



# PLANO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO SUSTENTÁVEL DO PIAUÍ

## Relatório do Seminário 2

Produto 6 - Tomo III (Apresentações dia 29/11/13)

Dezembro | 2013



ANEXO 3

APRESENTAÇÕES REALIZADAS

## SEGUNDO DIA 29/11/2013



# PLANO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO SUSTENTÁVEL DO PIAUÍ

**Carteira de Negócios  
Infraestruturas e Logística**  
Projetos propostos

Teresina, PI  
novembro | 2013



# CARTEIRA SETORIAL DE NEGÓCIOS

Equipa



Manuel Fortes, Urbanista

André Remêdo, Engenheiro Civil, Mestre em Transportes

José Esteves, Engenheiro do Território, Especialista em Transportes

Patrícia Zetoczi, Engenheira Civil, Doutorada em Transportes

# CARTEIRA SETORIAL DE NEGÓCIOS

Conteúdo da Nota  
Técnica de Infraestruturas  
e Logística

## SUMÁRIO DA APRESENTAÇÃO

**Visão “o Piauí que queremos”**

**Interfaces com os demais segmentos**

**Caracterização sumária do segmento**

**Conceito de estruturação logística**

**Oportunidades e riscos**

**SEGMENTO  
ESTRATÉGICO DE  
INFRAESTRUTURAS  
E LOGÍSTICA**

Características

### Principais características

- **Paradigma clássico do planejamento de transportes e logística**

Modelo das quatro etapas: geração, distribuição, divisão modal e definição de percursos

Olhar o passado e o presente e tentar prever o futuro

Providenciar oferta para suprir demanda futura

### Principais características



**Paradigma  
invertido**

## Principais características



### O PIAUÍ QUE NÓS QUEREMOS EM 2050:

Um Piauí desenvolvido com sustentabilidade econômica, política, cultural, ambiental, social e melhor estruturado em todos os aspectos. Que valoriza o pequeno produtor rural e sua produção e também cuida da infraestrutura urbana. Com a população incluída pela via da produção e emprego. Turismo pujante e gerador de emprego e renda *preservando as belezas naturais, apoiado na hospitalidade do piauiense, explorando a gastronomia regional e o sol o ano inteiro*. Com políticas que tratam da redução das desigualdades regionais. Com melhoria na segurança, saúde e educação onde todas as crianças estejam na escola e sejam alfabetizadas na idade certa. Com investimentos em ciência, tecnologia e inovação. Um estado dotado de infraestrutura de energia, logística de transportes, comunicação e mão de obra suficiente para instalação de empreendimentos produtivos em qualquer parte do território. Fomento ao agronegócio como gerador de renda, de emprego e num projeto integrado a economia Piauiense. Com uma política de recursos hídricos efetivamente implantada. Com o Piauiense participando empresarialmente em grandes projetos.

## Principais características



Um Piauí desenvolvido com sustentabilidade econômica, política, cultural, ambiental, social e melhor estruturado em todos os aspectos.

[...]

Um estado dotado de infraestrutura de energia, logística de transportes, comunicação e mão de obra suficiente para instalação de empreendimentos produtivos em qualquer parte do território.

### Principais características

- Transporte é uma das etapas do processo de logística

#### Custos logísticos

<i>Item</i>	<i>%</i>
Transporte	31,8
Trâmites legais	10,1
Estoque	18,7
Armazenagem	19,0
Administração	20,5
Total	100,0

Fonte: ANTT, 2005

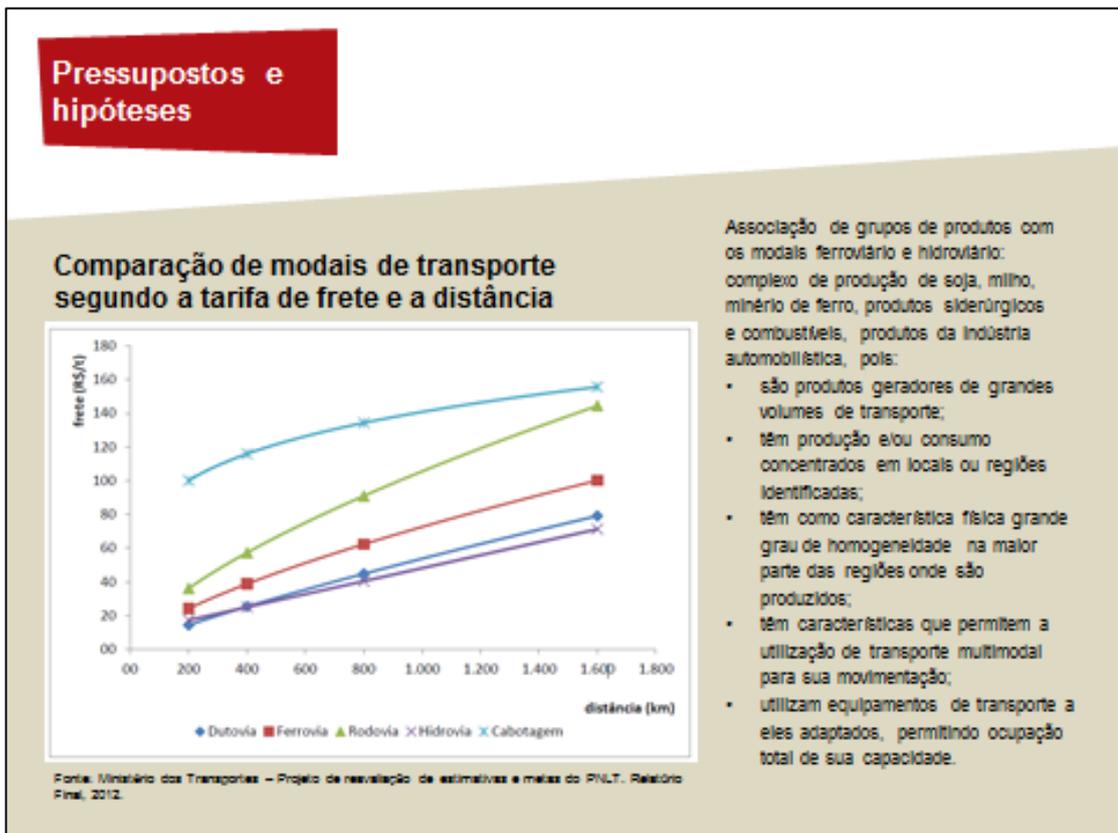
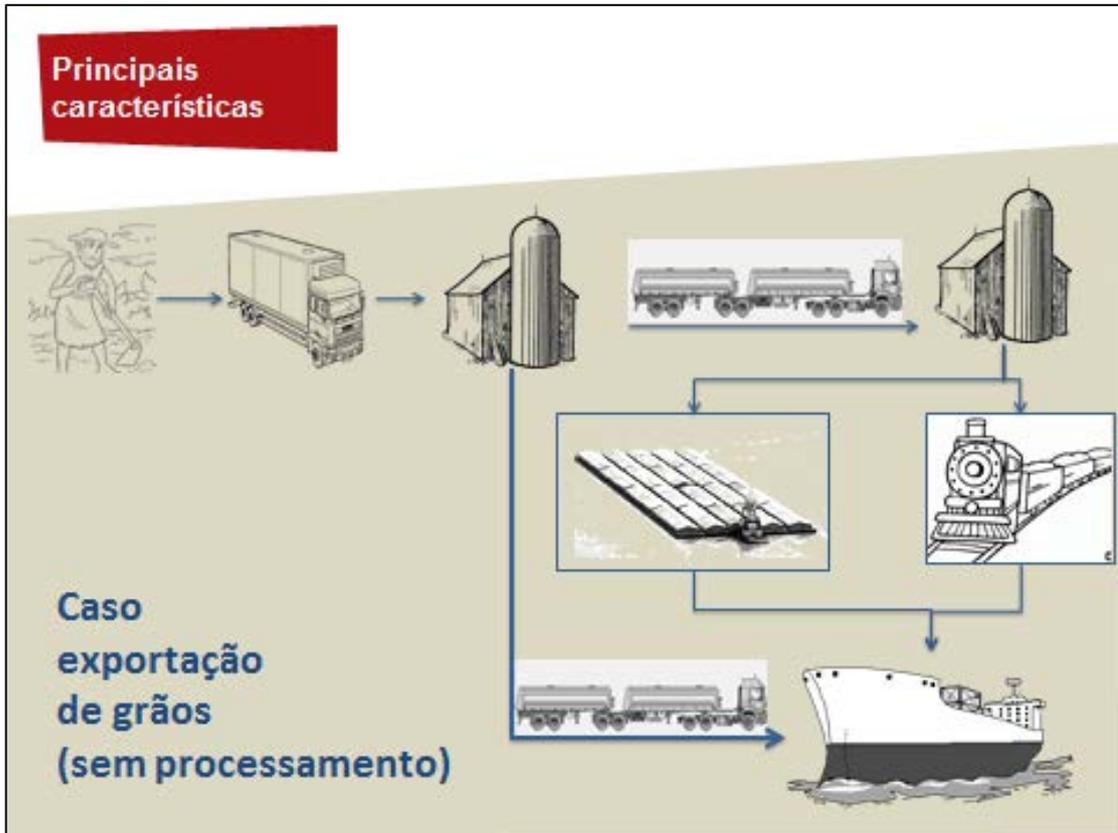
### Principais características

