

Pádua Ramos é daqueles que, vivendo fora de seu estado de origem, jamais deixou de estar atento aos problemas da gente de sua terra. Esse advogado, de formação há 40 anos, quando na condição de secretário de Planejamento criou a Fundação CEPRO, pensa e instiga economistas, geógrafos, engenheiros, sociólogos etc. a pensarem alternativas que se traduzam em melhores condições de vida para aqueles que aqui vivem.

Este número do Informe Econômico reproduz palestra de Pádua Ramos - “Desenvolvimento do Piauí: projetos estruturantes” - realizada na Assembleia Legislativa a convite de nosso colega, professor licenciado do Decon, deputado Firmino Soares Filho, por ocasião do lançamento da “Frente Parlamentar para o Desenvolvimento do Piauí Professor Raimundo Nonato Monteiro Santana” (em 11 de novembro de 2011).

Independentemente de concordar ou discordar das análises e proposições apresentadas, ou mesmo da perspectiva de desenvolvimento subjacente ao texto, desejo fazer registro de três pontos nele presentes. Primeiro: a salutar preocupação em analisar a formação econômica piauiense de forma ampla, tendo em mente os dias atuais e futuros. Segundo: a reafirmação sempre necessária da inexistência de relação de causalidade entre riqueza “natural” e indicadores de pobreza do povo. E terceiro, o fato de o texto colocar a questão que deve nortear toda e qualquer reflexão e posicionamento acerca das ações e políticas do poder público, das empresas, das organizações não governamentais e associações de modo geral: a quem ou a quê interessa isso ou aquilo, ou melhor, a quem ou a quê servem esse ou aquele investimento, essa ou aquela lei, norma ou determinação? Quais os possíveis resultados dessa ou daquela opção para diferentes grupos e seus interesses igualmente diversos?

Pádua nos indica o significado de alguns dos investimentos realizados no Piauí. Precisamos seguir essa trilha e aprofundar as questões por ele colocadas. Frente à ânsia da busca pelo crescimento e ao repetitivo discurso do “desenvolvimento sustentável”, é preciso perguntar “o quê” se quer desenvolver e “o quê” se pretende seja sustentável. Enfim, “quem” e “como” deve sustentar “o quê”.

Profa. Ms. Maria Elizabeth Duarte Silvestre/Departamento de Ciências Econômicas-UFPI.

DESENVOLVIMENTO DO PIAUÍ: projetos estruturantes

Por Pádua Ramos*

1 Introdução

Frequentemente, observadores que se debruçam sobre o mapa geoeconômico do Piauí ficam intrigados; porque veem, de um lado, o diversificado enxadrezado de ecossistemas a ofertar rica variedade de matérias-primas, e enxergam, de outro lado, perplexos, os indicadores - indicadores contrastantes - de pobreza. Proponho-me a oferecer contribuição, certamente modesta, mas, de todo modo, com seu tanto de validade, para a decifração de tamanho paradoxo.

Felizmente, os indicadores de renda vêm melhorando. Estudo do escritório de consultoria pernambucano “Datamétrica” indicaram que no ano de 2011 o ritmo de crescimento do nosso produto interno bruto (PIB) superaria o do próprio Brasil: Piauí, 5,06% > Brasil, 4,50%.

Sabemos que o desenvolvimento pode ser estudado do ponto de vista só econômico ou do ponto de vista apenas social ou, enfim, conforme é o desejável, da ótica integrada: econômica e social. Como ando ultimamente preocupado com o fenômeno da satelitização do Piauí frente a estados economicamente melhor providos de infraestrutura, ative-me ao tema que aqui pretendo desenvolver nas suas linhas mais gerais: “Desenvolvimento do Piauí: projetos estruturantes”.

São considerados, neste estudo, conjugadamente:

- a) o fator histórico, indicativo do processo, do modo como, da maneira como se deu a ocupação do território;
- b) o fator geográfico, visível no desdobramento do mapa estadual em numerosas latitudes,

desenhando-lhe configuração longilínea, bem como as vastas longitudes. De fato, as latitudes do Piauí alongam-se em cerca de 8° para o sul; tal corresponde a 887 km, de Luís Correia a Sebastião Barros. Quanto à longitude, esta se estende por mais de 5°: 618 km. Principalmente o dado da latitude ostenta os diferentes graus segundo os quais o rosto geográfico do Piauí se oferece à incidência dos raios solares com diferentes graus de inclinação. Astrônomos, geógrafos, geólogos, agrônomos, veterinários, bioquímicos bem que poderiam dizer-nos da implicação desses dados para a moldagem de nossos tão diferentes ecossistemas: praias, serras, planícies hidrográficas, cerrados, subáreas semiáridas, proximidade com a Amazônia; e ainda

c) o fator demográfico: população rarefeita, em função da qual é comparativamente pequeno o número de deputados federais piauienses. Logo, observa-se a baixa ponderação de nossa representação na correlação de forças políticas em interação na escala nacional. Os três fatores conjugam-se e a resultante vem presidindo a evolução sócio-econômica do Piauí, até esta idade contemporânea, a ponto de ditar de fora para dentro a estratégia de nossa infraestrutura. Vou repetir: a estratégia de nossa infraestrutura é ditada de fora do Piauí.

2 Gênese da formação da sociedade econômica piauiense

O território do Piauí, como se sabe, foi ocupado seguindo o roteiro interior-litoral, portanto, de modo diverso de como vieram a ser colonizados os outros estados nordestinos: litoral-interior; foi sendo ocupado, aos poucos, por fazendas de gado, por vaqueiros oriundos principalmente da Casa da Torre - dos Ávila, da Bahia -, que vinham tangendo o gado e plantando núcleos populacionais, provavelmente sem se darem conta de que estavam semeando as vilas e as cidades do futuro.

Assinala o historiador Odilon Nunes (1975, p. 81): “As fazendas de criação estabelecidas eram povoadas de três, dois moradores, às vezes apenas um [...]”.

