas vilas da Icomi já se percebe o começo de uma mudança no repertório infantil:

— Poxo esclarecer?... Na Serra do Navio, onde não há estação repetidora, a Icomi mantém convênio com a Globotec, subsidiária da Rede Globo, que fornece parte de sua programação em cassetes.

Todos estes confortos já foram bem maiores, lembram os moradores mais antigos. No tempo dos "gringos", os americanos da Bethlehem Steel, todos os alimentos eram importados da Beira do Porto de Santana, e sempre-consequem alguns: Já na Vila da Serra do Navio o isolamento é total.

Na Serra todos os alimentos comprados nos vilarejos das redondezas (principalmente verduras) são desinfetados e passam por um rigoroso controle sanitário. O grosso dos alimentos vem do Rio de Janeiro e Belém, via Porto de Santana, e também são controlados. O restaurante dos operários serve uma média de 500 refeições por dia, quando são consumidos 60 quilos de farinha. O restaurante dos funcionários graduados também tem uma boa comida. A farinha de mandioca é um dos alimentos básicos da região.

Nos escadões mais baixos da empresa a grande maioria (88%) é natural do Amapá (60%) e do Pará (28%). Os oriundos do Leste — Sul são apenas 7,3%.

Um moderno hospital de 40 leitos, com 5 médicos, presta serviços de apoio social à população periférica de todas as localidades da linha férrea, da Rodovia Perimetral e do rio Amapari. Nas escolas só estudam filhos de funcionários. Na Serra são 550 alunos e 30 professoras; na Vila Amazonas 650 alunos e 34 professoras. Para uma população total nas duas vilas de 3.261 pessoas (1.783 na Serra e 1.478 em Santana), 41,3% está na faixa de idade de 0 a 4 anos. 80% das professoras são esposas de funcionários, e ganham entre Cr\$ 10.000,00 e Cr\$ 12.000,00, coisa única no Amapá...

O TREM

O trem de passageiros parte do Porto de Santana em direção à Serra do Navio pontualmente às 4:01h da manhã. Pontualmente mesmo. Uma locomotiva diesel, um vagão de carga, três de passageiros e um especial para funcionários da Icomi. Todos pintados em cinza claro e levando as iniciais E.F.A. — Estrada de Ferro do Amapá.

Quando, já dia claro, avista-se pela primeira vez, o rio Amapari, nota-se uma tonalidade marrom em suas águas, resultante da lavagem do manganês na usina de beneficiamento da Serra do Navio.

A SERRA

A chegada a Serra não parece chegada. A única diferença das outras paradas é o envelope páteo de manobra que envolve a composição estacionada. Muitos funcionários confessaram que, quando chegaram à Serra pela primeira vez, não resistiram à pergunta: "Mas é aqui?" O fim da linha está a 121 metros acima do nível do Porto de Santana, enquanto a maior elevação da serra situa-se na cota de 350 metros.

Por trem chegam todos os mantimentos, encomendas, correios equipamentos. A área de concessão em que a Icomi trabalha, associada Bethlehem Steel é de 2.500 hectares. Todas as estradas da área são de terra mas com uma boa compactação. Logo que se atinge um ponto mais alto, a visão que se tem é impressionante. Os pontos onde é explorado o manganês são logo visíveis por causa dos profundos cortes na barranca dos morros. Alguns deles já foram cortados em até 160 metros de sua altura original nesses 22 anos de exploração do minério. São ao todo 18 minas em atividade.

Depois de tudo, o minério extraído é armazenado em silos diferentes conforme o teor e o tipo, para serem embarcados em vagões especiais da Estrada de Ferro do Amapá. Daí para o Porto

de Santana e para os porões dos navios estrangeiros.

URUBUS

De vez em quando um ou mais urubus sobrevoam a área das minas. É um bicho novo na região. Parece voar pelo cabrelo, fazendo reconhecimento do terreno. É que durante a construção da Rodovia Perimetral Norte, um matadouro acompanhava a frente de obra para manter o fornecimento de carne aos trabalhadores. Os urubus vieram atrás, acompanhando.

A rodovia passa a 2 quilômetros da área da Icomi.

VIVER NA SERRA

Aqui, os confortos, a localização e o clima são melhores do que na Vila Amazonas, em Santana. As casas são mais espaçosas, o hospital mais completo e o estoque de mantimentos mais regular. Quando faltam ovos no mercado da Vila Amazonas, os moradores correm ao pequeno comércio da Beira do Porto de Santana, e sempre-consequem alguns: Já na Vila da Serra do Navio o isolamento é total.

Na Serra todos os alimentos comprados nos vilarejos das redondezas (principalmente verduras) são desinfetados e passam por um rigoroso controle sanitário. O grosso dos alimentos vem do Rio de Janeiro e Belém, via Porto de Santana, e também são controlados. O restaurante dos operários serve uma média de 500 refeições por dia, quando são consumidos 60 quilos de farinha. O restaurante dos funcionários graduados também tem uma boa comida. A farinha de mandioca é um dos alimentos básicos da região.

Nos escadões mais baixos da empresa a grande maioria (88%) é natural do Amapá (60%) e do Pará (28%). Os oriundos do Leste — Sul são apenas 7,3%.

Um moderno hospital de 40 leitos, com 5 médicos, presta serviços de apoio social à população periférica de todas as localidades da linha férrea, da Rodovia Perimetral e do rio Amapari. Nas escolas só estudam filhos de funcionários. Na Serra são 550 alunos e 30 professoras; na Vila Amazonas 650 alunos e 34 professoras. Para uma população total nas duas vilas de 3.261 pessoas (1.783 na Serra e 1.478 em Santana), 41,3% está na faixa de idade de 0 a 4 anos. 80% das professoras são esposas de funcionários, e ganham entre Cr\$ 10.000,00 e Cr\$ 12.000,00, coisa única no Amapá...

APLICAÇÕES

As despesas na área da Serra são muito pequenas. Mesmo porque as pessoas não têm muito onde gastar. Os clubes possuem bares funcionando: ali vai boa parte do pouco que se gasta por mês. Um tanque de gasolina dá para 15 ou 20 dias.

As vilas da Icomi devem apresentar uma das maiores taxas de poupança do País. No bar dos funcionários graduados, os jornais do Sul chegam com dois dias de atraso. A parte mais lida é a de economia e investimentos.

Conversa no bar: — Você viu a revista "Bolsa"? — Não.

— Pois lá tem uma propaganda de página inteira convidando investidores para a compra e distribuição de um filme sobre o Hitler. Não sei como é o filme não, se é contra ou a favor. Mas a gente ganha uma cópia em 16mm, e tem participação nos lucros. A cota é de Cr\$ 315.000,00. O que você acha?

— É coisa do Bruno Barreto. Há ainda a história do seu Laudino, funcionário antigo que com suas economias comprou uma TV a cores. Ele não mora na vila, e assim não pode ver a programação em cassete. Eventualmente é possível captar uma estação de Caracas.

— Como é, e a TV? — Não pega nada, mas tem um chuveirinho colorido muito bonito.