- **O que é modalidade? O que é modal?**

Os termos modo, modal e modalidade de transporte têm o mesmo significado

Cinco modos básicos de transporte: **rodoviário**, **ferroviário**, **aquaviário**, **aéreo** e **dutoviário**

Intermodalidade *versus* multimodalidade

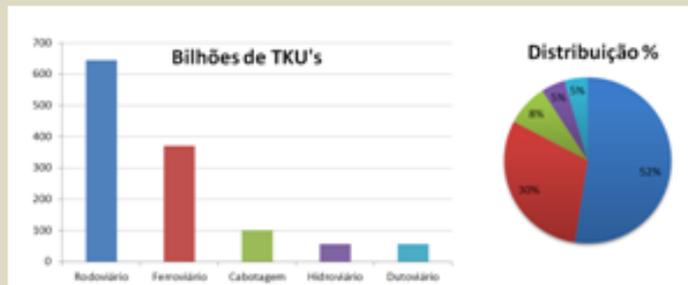


## Pressupostos e hipóteses



## Pressupostos e hipóteses

### Distribuição modal da matriz brasileira de transportes regionais de cargas em 2011



Fonte: Ministério dos Transportes – Plano Nacional de Logística e Transportes

### Pressupostos e hipóteses

Problemas de tráfego

Aumento da capacidade

The diagram illustrates the relationship between traffic problems and capacity increase. It features two red ovals: 'Problemas de tráfego' (Traffic problems) on the left and 'Aumento da capacidade' (Increase in capacity) on the right. Two curved red arrows connect them, one pointing from traffic problems to capacity increase, and another pointing from capacity increase back to traffic problems, suggesting a cyclical relationship. Below this diagram are six photographs: an aerial view of a complex highway interchange, a line of trucks on a road, an aerial view of a city street with heavy traffic, a port area with many shipping containers, an airplane on a runway, and another port area with many shipping containers.