Criaram-se, assim, no espaço que viria a ser, no futuro - o Piauí -, núcleos populacionais insulados, segregados, perdidos naqueles ermos desolados, naquelas paragens ignotas, imersos na solidão, como pontos isolados na área imensa de uma grande tela. A vida passando vagarosamente; onde

nada acontecia, exceto eventuais escaramuças decorrentes de colonizadores investindo contra índios ou de índios atacando colonizadores, quando estes sempre levavam a melhor.

Essas peculiaridades que caracterizam a ocupação do território valem, segundo Odilon Nunes (1975, p. 77), “[...] como fator preponderante na formação das tradições do piauiense e fixação de suas tendências.” A esse propósito, ele faz referência “[...] à vida vegetativa do comércio do Piauí, que crescia sem estímulo do homem, a diluir-se na vastidão deserta”.

Tenho para mim que o aboio dos vaqueiros apascentando o gado na solidão daqueles desertos de gente era também o acalanto amolecedor, a pastoral aquietadora, a cantiga de ninar com que faziam adormecer aquela civilização mais ou menos ilhada: civilização meio sonolenta, meio conformada; com o agravante de que o eixo das decisões, quando as havia, sobre seu destino não se situava nunca dentro de seu espaço, mas fora dele: na Bahia, em Pernambuco, no Maranhão. Seria natural que assim fosse: o Piauí ainda não contava com identidade política própria; mas não era só por isso. Com efeito, mesmo depois de 1758, quando o Piauí foi elevado à categoria de capitania; mesmo nos dias atuais, por incrível que pareça.

O modo como nasceram as cidades do Piauí, em torno da fazenda, amaciados docemente, os colonos, pela canção monocórdia do aboio, parece que tem tudo a ver com nossa timidez, ao praticarmos o pacto federativo, determinante de direitos e de deveres das diferentes unidades estaduais consolidadas na união nacional. Eis uma hipótese a instigar estudos aprofundados de sociólogos e psicólogos.

No cenário idílico, mas ilhado, de nossa colonização, foi moldado o temperamento de um ser humano, como os demais, senhor de virtudes e de imperfeições. Consolidou-se aí a figura do homem cordial. Fixaram-se na interioridade do homempiauiense os valores de uma aristocracia rural, com seu tanto de nobreza e que não se confunde com a aristocracia do dinheiro; e sem os confrontos violentos de vida e morte entre famílias, prolongados por gerações sucessivas, por questões de terra, por questões políticas e por outras questões - como ainda hoje acontece lá no Nordeste oriental, onde se verificavam, até há algumas décadas atrás, confrontos violentos como forma de justificação pelas próprias mãos, como

reparo a pretensas impunidades; constituindo-se, aquele meio ambiente cultural, em *habitat* do cangaço e da jagunçada, da tocaia para matar, nos grandes sertões e suas veredas. Mas sem as cores de epopeia das pinceladas romanescas de Guimarães Rosa; sem a confrontação leal em campo aberto; sem heroísmo. Já quanto ao sossegado homem piauiense, não lhe habitava o íntimo ambição maior que alimentasse, intensamente, as aspirações coletivas, motor do desenvolvimento; nem lhe preocupava a predisposição para o exercício defensivo do senso crítico. Será útil ter presente tais atributos quando se vier a tratar da ausência do Piauí dos da agenda nacional.

A interação entre o homem e a terra produziu, conforme já se assinalou, o desenho longilíneo do território piauiense (cf. Figura 1). Ademais, é baixa a densidade demográfica (Tabela 1): 12 hab./km², quando a do Maranhão, que também apresenta densidade demográfica baixa, todavia, é 50% superior à do nosso estado. Logo, deduz-se ser precária hoje a integração intraestadual. Faltava, até o início da década de 70 do século passado, ligação viária em asfalto que vencesse as longas distâncias entre os municípios de Luís Correia e Sebastião Barros, ligando o extremo norte ao extremo sul. Seria uma como que “vertebração” do território, conforme a terminologia utilizada pelo mestre em geopolítica, general Meira Mattos (1980, 1984). Esse papel integrativo vinha sendo exercido pela navegação a vapor no Rio Parnaíba, com seus 1.235 km navegáveis, na época: segunda metade do século XIX, primeira metade do século XX. Com a extinção da navegação, o rio deixou de desempenhar esse papel; situação agravada pela construção da Usina de Boa Esperança - bem-vinda usina, mais bem-vinda ainda se, tendo partido em dois o Rio Parnaíba, as eclusas (Figura 1) tivessem sido concluídas. Só no início dos anos 1970 foi enfim feita a ligação asfáltica até inicialmente o município de Corrente, prosseguindo, em oportunidade subsequente, até o extremo sul.

3 Investimentos públicos não piauienses no Piauí

A Tabela 1 põe em evidência fatores quantitativo-qualitativos. Eles são responsáveis, até certo ponto, pela ausência, na Agenda Nacional, dos temas piauienses - mesmo aqueles que mais interajam com os da escala nacional. Afigurou-se

Figura 1 - Coluna vertebral imaginária e eclusas. Piauí.



Tabela 1 - Maranhão, Piauí, Ceará e São Paulo. Alguns dados para uma visão comparativa

Estados Itens	MA	PI	CE	SP
População (h) (2007)	6.118.995	3.032.421	8.185.286	39.827.570
Área (Km ²)	333.365,6	252.378,5	146.348,3	248.808,8
Densidade demográfica (h/Km ²)	18,4	12,0	55,9	160,1
Deputados federais	18	10	22	70

pertinente pôr lado a lado, comparativamente, alguns referenciais das unidades federativas vizinhas: Maranhão e Ceará, bem como do Estado mais forte econômico e politicamente do País: São Paulo. A comparação apenas entremostra a relatividade do Piauí no contexto da correlação de forças políticas da nação, a exigir esforço redobrado, consensual e sincrônico de nossa representação congressual. Antigamente, havia uma propaganda que dizia assim: “Quem não é o maior tem de ser o melhor.”

Os grandes investimentos do poder público federal no Piauí só ocorrem quando se dá a

conjugação entre, de um lado, o imperativo da realidade geográfica e, de outro, motivações transpiauenses; motivações das escalas regional ou nacional, não da escala especificamente estadual piauiense. Veja-se o caso da construção da usina (regional-nacional) hidroelétrica de Boa Esperança: uma certa ocorrência de uma estrutura do terreno referida ao Rio Parnaíba, emersa das águas, imersa nelas, com seus níveis, desníveis, impôs que a usina fosse construída ali e não acolá, aqui e não mais adiante. De novo sobre as eclusas: embora necessárias a “emendar” o rio “partido” em dois pela usina, as eclusas esqueceram-se esquecidas, porque seriam, aparentemente, do interesse apenas do Piauí. As percepções regional e federal não detectam que certos investimentos, tendo como beneficiário o Piauí, na verdade, beneficiarão o todo regional e o todo nacional.

Ao dar-se continuidade à análise dos investimentos no estado sob os auspícios da União, veja-se o caso das rodovias federais, até o início dos anos 1970, as quais atravessavam o Piauí. Como que fugindo dele (cf. Figuras 2 e 3), alheias a uma, por assim dizer, coluna vertebral imaginária (cf. Figura 1, na página anterior, e Figura 3), do extremo-norte ao extremo-sul, que presidisse a integração intraestadual.

Figura 2 - Rodovias transversais

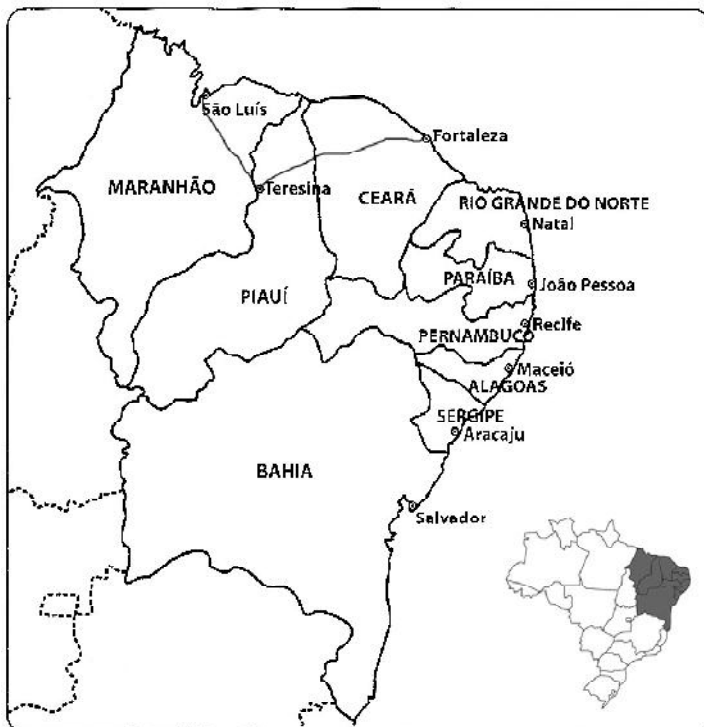


Figura 3 - Rodovias de integração



Tratava-se - repita-se - de investimentos públicos não piauienses no Piauí. Os quais, por não piauienses, estavam desafinados: desafinados em relação ao perfil longilíneo do mapa estadual. Ou, mais objetivamente, em desarmonia com seu perfil geoeconômico. Eventualmente, o estado obteve empréstimo de US\$ 10 milhões, no ano de 1972, e fez a ligação asfáltica até Corrente, como já dito. E construiu, por delegação, a ligação asfáltica de Teresina a Luís Correia. Desse modo, fez as pazes entre o sistema rodoviário central e a especificidade da configuração geográfica do Piauí. Seguem-se outras ilustrações vivas, atuais, agendadas no Brasil para agora e consagradoras de centros de decisões - decisões tomadas fora do espaço político do Piauí - que dizem respeito direta ou indiretamente ao estado.

O roteiro da Ferrovia Transnordestina (Figura 4, a seguir), como se sabe, integra a produção de *commodities* à logística da região Nordeste - principalmente soja, milho e algodão, ocorrente no sudoeste do território piauiense e adjacências; portanto, segundo a escala regional nordestina. Essa ferrovia poderá talvez interessar ao estado do Piauí, mas não como estímulo à produção daquelas *commodities*. Com efeito, já hoje, a produção delas na Mapitoba (área de cerrado nos estados do Maranhão, Piauí, Tocantins e Bahia) vem crescendo à taxa extraordinária de 10% ao ano, segundo estimativa conservadora. Essa

ferrovia poderá vir a interessar ao estado do Piauí, isto sim, como opção a mais para o escoamento da produção. Há anos os empresários da região (Mapitoba) esperam a construção de um terminal de exportação de grãos - hodiernamente, os embarques ocorrem nos intervalos de carga de minério da Vale, no estado do Maranhão.

Figura 4 - Ferrovia Transnordestina



E quanto ao Porto do Pecém, no Ceará? Ninguém se iluda, quanto à capacidade do Ceará para constituir-se eternamente em alternativa de base exportadora de produtos de outros estados. É que os dois empreendimentos-âncoras do Porto do Pecém serão uma usina siderúrgica e uma refinaria de petróleo. Suas matérias-primas virão de fora e chegarão pelo mar. Os demais empreendimentos do retroporto receberão por terra suas matérias-primas. Daqui a 10 anos, como estarão o tráfego marítimo, navios chegando, portadores de matérias-primas para a refinaria e a siderúrgica, e navios saindo de ambos os empreendimentos, levando produtos acabados? E a intensidade do tráfego por terra, por mais inteligente que venha a ser a concepção logística, como ficará? Aí surge, como antevisão, o papel do Porto de Luís Correia, quer como apoio às nossas próprias transações, quer como porto alimentador em apoio a Itaqui e ao Pecém. Daí caber esta auspiciosa informação: recente visita de missão do Departamento Nacional de Infraestrutura e Transporte (DNIT) a Teresina, chefiada por qualificado técnico, Dr. Adão Proença -

tendo como interlocutor proativo o secretário dos Transportes, Dr. Avelino Neiva, conjugadamente com a postura positiva do secretário do Planejamento, Dr. Sérgio Miranda - revelou, primeiro, a preocupação do governo federal para com a tendência ostensiva, de estrangulamento, da infraestrutura nacional em apoio às exportações; e, em seguida, a compreensão de que o Rio Parnaíba e, como coroamento de sua navegabilidade, o Porto de Luís Correia apresentam-se como uma das alternativas voltadas para o desafogo, dentro de uma visão logística nacionalmente abrangente. Fui honrado por convite do secretário Avelino para participar das reuniões de trabalho com a Missão DNIT, das quais saí otimista.