### Interfaces com os demais segmentos

Educação

Cultura

Mineração

Turismo

Agronegócios

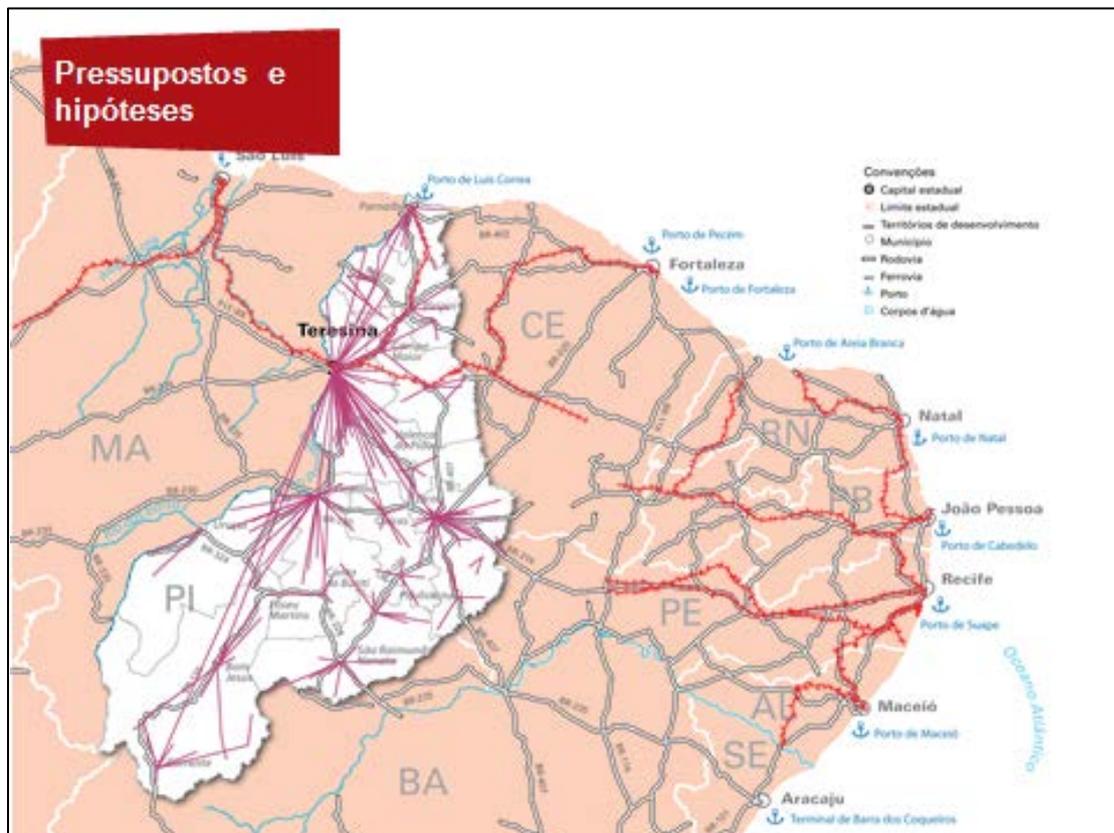
Energias Renováveis e Gás

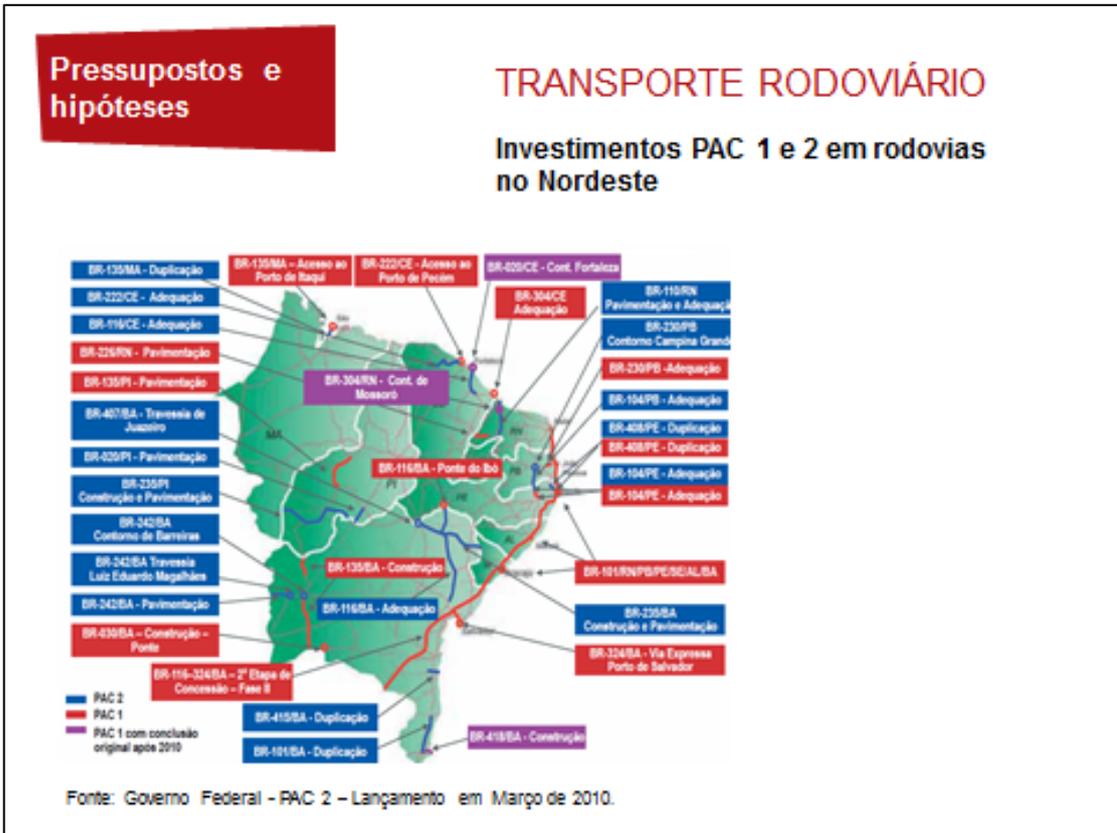
Infraestruturas e Logística

The diagram shows 'Infraestruturas e Logística' (Infrastructure and Logistics) at the center, surrounded by six other sectors: 'Educação' (Education), 'Cultura' (Culture), 'Mineração' (Mining), 'Turismo' (Tourism), 'Agronegócios' (Agribusiness), and 'Energias Renováveis e Gás' (Renewable Energy and Gas). Each sector is represented by a colored circle that overlaps with the central circle.

# EIXOS ESTRATÉGICOS DA CARTEIRA DE NEGÓCIOS

SEGMENTO  
DE INFRAESTRUTURAS  
E LOGÍSTICA





## Pressupostos e hipóteses

## TRANSPORTE HIDROVIÁRIO

### Eclusas na região hidrográfica do Parnaíba



Prioridade 1 no Ministério dos Transportes

### Obras em hidrovias contempladas no PAC 1 e PAC 2



Não contemplada no PAC

Fonte: Ministério dos Transportes - Diretrizes da Política Nacional de Transporte Hidroviário, 2010.

Fonte: Governo Federal - PAC 2 - Lançamento em Março de 2010.

## Pressupostos e hipóteses

## TRANSPORTE AÉREO

### Investimentos previstos em aeroportos no PIL-Aeroportos-2012, Nordeste

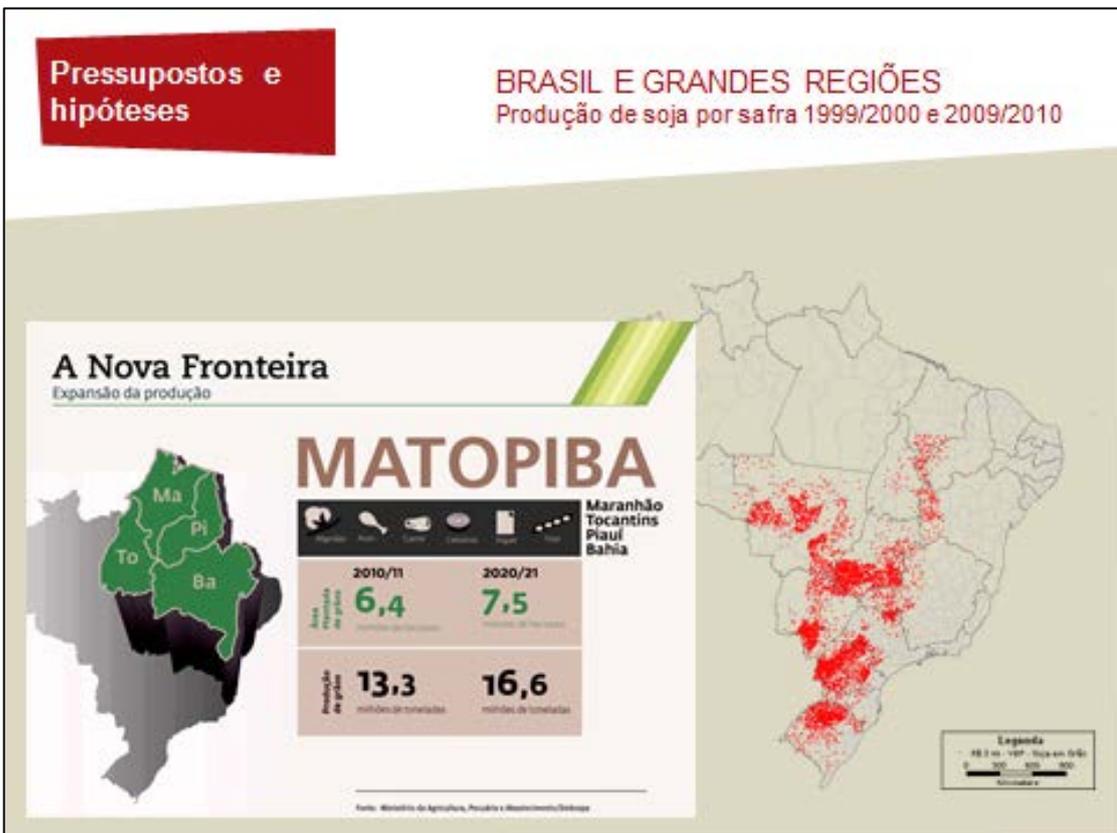


Fonte: Ministério dos Transportes - Programa de Investimentos em Logística - Aeroportos, 2012.