Certa vez, compareci, como simples expectador, a uma reunião destinada a empresários. Fiquei chocado, quando o empresário expositor disse com todas as letras que não se sabe para que servirá o Porto de Luís Correia. Eu me encontrava ali como um "estranho no ninho". Assumiria postura antiprotocolar, se protestasse. Preferi deixar o recinto, em defesa de minha saúde. Reflexões com a cabeça fria levaram-me a esta conclusão: a alienação daquele empresário expositor deve ser vista com compreensão, pois se trata de caso particular da alienação geral que envolve a quase todos nós, piauienses, desconhecedores que somos de nossas riquezas, e, portanto, desconhecedores dos produtos que poderiam ser exportados pelo Porto de Luís Correia.

Façamos uma incursão, ainda que breve, pelo tema das oportunidades de investimentos do Piauí. Não seria possível apresentar aqui e agora relação exaustiva de nossas oportunidades de investimentos. As menções que serão feitas de passagem têm caráter ilustrativo e ressaltam apenas aquelas oportunidades clássicas - algumas das quais já exploradas no passado para exportação, após receberem, na época, tratamento industrial ainda elementar, isto é, sem o apoio daquelas técnicas avançadas, já praticadas pelos países importadores do Primeiro Mundo.

Aquelas mesmas matérias-primas clássicas são agora contempladas sob novo olhar. A universalização das informações e a mundialização dos mercados permitem hoje, até certo ponto e sob certas condições, o acesso a técnicas de produção atualizadas. Importante: alguns entre os próprios produtores do Primeiro Mundo, eles mesmos, neste clima global da mobilidade dos fatores de

produção, ou estão migrando para áreas consideradas periféricas no passado recente, como a China e a Índia e o próprio Brasil, ou, então, implantando unidades produtivas afiliadas nessas áreas.

Vejamos desde logo nossa mui querida carnaubeira, enquanto base de rica genealogia, geradora de cera, de celulose, de briquetes, de adubo orgânico, de biomassa para a produção de energia, ração animal, biodiesel. Vejamos também os fármacos, extraídos de vegetais do Piauí, do Maranhão e do Pará; e o babaçu, com seus derivados, tais como: linina, pentosana, fibra, carvão específico, gás, pirolenhoso, alcatrão, óleo. E mais: soja, algodão, calçados, e artefatos de couro, biodiesel da mamona, etanol - não só da cana, mas também da mandioca -, o mel de abelha, as frutas tropicais, inclusive orgânicas, líquido da castanha do caju, pescado e os minerais: opala, ametista, areia monazítica, sal gema, amianto, níquel, ferro, manganês, fósforo, gesso, calcaréo e águas minerais.

Os economistas sul-americanos aprenderam com os economistas norte-americanos que, quando se pretende fazer determinado investimento, deve-se avaliar, previamente, prudentemente, se o valor a ser investido terá retorno. É o conhecido recurso de identificação antecipada do benefício/custo. Mas há toda uma negação da validade desse método de trabalho, quando destinado a medir a justificativa econômica de investimentos públicos em áreas subdesenvolvidas. Os dados reveladores do perfil econômico de uma área subdesenvolvida são obviamente modestos. Se se alimenta a planilha de um computador com dados modestos, o resultado que sai lá na frente é coerentemente modesto. Não é possível, em área subdesenvolvida, medirem-se variáveis que ainda não existem. Cabe, então, aos planejadores recriarem - combinando realidade, desejo e bom senso - os cenários do presente, assim antevendo no futuro os benefícios almejados. Esta é a lição que os sul-americanos se autoministraram, alguns dos quais certamente lembrados do ensinamento do saudoso cientista social que foi Guerreiro Ramos, para quem cabe aos países subdesenvolvidos assumirem posição crítica, autônoma, de redução sociológica, frente às teorias importadas.

Alguém já ouviu falar sobre o teste do benefício/custo referente à construção da Ferrovia Transnordestina? Eu mesmo respondo: não, ainda

que possa ter sido feito precariamente, mas cearenses e pernambucanos estão construindo duas longas estradas de ferro de seus portos do Pecém e de Suape, as quais se encontrarão no meio do caminho e virão pinçar nossas *commodities*, não só representadas por soja, algodão etc., mas também por minério, começando pelo município de Eliseu Martins, no Piauí, e depois, em etapa seguinte, prosseguindo mais para dentro de nosso estado. Cearenses e pernambucanos sabem para que serve a Ferrovia Transnordestina, invasiva do território piauiense; alguns piauienses não sabem para que servirá nosso Porto, o Porto de Luís Correia, justamente destinado a exportar nossas *commodities* do sul do estado, do norte de Tocantins, do noroeste da Bahia e do sudeste do Maranhão, estas que serão fisgadas pelo Ceará e por Pernambuco, via Transnordestina. Notar que nosso Porto é ainda destinado a exportar a incomensurável produção do próprio norte do Piauí. Poderia ser invocado também o exemplo da Ferrovia de Integração Oeste-Leste, da Bahia, com seus 1.527 km, percorrendo o percurso de Ilhéus-Barreiras e daí devendo prosseguir até Figueirópolis, em Tocantins. E a relação benefício/custo da Ferrovia Oeste-Leste, da Bahia? Quem conhece?

É claro que não se pode ser contra a construção da Ferrovia Transnordestina, tanto por se tratar de decisão irrevogável como porque o Piauí deseja crescer e prosperar dentro da comunhão nacional. As observações críticas apontam na verdade para dentro do Piauí; para a necessidade de criarmos condições para nossa autopromoção social e econômica; condições nossas, piauienses, entre as quais se sobressaem as de termos de implantar hoje, agora, projetos estruturantes, que não existem senão como intenção, como é o caso das metas felizmente contempladas pelo DNIT.

A primeira obra estruturante do estado do Piauí foi criada por Deus: o Rio Parnaíba, produto do artesanato divino, elaborado ao longo de milhões de anos do calendário cósmico: 1.344 km de rio. Aos cearenses, Deus não deu um rio como o Rio Parnaíba: deu-lhes o Rio Jaguaribe, rio seco - com 610 km de extensão; 45% da extensão do Rio Parnaíba, menos da metade. Os cearenses perenizaram o Rio Jaguaribe, mediante a construção de um grande açude - Orós - e de mais uns dois açudes. E fizeram do rio perenizado fonte de água para construir um açude, o Castanhão,

que é, sob certo ponto de vista, o maior da América Latina. O açude Castanhão assegurará o fornecimento de mais água para abastecer Fortaleza, com seus 2,5 milhões de habitantes. E já agora estão construindo um canal de 255 km, como se fosse, digo-o, como força de expressão, um rio artificial, que parte do Açude Castanhão, no interior do continente, e vai até o Porto do Pecém. É o Eixão das Águas - projeto estruturante garantidor de recursos hídricos ao Complexo Portuário do Pecém, ao passo que vai apoiando a agricultura em seu sinuoso percurso.

Mas, voltando ao Piauí e ao Rio Parnaíba, deve-se ao conselheiro Saraiva a descoberta do Rio Parnaíba destinado a desempenhar papel relevante no desenvolvimento de nossa economia: papel estruturante (cf. Figuras 6 e 7, mais adiante); por isso, mudou a capital de Oeiras para Teresina, o que teve de fazer sob forte escolta, frente à compreensível oposição do povo de Oeiras.

É preciso não esquecer nunca que o transporte fluvial é aquele que menos consome combustíveis: menos de 67% do consumo ferroviário; e menos de 27% do consumo rodoviário (Figura 5):

Figura 5 - Consumo de combustíveis. Transporte de 1.000 ton - 1 km

Aquavia < Ferrovia < Rodovia
4 litros 6 litros 15 litros

Fonte - Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ)

Observo, de passagem: quem quiser conhecer o Rio Parnaíba, sua história, tem que, necessariamente, ler o livro da professora Dra. Gercinair Silvério Gandara (2010): "Rio Parnaíba... cidades-beira", editado pela Universidade Federal do Piauí - obra que seria apenas técnica, se também não fosse motivada por incontida paixão cívica, motivadora de exaustiva pesquisa, a qual fez, do texto, relicário de dados e de ideias e até de poesia.

Coube ao Rio Parnaíba operar ao longo de aproximadamente 100 anos como fator estruturante de nossa economia; e mesmo como fator de integração cultural: integração cultural cristalizadora de nossa identidade de povo semelhante a si mesmo e distinto dos demais, com sua tessitura inconsútil. Piauí uno; e forte.

Usinas hidroelétricas

Foi dito que os grandes investimentos do poder público federal no Piauí só ocorrem quando ditados

por interesses regionais ou nacionais, por vezes alheios ou até contrários aos interesses de nosso estado. Eventualmente, os interesses coincidem. Vimos o caso das rodovias federais; o exemplo da Usina de Boa Esperança; a situação, que felizmente vai mudar, de obras inconclusas: as eclusas de Boa Esperança; o Porto de Luís Correia.

Agora, vem-se cogitando a construção de cinco pequenas usinas hidroelétricas, providas de eclusas, ao longo do Rio Parnaíba. Cinco interrupções de umas 2 horas cada, atrapalhando a navegação contínua, quando o correto seria restaurar a navegação de Santa Filomena até a foz e deixar que, no futuro, o mercado ofereça visibilidade à obscura razão de ser, ou de não ser, dessas miniusinas, concebidas à revelia das necessidades especificamente estaduais piauienses.

O homem pode construir numerosas alternativas de geração de energia. O homem, porém, jamais teria a capacidade de construir um Rio Parnaíba, com seus 1.344 km de extensão. Edificar nele usinas hidroelétricas significaria destruí-lo e revelaria comovente ignorância a respeito do papel magnífico de um rio para a civilização e o progresso.

Restauração da navegação do Rio Parnaíba só até Teresina

Curiosamente, as opiniões prevaletentes dentro do Piauí apontam para a restauração da navegação do Rio Parnaíba de Santa Filomena só até Teresina. Como se daí para a foz não existisse mais rio nem, muito menos, um porto em construção como coroamento da navegação. Ao chegarem pelo rio a Teresina, as matérias-primas, em vez de prosseguirem até o porto piauiense, fariam transbordo para portos maranhense e cearense, por ferrovia, onde poderiam receber processamento agroindustrial ou industrial. Nem ao menos se fala - repito: dentro do Piauí - na restauração da ferrovia Altos/Luís Correia. Diz-se que relatório da Agência Japonesa de Cooperação Internacional (JICA) recomenda a restauração só parcial do rio. O respeitável professor emérito da Universidade Federal do Piauí/ Campi de Parnaíba, ex-presidente da Federação das Indústrias do Estado do Piauí, engenheiro Lauro Correia, teve acesso a esse relatório. Ele me contou que o relatório da JICA estudou a navegação só até Teresina porque a própria solicitação do estudo já

limitava o escopo da pesquisa. Dificilmente, japoneses se deteriam diante de limitações de matérias-primas não justificadoras do Porto, o que não é o caso. Para eles, limitações de matérias-primas não são fator limitante, porque o Japão, justo o Japão, é exemplo notável de desenvolvimento de um país desprovido inteiramente de matérias-primas e de terras agricultáveis, conforme todos nós sabemos. Aquele país importa praticamente tudo que processa industrialmente e repassa para os mercados interno e internacional, com competitividade vitoriosa, assentada em tecnologia de ponta, em voluntarismo e em capacidade de trabalho.