### Investimentos em aeroportos nos PAC 1 e 2



Fonte: Governo Federal - PAC 2 - Lançamento em março de 2010.

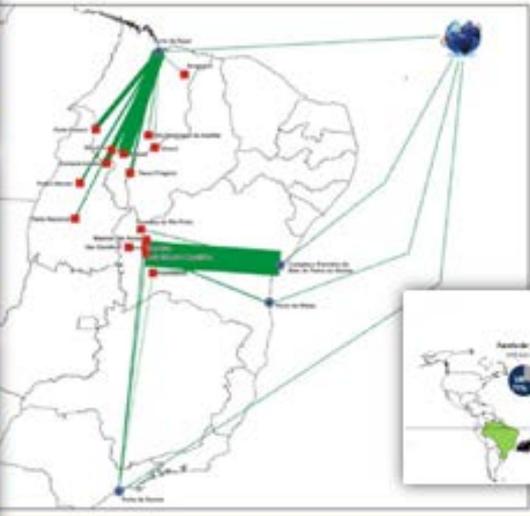


## Pressupostos e hipóteses

# PRODUÇÃO DO MAPITOBA

## Escoamento para exportação







## Pressupostos e hipóteses

**Economia Mercados**

**Fila nos portos barateia mercadorias e encarece frete em 30%**

Costo de exportar dos navios chega a US\$ 300 mil, elevando a perda de US\$ 10 por tonelada ao exportador. Comércio brasileiro sofre pressão a partir do início de transporte.

Por Lucas de São Paulo, 07/06/2015 às 10:45. Atualizado em 07/06/2015 às 14:45.

**Com caos nos portos brasileiros, chineses preferem soja argentina**

Importadora chinesa cancelou a compra de 2 milhões de toneladas de grão brasileiro por conta de atrasos na entrega e diz que planeja comprar soja argentina em seu lugar.



**Gargalos nos portos provocam 'apagão da soja'**

Preço de que não ultrapasse o máximo em exportação foi atingido.

Empresa chinesa cancela compra



**Carretas aguardam descarregar soja em terminal no MT; fila passa de 60 km**

06/06/2015 às 14:45

Uma fila de cerca de 60 quilômetros de caminhões aguardando o descarregamento de 200 mil toneladas de soja chegou ao terminal de Açu, no Mato Grosso, nesta sexta-feira (5). Para tentar dar mais fluidez ao trânsito, algumas mil toneladas de soja já foram levadas para serem tratadas, evitando que não possam descarregar da região, causando o encapamento do fluxo.

A falta de capacidade para armazenamento de grãos de Mato Grosso para o Porto de Santos (SP), em rota a América Latina Logística (ALL), impede que o terminal atenda que as filas que se formaram há 60 dias no porto, entre Açu, Carajás e São Francisco, foram provocadas por dificuldades de negociação de frete e atrasos por conta de origem. Além do prejuízo em custos, por parte de dois estados que movimentam no terminal de Açu, Araguaia.

A empresa está gerando cerca de 500 empregos, o que possibilita a criação de 1,2 mil oportunidades. A estimativa é que a situação seja normalizada em 2 dias.

**Pressupostos e hipóteses**

**Projetos previstos até 2013 de cartografia geológica**



Fonte: CPRM

**Notícias**

**Demanda por minério de ferro segue robusta, dizem analistas**  
01/09/2013 | Fonte: Valor Econômico

De São Paulo - O aumento das exportações brasileiras de minério de ferro em agosto, após um mês de julho que já havia sido forte, indica que a demanda pela commodity continua robusta e que alguns gargalos de produção e de escoamento da Vale e CSN podem ter sido resolvidos. Esta é a opinião dos analistas do Goldman Sachs, que emitiu relatório sobre a commodity.

Em agosto, as exportações brasileiras de minério de ferro - a maior parte para a China - cresceram 17% em relação ao mesmo mês de 2012 e 7% em comparação com julho, segundo dados da Secretaria de Comércio Exterior. Para este primeiro semestre do ano, a produção chegou a 205,8 milhões de toneladas, 7% acima das exportações do mesmo período de 2012, de 201,4 milhões de toneladas.



**Projeto Planalto Piauí**

Localizado na região Nordeste do Brasil, o Projeto Planalto Piauí tem mais de 1,2 milhão de toneladas de minério de ferro aguardando certificação para a exportação. Os empreendimentos, a longo prazo, se tornam um dos principais pilares da indústria mineral do Estado.

Os trabalhos desenvolvidos no Projeto Planalto Piauí identificaram uma área de pedreiras com reservas mineralizadas férteis.

O projeto prevê a produção anual de 2,5 milhões de toneladas de minério de ferro por ano em Paulistana e região de abrangência dos municípios de Paulistana, São Félix, São José e São José do Piauí, com o objetivo de atender a demanda de consumidores regionais e a exportação para o mercado externo de 2013.

**Minério:**  
Minério de ferro magnetita.

**Geologia:**  
No local estudado na região do Planalto, foram realizados estudos de campo, geológico e litológico para identificar a existência de jazidas de minério de ferro no Brasil.

**Localização**



O Planalto Piauí está localizado na Região Nordeste do Brasil, a cerca de 100 km da cidade de Paulistana, Estado do Piauí, aproximadamente 1.000 km ao norte de Fortaleza, Estado do Ceará.

Trata-se de uma importante cidade que possui um aeroporto internacional, com uma rodovia para os estados vizinhos.

**Pressupostos e hipóteses**

**Em resumo:**

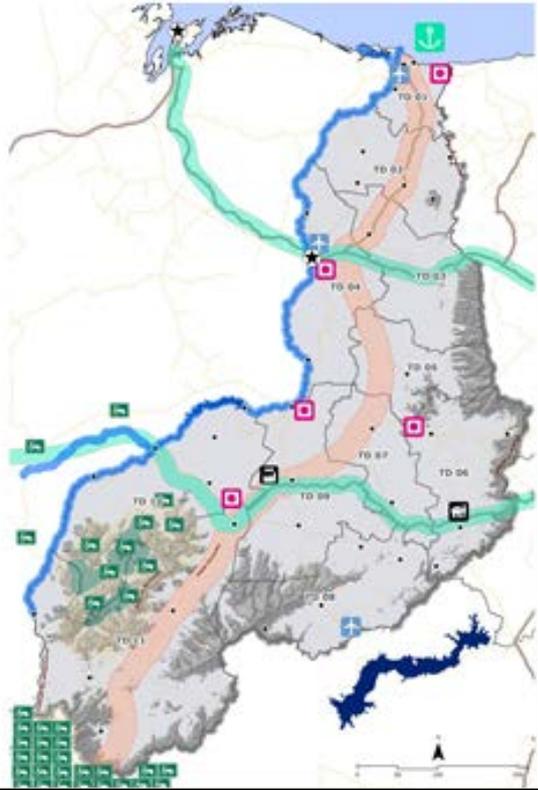
- estado cortado por grandes infraestruturas de transporte
- fraca integração longitudinal
- país com gargalos na exportação
- fortes perspectivas de crescimento da produção de grãos a sudoeste do estado
- fortes perspectivas de extração de minério de ferro em Paulistana