É indispensável - complementarmente à implantação da Ferrovia Transnordestina - que se agilizem as providências voltadas para a complementação de nossa infraestrutura interna. É a única maneira da criação de resistências ao esvaziamento das nossas perspectivas de agregação interna de valor aos nossos produtos primários, via agroindústrias e indústrias.

Segundo o professor Júlio Lopes Lima, quando presidente do Banco do Estado do Piauí (BEP), instituição de saudosa memória, nosso estado reúne a maior densidade de inteligência por metro quadrado. Assim sendo, é de se perguntar: por qual razão ainda não nos reunimos em torno de um projeto para o Piauí?

4 Satelitização do Piauí. Contrassatelização

Poderíamos passar aqui horas e horas analisando e discutindo o Piauí. Muito ainda se teria a tratar sobre o desenvolvimento econômico de nosso estado. Em favor da síntese, passarei mais adiante a apresentar como exemplos - repito a palavra: exemplos - de projetos estruturantes: projetos estruturantes destinados a se constituir em pontos de resistência opostos à consagração da economia piauiense como satélite de economias outras, de estados próximos, bem dotados de infraestrutura estimulante das atividades produtivas, incentivadoras das exportações, geradoras de postos de trabalho, de receita e de tributos.

Note-se a crueldade desta constatação: quando não processamos por meio de agroindústrias ou de indústrias nossos recursos naturais dentro do Piauí, quando o processamento agroindustrial ou industrial é realizado sobre nossos recursos naturais em outro estado, significa que nós exportamos empregos, rendas e tributos, que

passam a ser gerados lá fora e não aqui. O que vem acontecendo é que os propósitos implícitos de nossa infraestrutura logística vem fazendo, do nosso estado, satélite dos estados do Maranhão, Ceará e Pernambuco.

Quer da ótica regional, quer do ponto de vista nacional, a exclusão do Piauí ou de qualquer outro estado da Agenda Nacional produz efeitos indesejáveis sobre o pacto federativo, subáreas desenvolvendo-se ao custo do subdesenvolvimento de outras. O todo nacional decorre, como se sabe, da consolidação dos municípios em estados e da consolidação dos estados na União nacional. Corrente com alguns elos fracos é corrente fraca. É indispensável corrigir os desequilíbrios internos para que o Estado brasileiro, assim fortalecido, sobre, afinado, as notas da singularidade nacional como contribuição para o concerto das nações.

5 Projetos estruturantes

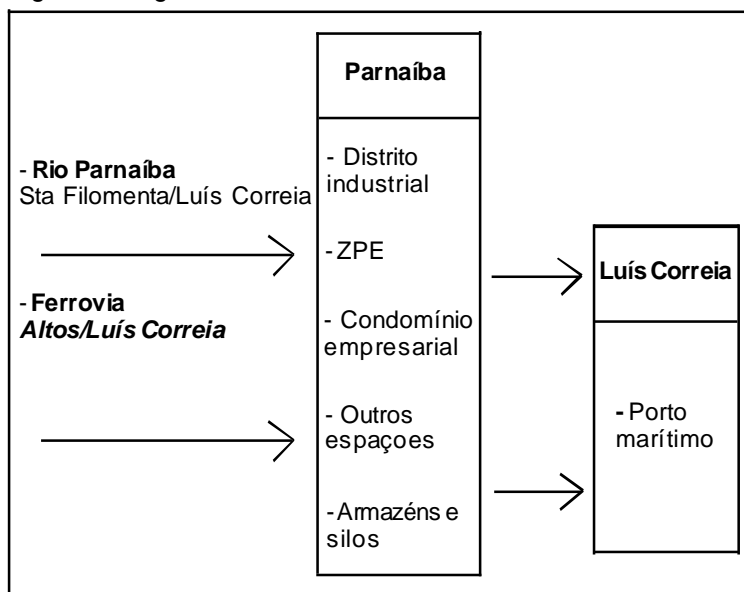
Mas não basta criticar, por isso, em consonância com o tema aqui considerado, seguem-se algumas sugestões de projetos estruturantes (Figuras 6 e 7). Não se tratará necessariamente de metas financiáveis com recursos públicos; o poder público poderá entrar com recursos sozinho ou em parceria, ou não entrar com recursos e apenas promover certas formas habituais de estímulos, como incentivos fiscais, obras de terraplenagem, disponibilização de energia e de recursos hídricos.

Rio Parnaíba, eclusas de Boa Esperança, Porto de Luís Correia e Ferrovia Altos/Luís Correia

O projeto estruturante, que é, de longe, o principal, é o da restauração da navegação do Rio Parnaíba, que é preciso restaurar com dragagem e realização de obras d'arte à navegação do Rio Parnaíba; e convertê-lo em "esteira rolante" transportadora de recursos naturais ou de produtos acabados até o Porto de Luís Correia -para tanto, concluir as eclusas de Boa Esperança e concluir o Porto, notando que falta pouco para isso.

A restauração da Ferrovia Altos/Luís Correia, assim criando mais alternativa de transporte oferecida à escolha do empresário, trata-se do principal complexo estruturante (cf. Figura 6, na p. 40), porque barateia o custo dos transportes, permite a agregação de valor dentro do Piauí aos nossos recursos naturais, quando agroindustrializados ou industrializados aqui, libertando-nos da falsa fatalidade de sermos estado satélite.