## Eixos Estratégicos

### Conceitos-chave

- Estruturação de uma “coluna vertebral” do Piauí, com capacidade de resposta à Visão para o Piauí
- Integração com estados vizinhos
- Porto marítimo com vocação estadual e federal
- Complexos multimodais estruturantes
- Hidrovia do Parnaíba navegável de Balsas e Sta. Filomena a Luís Correia
- Rede de aeroportos internacionais
- Benefícios e duplicações na rede rodoviária
- Consolidação de rede de cidades



# PROJETOS DE INVESTIMENTO

Carteira de Negócios de Infraestruturas e Logística

## Projetos Propostos

### Setor rodoviário

- Construção de rodovias em várias cidades
- Duplicação/ alargamentos/ melhorias:
  - Parnaíba- Teresina
  - Teresina- Quilômetro zero
  - Quilômetro zero- Picos
  - Quilômetro zero- Floriano- Bom Jesus
- Construção da Transcerrado
- Ligações Transcerrado / BR-135

### Setor ferroviário

- Reconversão da ferrovia Teresina – Parnaíba – Luís Correia
- Ligação ferroviária Teresina – Transnordestina
- Ligação ferroviária Eliseu Martins – FIOLE
- Ligação ferroviária Eliseu Martins – Ferrovia Norte Sul

### Setor hidroviário

- Hidrovia Santa Filomena – Teresina
- Hidrovia Teresina – Parnaíba / Luís Correia

### Setor portuário

- Porto Luís Correia
- Retroarea do Porto Luís Correia

### Setor aeroportuário

- Rede aeroportuária

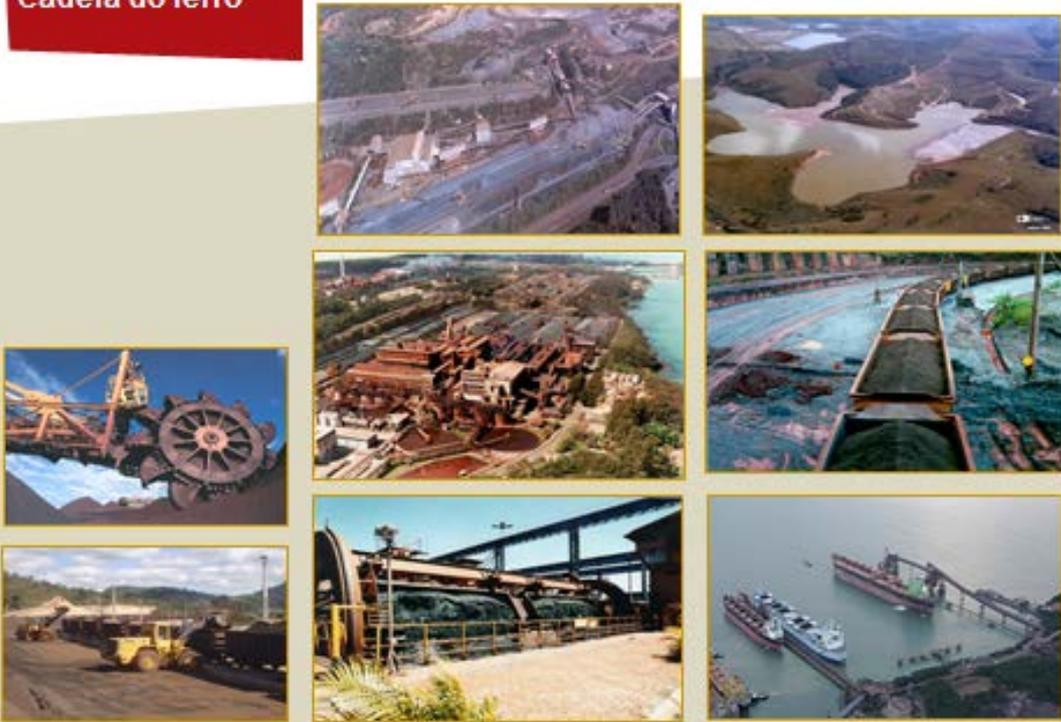
### Plataformas logísticas

- Grandes polos intermodais
- Rede estadual de plataformas logísticas

## Cadeia da soja



### Cadeia do ferro



### Porto Luís Correia



# SEGMENTO ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUTURAS E LOGÍSTICA

# OPORTUNIDADES *versus* RISCOS

## Hidrovia do Rio Parnaíba

ARINQS

CENÁRIO I

CENÁRIO II









## REFERÊNCIA DOS TRABALHOS

(Visão de Futuro: o Piauí que a gente quer em 2050)

**Um Piauí desenvolvido com sustentabilidade econômica, política, cultural, ambiental, social e melhor estruturado em todos os aspectos. Que valoriza o pequeno produtor rural e sua produção e também cuida da infraestrutura urbana. Com a população incluída pela via da produção e emprego. Turismo pujante e gerador de emprego e renda preservando as belezas naturais, apoiado na hospitalidade do piauiense, explorando a gastronomia regional e o sol o ano inteiro. Com políticas que tratam da redução das desigualdades regionais. Com melhoria na segurança, saúde e educação onde todas as crianças estejam na escola e sejam alfabetizadas na idade certa. Com investimentos em ciência, tecnologia e inovação.** Um estado dotado de infraestrutura de energia, logística de transportes, comunicação e mão de obra suficiente para instalação de empreendimentos produtivos em qualquer parte do território. Fomento ao agronegócio como gerador de renda, de emprego e num projeto integrado a economia Piauiense. Com uma política de recursos hídricos efetivamente implantada. Com o Piauiense participando empresarialmente em grandes projetos.

## PROGRAMAS ASSOCIADOS

(Desenho de Políticas Públicas)

- **Programa de Apoio e Fomento à Pequena Produção e ao Desenvolvimento de Arranjos Produtivos Locais**
  - Agricultura familiar e pequena produção agropecuária (hortifrutigranjeiros, apicultura, ovinocaprinocultura, piscicultura, cajucultura, fruticultura irrigada etc.)
  - Clusters produtivos (confeção, pequena manufatura, jóias semi-preciosas, artesanato, etc.)
  - Extrativismo vegetal (carnaúba, babaçu e insumos fármacos)
- **Programa de Ciência e Tecnologia Aplicadas ao Desenvolvimento Produtivo do Piauí**

## OBJETIVOS

- Promover a inclusão ativa de pequenos empreendimentos, individuais e coletivos, no processo de desenvolvimento sustentável do Estado do Piauí, possibilitando a geração de trabalho e renda.
- Intensificar a participação de instituições estaduais de ciência, tecnologia e inovação no processo de desenvolvimento sustentável do Estado do Piauí.
- Agregação de valor aos produtos e serviços oferecidos pelos pequenos empreendimentos individuais e coletivos;
- Articulação dos atores e das políticas públicas locais, regionais, estaduais e federais visando ao desenvolvimento sustentável do Estado do Piauí

## FASES DO TRABALHO

- Fase 1 - Levantamento bibliográfico e documental (nov./dez. 2013)
- Fase 2 - Pesquisa de campo: entrevista com agentes públicos e privados e visitas técnicas (dez./jan.2013)
- Fase 3 - Análise e formulação de propostas (jan./fev./mar. 2013)

## PRODUTOS

- **Produto 1** – Diagnóstico dos Programas, Instituições e Ações Existentes no Piauí
- **Produto 2** – Proposição de eixos estratégicos e linhas de ação de políticas públicas relacionadas aos dois programas associados
- **Produto Final** – Desenho dos Programas Associados- (a) Programa de Apoio e Fomento à Pequena Produção e ao Desenvolvimento de Arranjos Produtivos Locais e (b) Programa de Ciência e Tecnologia Aplicadas ao Desenvolvimento Produtivo do Piauí.

## PLANO DE CT&I

- Incidência dos instrumentos nacionais de apoio à CT&I no Estado do Piauí
- Levantamento de programas/instrumentos estaduais de apoio à CT&I e Estudos de Experiências Bem Sucedidas
- Levantamento das instituições que compõem o Sistema Estadual de Inovação
- Análise dos Grupos de Pesquisa
- Visão dos atores atuantes em instituições do sistema estadual de inovação e das empresas e associações
  - Pontos fracos/lacunas
  - Oportunidades
  - Avaliação da capacidade de articulação entre atores/instituições

## APLs

- Levantamento e Mapeamento dos Principais APLs
- Mapeamento das ações existentes do governo estadual, governo federal, SEBRAE e outros atores,
- Visitas Técnicas – Identificação das potencialidades e dificuldades
- Proposição de ações e políticas

## COMPONENTES PARA UMA POLÍTICA DE APOIO AAPLS

- **Capacitação de Recurso Humanos** (técnica e gerencial)
- **Fortalecimento Institucional** (cooperativas, associações, gestão, marca, certificação...)
- **Inovação e Tecnologia** (de produto, de processo + *design*)
- **Acesso a Mercado** (comercialização)
- **Estrutura/Investimento** (máquinas, equipamentos, obras civis, reformas, adaptações)
- **Infraestrutura** (rodovias, energia...)







Os grandes investimentos – investimentos federais – que eventualmente ocorrem dentro do nosso território, só ocorrem quando ditados por interesses regionais ou nacionais, não por interesses especificamente estaduais piauienses.



## UM FLAGRANTE NOSTÁLGICO



## DESMEMBRAMENTO DO ESPAÇO







## HIDROVIA E FERROVIA: CUSTOS COMPARATIVOS APLICADOS AO CASO(\*)

Os Preços Relativos (1.000 tonxkm) indicados nas colunas 3 e 6 estão disponíveis em: FGV Marco Antônio de Oliveira 2005, p.63. Os dados das distâncias estão disponíveis em: [http://br.distanciadades.com/calcular?from=BRASIL \(US\\$\)\(\\*\\*\)](http://br.distanciadades.com/calcular?from=BRASIL (US$)(**))

(1) Opções	(2) 1º Segmento	(3) Unidades Monetárias	(4) Subtotal (2)X(3)	(5) 2º Segmento	(6) Unidades Monetárias	(7) Subtotal (5)X(6)	(8) Total	(9) Indicadores de Proporções
"A" Destino: SLZ	SFL/THE: 855km Rio Parnaíba	\$9	\$7.695	THE/SLZ 432km Ferrovia	\$16	\$6.912	\$14.607	1,35
"B" Destino: FOR	SFL/THE: 855km Rio Parnaíba	\$9	\$7.695	THE/FOR 589km Ferrovia	\$16	\$9.424	\$17.119	1,59
"C" Destino: LCR	ROTEIRO CONTÍNUO (Não segmentado)				\$9	\$10.800		1,00
	SFL/LCR 1.200km Rio Parnaíba/Rio Igarapé							

## HIDROVIA E FERROVIA: CUSTOS COMPARATIVOS APLICADOS AO CASO(\*)

Os Preços Relativos (1.000 tonxkm) indicados nas colunas 3 e 6 estão disponíveis em: FGV Marco Antônio de Oliveira 2005, p.63. Os dados das distâncias estão disponíveis em: [http://br.distanciadades.com/calcular?from=BRASIL \(US\\$\)\(\\*\\*\)](http://br.distanciadades.com/calcular?from=BRASIL (US$)(**))

(\*) Outros dados alternativos, constantes de outros estudos, foram examinados, apresentando a seguinte proporção (preço/US\$cents/ton milha):  $2,28 > 0,74$ . Optou-se pela proporção conservadora, a constante da tabela. Cabem três observações: 1º) há entre os modais relações estruturais, predominando sobre as conjunturais, em qualquer cenário da dinâmica econômica; 2º) daí que a diferença de fretes em função de cada modal apresenta a hidrovia como a menos onerosa, sempre; 3º) notar que nos roteiros Teresina/São Luís e Teresina/Fortaleza há *custos de transbordo rio/ferrovia*, aqui não consignados, o que aumenta a vantagem econômica da opção para Luís Correia; 4º) cabe esta **ressalva da maior relevância**: as quantidades e os valores da tabela valem como simulação, com dados que não dizem respeito à realidade estudada. Valem, apenas, para indicar proporções: proporções variáveis no tempo e no espaço, mas não a ponto de alterar as ordens relativas dos custos, ordens essas ditas destacadamente pelos valores comparados dos fretes modais.

(\*\*) Taxa: 2,90 reais por dólar. Siglas: - SFL: Santa Filomena; THE: Teresina; SLZ: São Luís; FOR: Fortaleza; LCR: Luís Correia.

## INDICADORES DE CUSTOS COMPARADOS

Santa Filomena / São Luís x Santa Filomena / Luís Correia  
 1,35 > 1,00

Santa Filomena / Fortaleza x Santa Filomena / Luís Correia  
 1,59 > 1,00

## TRANSNORDESTINA





Contribuição  
para  
UM PROJETO PARA O PIAUÍ  
(2013)  
Pádua Ramos

Neste estudo, faço esforço de análise para identificar os fatores adversos, contrapostos ao desenvolvimento mais rápido do Estado do Piauí. Elejo, para o que vem ao caso, três itens da infraestrutura, sem que devam significar (atente-se para a ressalva) objetivos exclusivos das políticas de desenvolvimento estadual. Empenho-me em trazer à nossa reflexão situações novas. Busco descobrir fatores mais específicos, isto é, mais piauienses, tipo: fatores que sejam “a cara do Piauí” – fatores mais específicos reveladores de uma certa preocupação: a preocupação com o risco de que o Piauí venha a converter-se em satélite de sistemas econômicos estaduais hoje mais fortes, implicando em exportação de postos de trabalho, de receitas e de tributos, conforme tratarei mais adiante. Contemplei, de início, aspectos da (a) geografia, da (b) geografia econômica, da (c) infraestrutura de transportes e de (d) energia; e a (e) cultura.

É de Napoleão Bonaparte o pensamento de que: “*A Política de um Estado está na sua geografia*”. (Apud Cel. Otávio Tosta, in “Teorias Geopolíticas”). (Fig. 1).