Figura 6 - Logística estruturante básica. Piauí



Teresina: as pessoas vêm aceitando como vocação de Teresina atuar como centro prestador de serviços de saúde e de educação. Mas Teresina, além de ser isso, pode ser mais: ponto de convergência de investimentos agroindustriais e industriais; começando pela implantação de **porto seco** e ainda pela implantação de **centros de distribuição**. O porto seco, ao desembarcar *in loco* produtos destinados à exportação; e os centros de distribuição, conferindo mais visibilidade aos tamanhos dos mercados de diferentes produtos - tudo isso poderá inspirar a implantação, em etapa seguinte, de unidades produtivas em Teresina (Como foi o caso emblemático das Bombas Leão Nordeste. O negócio começou em 2001 através de uma filial em Teresina, sob a forma de simples centro de distribuição). Há que se mencionar sem falta o **aeroporto internacional**, compatível com a categoria de Teresina como capital em notável ritmo de progresso.

Parnaíba: implantação da zona de processamento de exportação (ZPE); e construção de armazéns e silos.

Eliseu Martins: implantação de ZPE; implantação de campi avançados das universidades federal e estadual e implantação de unidades do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Piauí (IFET-PI) e do Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (Senai); construção de armazéns e silos.

Picos: é preciso tirar partido de sua condição de entroncamento rodoviário. Cabe, certamente, a

implantação de centros de distribuição, primeira fase para a indução à implantação de fábricas.

Estradas, energia rural, comunicações: proceder a balanço sobre todo o território a respeito das situações - onde não existem ou quais os estados de conservação - das estradas estaduais, estradas vicinais e estradas municipais; proceder a balanço sobre como se encontra a energia rural, lembrando a possibilidade do uso de energia alternativa, gerada, por exemplo, por biomassa; e proceder a igual balanço no referente às comunicações, notadamente quanto aos impropriamente chamados grotões: pequenos municípios, vilas esquecidas, povoados aonde ninguém vai, ainda não cobertos por DDD e DDI, apesar da disponibilidade de recursos específicos.

Reinvenção da Fundação CEPRO: as sugestões aqui formuladas as concebi com base no bom senso. Mas tenho consciência de que não é assim que as coisas devem acontecer. Quando, em 1972 - portanto há 39 anos - promovi a criação da Fundação Centro de Pesquisas Econômicas e Sociais do Piauí (Fundação CEPRO), vinculada à Secretaria do Planejamento, não quis reinventar a roda: inspirei-me no exemplo do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), entidade onde trabalhei a convite do piauiense João Paulo dos Reis Velloso. A ideia consistia em que a CEPRO congregasse pesquisadores do mais alto nível, como os profissionais que consegui trazer para o Piauí, ex-alunos de Mário Henrique Simonsen (em sua época, o maior economista brasileiro), e com os bons profissionais que já havia no Piauí, caberia à Fundação CEPRO constituir-se em usina de alta voltagem geradora de pensamento, propositora de ideias à discussão da sociedade piauiense e à sua sanção. Parece que a CEPRO não foi compreendida, porquanto nos períodos que se seguiram àquele as duas dúzias de técnicos e funcionários de apoio logo cresceram para 700 funcionários. Porém, um tsunami político danificou a usina do pensamento. É indispensável, pois, reinventar a Fundação CEPRO, de modo a fazê-la retornar, pelo bem do Piauí, ao leito de sua concepção. Os estudos que ela, recriada, venha a formular, poderão ajudar-nos a refletir sobre os problemas de nosso estado.

Figura 7 - Síntese dos projetos estruturante

<p>O Estado no seu todo</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Navegação do Rio Parnaíba, eclusas de Boa Esperança, Porto de Luís Correia, Ferrovia Altos/Luís Correia ▪ Estradas estaduais, vicinais, municipais ▪ Energia rural ▪ Comunicações ▪ Reinvenção da Fundação CEPRO
<p>Teresina</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Porto Seco ▪ Centros de distribuição ▪ Aeroporto internacional
<p>Parnaíba</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Distrito industrial ▪ ZPE ▪ Condomínio empresarial ▪ Outros espaços ▪ Armazéns e silos
<p>Eliseu Martins</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ ZPE ▪ Campi da UFPI e da UESPI ▪ IFET ▪ SENAI ▪ Armazéns e silos ▪ Centros de distribuição
<p>Picos</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Centros de distribuição

6 Conclusão

Concluo minhas palavras elevando o pensamento aos nossos maiores:

- a) à figura do conselheiro Saraiva, que compreendeu como ninguém o papel do Rio Parnaíba como estruturante natural de nossa economia; e mais: como meio vinculante de nossas comunidades, enlaçando em conagração fraternal os piauienses do norte e do sul;
- b) à figura de Petrônio Portela, que era dotado de grandeza e, como estadista, foi o artífice maior da abertura política, fazendo aumentar em cada um de nós o orgulho de ser piauiense. Como Moisés, que buscava a Terra Prometida, onde corria leite e mel, também ele buscava a prometida Terra da Democracia, onde corria o mel e o leite da liberdade. Mas, também como a Moisés, não foi dado a Petrônio Portela chegar até lá: Deus onipotente permitiu que, antes, circunstâncias imprevisíveis o retirassem do tempo e o fizessem ingressar na eternidade;
- c) à figura de Alberto Silva; para ele, “o difícil

faz-se logo; e o impossível planeja-se para fazer amanhã”. Pensava grande. Fez escolas, hospitais, esgoto e água tratada, casas populares, cultura, eletrificação de cidades, vilas e povoados, telefonia, rodovias no norte e no sul, com destaque para a rodovia que ia até Corrente; e assim por diante. Usou da reinvenção do governo para promover grandes realizações; e uma de suas maiores realizações foi a reinvenção do governo, que soube tomar ágil, eficaz, onipresente a todo o espaço geográfico do Piauí.