Fig. 1

“ A POLÍTICA DE UM ESTADO ESTÁ NA  
SUA GEOGRAFIA”

Napoleão Bonaparte (apud Cel. Otávio  
Tosta, in “Teorias Geopolíticas”).

Certamente esta é constatação relativa, principalmente quando se considera mais que a simples geografia: a geografia econômica. O Japão, por exemplo, pobre em recursos naturais, tira partido dos produtos naturais importados de outras terras. Ou seja, a política japonesa, não na geografia, mas no qualificado homem japonês é que repousa. E faz dos recursos naturais importados, mercê da prodigiosa tecnologia nipônica, produtos acabados de qualidade, logo restituídos ao mercado do exterior, que os adquire em clima de confiança. A propósito, o modelo praticado pelo vizinho Estado do Ceará, igualmente parco em recursos naturais, bem que se parece com aquele adotado pelo Japão: é um dos três Estados

nordestinos que mais se desenvolveram na fase áurea da SUDENE. Já a geografia do Estado do Piauí, nela sim, e aí temos de retornar ao pensamento de Napoleão Bonaparte, é que poderá repousar, em parte, nossa política.

O perfil longilíneo do mapa (1/2): a integração intraestadual. O presente estudo considera destacadamente, mas, como é óbvio, não exclusivamente, o aspecto geográfico, tomado como primeiro passo para a evolução de vasta análise: o aspecto geográfico visível no desdobramento do mapa estadual em numerosas latitudes, desenhando-lhe configuração longilínea, bem como, sem a mesma ênfase, as vastas longitudes. Contemplemos o mapa. (Fig. 2).

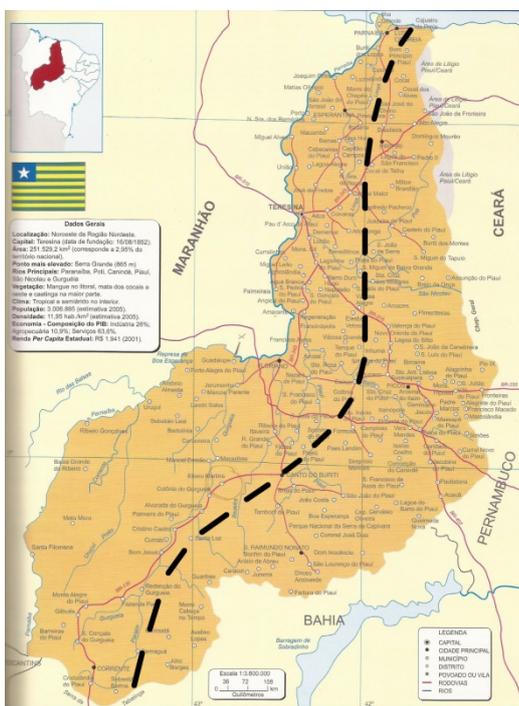


Figura 2

A integração intraestadual. O papel integracionista do Rio Parnaíba. Parece evidente que o principal vetor regente da integração intraestadual deveria ter o sentido da latitude, conforme a linha imaginária indicada no mapa, representativa do que os iniciados na geopolítica denominam vertebração do espaço. No caso, vertebração do espaço piauiense. As alongadas latitudes, ditadas pelos caminhos da colonização, determinam o perfil longilíneo do Estado do Piauí. Essa configuração, insista-se, longilínea, foi desenhada pelo roteiro dos colonizadores: vaqueiros principalmente da Casa da Torre, dos Ávila da Bahia, que se deslocavam do interior do continente para o sul e para o norte, plantando fazendas de gado, que eram também, sem o saberem, sementes das cidades do futuro.

Desde a segunda metade do século XVII, quando se iniciou a efetiva ocupação do Estado principalmente pelos Ávila, já desde então eram precárias as comunicações. E permaneceu assim, é de pasmar, até a segunda metade do século XX. Na verdade, esse papel de integrar o Piauí ao Piauí foi desempenhado pelo Rio Parnaíba, com seus 1.485km de extensão, dos quais cerca de 1.200km navegáveis.

Certa vez, em discurso no Congresso Nacional comemorativo da Batalha de Riachuelo (10.06.1965), o Deputado Plínio Salgado falou sobre o papel dos rios; e os comparou às montanhas. Disse ele:

*“Enquanto as montanhas são paradas, estáticas, os rios são dinâmicos e levam nas suas águas recados e mensagens. (...) Os rios são os portadores das mensagens das longas distâncias de que vieram. Nada melhor para significar a unidade nacional do que o curso dos rios.”*

Tal reflexão nos remete à constatação de que ao longo de pelo menos quatro séculos o Rio Parnaíba desempenhou o papel determinante da integração intraestadual piauiense.

Durante cem anos aproximadamente, desde a segunda metade do século XIX até à primeira metade do século XX, a navegação no Rio Parnaíba, como se sabe, era realizada por navios a vapor. A integração econômica era então evidente, porquanto as barcaças rebocadas pelos navios a vapor subiam as águas conduzindo remédios, tecidos, sal, secos e molhados etc. E desciam trazendo o que hoje se denominam *commodities*. Não vem ao caso demorarmos na apreciação da integração econômica, porque o intercâmbio econômico é conhecido de todos. Cabe indagar sobre a integração cultural, vincando na psicologia coletiva dos piauienses os traços definidores de nossa identidade de povo. Eis uma frente de estudos à espera dos sociólogos, dos psicólogos sociais, dos cientistas sociais. Mas como a integração nunca se dá apenas num aspecto isolado, pode-se afirmar esta antecipação: à integração econômica correspondeu necessariamente integração cultural.

Por pertinente, pode-se pinçar este exemplo emblemático. Houve época, na Cidade de Parnaíba, em que o consumo de água potável já se fazia anteceder do costume de filtrá-la em filtro fabricado artesanalmente em Floriano, a aproximadamente 600km de distância. O filtro era feito de pedra porosa, com o formato de um imenso coração, com o vértice apontado para baixo e em cujo interior se colocava a água barrenta do rio. O filtro se sustentava em móvel onde igualmente se sustentava, abaixo, pote de cerâmica, para o qual se transferia pingo a pingo a água filtrada. (Fig. 3).



Figura 3

Indo ao ponto: o filtro era produto artesanal precioso. E o artesanato, como se sabe, se constitui em notável expressão da cultura de um povo. De outra parte, o consumo de água filtrada é também a elevação a patamar superior de cultura para o qual evoluem os hábitos saudáveis de uma comunidade. Floriano e Parnaíba, pois, separados pelas distâncias espaciais, beneficiavam-se, porém, pelo estreitamento cultural propiciado pelo Rio Parnaíba.

O perfil longilíneo do mapa (2/2): uma situação tornada problemática. O perfil longilíneo do mapa do Piauí, conjugadamente com aspectos políticos de que se tratará mais adiante, tem insuspeitas implicações de natureza adversa para nosso progresso. (Fig.4). É que:

Fig. 4

**Os grandes investimentos – investimentos federais – que eventualmente ocorrem dentro do nosso território, só ocorrem quando ditados por interesses regionais ou nacionais, não por interesses especificamente estaduais piauienses.**

Veja-se a história de nossas rodovias. (Fig. 5).