Esses três grandes homens públicos - como também outros que existiram e que aqui não estão sendo invocados - palmilharam os caminhos de nossa história deixando pegadas de luz. Que suas posturas engajadas nas causas maiores do Piauí inspirem nossas elites de dentro e de fora do poder público e que se constituam em motivação para nossos representantes políticos, na Assembleia Legislativa, na Câmara Federal e no Senado; principalmente no Senado, porquanto ali o peso político de nossos representantes é o mesmo dos representantes de cada uma das demais unidades da Federação. Expressemos nossa confiança em todos os nossos representantes no Congresso Nacional: o Piauí precisa deles. Mas, que ninguém se engane, o Piauí precisa também de todos nós●

Notas

¹ O autor agradece ao consultor e projetista Paulo Ramos Filho por suas críticas e observações, acatadas em grande parte. Fica a ressalva quanto à sua não corresponsabilidade para com as imperfeições sobreviventes, até porque o mencionado consultor não concorda senão parcialmente com os temas defendidos no presente texto.

² O autor agradece ao economista e geógrafo, professor Francisco de Assis Veloso, que abriu espaço em sua saturada agenda para enquadrar o texto que serviu de base a esta palestra aos cânones da forma acadêmica, sem compromisso dele, acrescentando-se, para com o conteúdo do estudo - ressaltando que não obscurece sua postura altamente estimulante.

Referências

- GANDARA, G. S. *Rio Parnaíba... cidades beira*. (1850-1950). Teresina: Edufpi, 2010.
- MATTOS, C de M. *Uma geopolítica pan-amazônica*. Rio de Janeiro: Bibliex, 1980.
- MATTOS, C de M. *Geopolítica e trópicos*. Rio de Janeiro: Bibliex, 1984.
- NUNES, O. *Pesquisas para a história do Piauí*. Rio de Janeiro: Artenova S.A., 1975. v. 1.

Um pouco de história

No ano de 1972, o piauiense Antônio Augusto dos Reis Veloso, então conceituado técnico do Ministério do Planejamento, cujo titular era seu irmão, o também piauiense João Paulo, telefonou ao autor do presente texto - na época, secretário do Planejamento do estado do Piauí - e comunicou que estivera com o gerente da agência do Banco do Brasil (BB), em Londres, o piauiense Castro Neiva, o qual lhe dissera da disponibilidade de US\$ 10 milhões para o Piauí fazer estrada. Essa disponibilidade de recursos, acrescentando-se aqui, coincidia com a meta do governador Alberto Silva de puxar (construir) a perna vertical do que ele e seu competente secretário de Obras, engenheiro Murilo Rezende, denominavam "Grande Y": a perna superior direita era representada pela rodovia preexistente Fortaleza/Teresina; a perna superior esquerda, pela rodovia também preexistente Teresina/São Luís; e a perna inferior vertical, a rodovia a ser construída até Cristalândia com esses dólares. A rodovia avançou até Corrente (cerca de 600 km), mas os recursos vieram de banco estrangeiro particular. É que o ministro Delfim Netto, da Fazenda,

a quem o BB era vinculado, não permitiu que o empréstimo fosse feito por aquela instituição financeira oficial, sob a alegação, que ninguém nunca entendeu, de que se trataria de estatização do crédito. Na época, dentro do espaço de liberdade restrito de um estado unitário, na prática, *versus* um estado federativo, na teoria, o Piauí pôde implantar esses 600 km na direção do sul, como esforço válido de vertebração da continentalidade piauiense.

*** Advogado e administrador de empresas; fez carreira profissional como técnico de desenvolvimento econômico do Banco do Nordeste do Brasil (BNB); foi secretário de Planejamento nos estados do Ceará e do Piauí, onde também exerceu a função de presidente dos respectivos bancos estaduais; superintendente adjunto de operações da SUDENE, na área de incentivos fiscais, e superintendente geral do sistema da Federação das Indústrias do Ceará (FIEC); professor do Depto. de Administração e pró-reitor de Planejamento da Universidade Estadual do Ceará (UECE); atualmente é consultor e preside o Instituto Pádua Ramos. (e-mail instituto.padua@uol.com.br).**

IDEIAS E INTELECTUAIS NA VIDA PÚBLICA: Raimundo Nonato Monteiro de Santana*

Por Washington Luis de Sousa Bonfim**

Num mundo totalmente desequilibrado, injusto, frenético, louco e cruel para tantos, as celebrações inventam pausas, desvendam olhares, promovem comentários, anedotas e risos que são o nosso trunfo (senão o triunfo) contra a finitude: essas causas perdidas. Mas, como dizia Frank Capra, são essas causas perdidas - igualdade, liberdade, justiça, amor, altruísmo e, sobretudo neste Brasil onde somos assaltados por altos funcionários federais em rede com justificativa ideológica, honestidade! - as únicas que valem o bom combate. Capra falou das causas perdidas num revolucionário filme de 1939! (Roberto da Matta).

Uma das questões mais intrigantes da vida de um piauiense é, certamente, o que é o Piauí? Na verdade, a terra natal é sempre algo que se transforma em uma marca de nossas identidades; pensemos, por exemplo, em franceses, ingleses, norte-americanos, russos, paulistas, gaúchos, mineiros e tantos outros exemplos. De certa maneira, esta é a minha leitura: sempre vivemos acabrunhados por sermos piauienses. Não que não tenhamos "orgulho de ser", muito ao contrário, talvez até exageremos neste orgulho, mas - tem sempre um "mas" - há tantos problemas, maus exemplos e últimos lugares em muitas e diversas coisas, que a "piauiensidade" muitas vezes nos parece um fardo.

Quando me convidaram para falar sobre o professor Santana no Salão do Livro do Piauí (Salipi), fiquei feliz e, confesso, amedrontado. Não queria, em nenhuma hipótese, fazer algo menor do que imagino ser a contribuição e estatura de Santana em nossa vida cultural. Por outro lado, tenho convicção, não sou a pessoa mais adequada para falar de sua obra, há tantos outros, como Francisco Veloso e Teresinha Queiroz, que o fariam melhor e com muito mais propriedade.

Creio ter argumentado com Wellington Soares sobre isto; não lembro a resposta, mas, como estou aqui, foi negativa. Assim, ao invés de melhorar, o medo aumentou. Dizer o quê? Homenageá-lo, discuti-lo, debater a obra ou buscar