Figura 5

O Piauí, lá pelo final dos anos sessenta, como já dito, só dispunha de rodovias precárias, em terra, não em asfalto. A primeira rodovia asfaltada presente ao nosso território, a BR-222, veio de Fortaleza, conectando-se com BR 343, tocando em Teresina, e em seguida ligando-se às BR'S 316 e BR 135, atravessando rapidamente nosso alongado mapa e prosseguindo para São Luís, como que fugindo do Piauí.

O que amenizava nosso problema de integração interna era o Rio Parnaíba, com sua pujante navegação a vapor. ( Fig. 6).



Figura 6

Mas, (i) a construção da Barragem de Boa Esperança, (ii) a não-conclusão das eclusas, conjugadamente com (iii) o declínio econômico das exportações, interromperam nossos intercâmbios econômico e cultural por essa via. Como as rodovias – insista-se: rodovias em terra – eram precárias, o Piauí tendia a converter-se em arquipélago de comunidades então interligadas por vínculos enfraquecidos. Inclusive com a própria Capital, Teresina. Seja permitida esta rima acidental: as aspirações coletivas localizadas não eram vocalizadas. As comunidades dispersas no vasto espaço vivenciavam frustrações no referente às suas reivindicações represadas. Não seria de se estranhar, pois, que o descontentamento gerasse, como gerou, movimento separatista, apontado para a criação do Estado do Gurguéia. (Fig. 7).



Figura 7

Ao mencionar o movimento separatista não estou fazendo julgamento de valor, por impertinente aqui e agora. Apenas registro.

Veja-se a história do conjunto barragem / eclusas. De fato, os exemplos da construção da Usina Hidroelétrica de Boa Esperança e da não-conclusão das eclusas são emblemáticos: a Usina hidroelétrica foi construída ditada por interesses imperiosos da Região Nordeste e do País e – só por feliz coincidência – por interesses da geoeconomia piauiense, que por si sós não contariam; ao passo que as eclusas não foram concluídas porque no inconsciente social as elites não atentavam para os imperiosos interesses estaduais piauienses. (Fig. 8). Aliás, a própria usina só foi construída bem ali, no Rio Parnaíba, porque as condições imperativamente determinantes de recursos hídricos, relevo e depressão situavam-se bem ali, e não acolá.



Figura 8

Menciono em seguida exemplo igualmente explícito de que decisões externas comandam os grandes investimentos internos. A menção é à intenção, felizmente abortada, de se construírem cinco usinas hidroelétricas ao longo do Rio Parnaíba. Mesmo com eclusas, que constavam das intenções, as barragens respectivas seccionariam de tal maneira o rio que navegar se constituiria em processo demorado, penoso, oneroso, haja vista que cada transposição de eclusa consome cerca de 2 ½ h, conforme informação do Eng. Cid de Castro Dias. (Disponível em: <http://WWW.antaq.gov.br/portal/pdf/Palestras/Par-naiba>). Seria crime torpedear a navegação e, pois, anular o rio como hidrovia de 1.200km destinada a um porto marítimo.

Atribuo essa nossa vulnerabilidade à vontade externa a dois fatores. Primeiro: a *índole acomodaticia do piauiense*, à qual venho denominando metaforicamente “*psicologia do aboio*”. Segundo, a *inferioridade numérica de nossa representação parlamentar*, em meio à correlação de forças políticas em interação no plano federativo. Quanto à nossa índole acomodaticia: ela tem origem na forma de nossa colonização, realizada passo a passo pelas caminhadas dos colonizadores, plantando, como dito, fazendas de gado: plantando-as nos imensos espaços desertos, onde o silêncio era quebrado talvez somente pela brisa discreta, pelo canto dos pássaros; e onde o silêncio era quebrado, enfim, no cair da tarde, pelo aboio do vaqueiro, à maneira de canção dolente, para serenar o gado. O aboio do vaqueiro, viu-se depois, refluía sobre as próprias pessoas como cantiga de ninar, como acalanto amolecedor, como pastoral aquietadora, fazendo, daquela, uma civilização por assim dizer lenta, mansa e acomodada. Essa mansidão – essa “*psicologia do aboio*” –, que invoco metaforicamente sem pretensões a ciência, se teria insinuado no inconsciente social e contribuído para a formação do nosso eu coletivo de piauienses. Nossa mansidão logo se prolongou em desambição material; e a desambição material, por sua vez, evoluiu em, talvez, inconsciente espiritualidade, com a qual as gerações de agora poderão contribuir para que se implante nestas terras piauienses o que se poderia denominar “*capitalismo social*” condicionante do uso dos fatores produtivos em favor das pessoas, como indivíduos, e dos grupamentos humanos, como coletividades: capitalismo, esse, dito social, segundo o qual a Mãe Terra foi entregue por Deus ao Homem em regime de comodato, cumprindo-nos administrar a propriedade privada como “*hipoteca social*”, na expressão feliz de João Paulo II; e a propriedade pública, por definição, como Bem Comum. Esta a contribuição que o Piauí poderá oferecer ao concerto dos Estados brasileiros dentro da harmonia nacional, assim redirecionando construtivamente a *psicologia do aboio*.

Quanto à fragilidade numérica de nossa representação parlamentar, tenha-se em vista que, enquanto o Piauí dispõe de 10 deputados federais, o Maranhão tem 18 e o Ceará, 22. Portanto, é frágil a ponderação de nossa presença política na Câmara dos Deputados. Tal circunstância põe nos ombros de nossos senadores responsabilidades excepcionais. De todo modo, esses dados nos ajudam a entender a ausência, da Agenda Nacional, da Subagenda Piauiense. Durante minhas experiências de trabalho, acompanhei Governadores do Piauí a Brasília. Fui testemunha de suas penosas vilegiaturas a gabinetes ministeriais, mais pedindo que requerendo...

Uma senhora Economista de minha permanente admiração e continuada reverência, em razão de sua competência técnica e por causa de sua postura sempre correta, incorreu, porém, em momento eventual de equívoco, ao contestar num ponto este diagnóstico que acabo de fazer e com o qual venho martelando a cabeça dos meus conterrâneos, como modesta contribuição para que melhor nos conheçamos a nós próprios e despertemos para os assuntos legítimos de nosso desenvolvimento. Para aquela Economista, a não-conclusão das eclusas de Boa Esperança se deveria apenas a uma espécie de lei de inércia em nível nacional, a mesma que teria determinado a não-construção de eclusas no Rio São Francisco, as quais estariam em função da Usina Hidroelétrica de Paulo Afonso.

Tive oportunidade de entrevistar o Engenheiro Eletrotécnico Alberto Sales, veterano, seguro profissional, conhecedor familiarizado com o que se passou em Paulo Afonso. Ele me esclareceu com dados contundentes que a formação geológica, onde foi construída a Usina, resolvia-se numa garganta que não sugeria a construção de eclusas. Ouvi também informações técnicas de Dr. Lauro Andrade Correia, Professor emérito da UFPI, profundamente estudioso, segundo quem as eclusas ali teriam de alcançar a altura de 70m, equivalente, acrescento, a um prédio de 22 andares: impraticável.

A Rodovia Transpiauí. Durante o regime militar – quando as vozes técnicas encontravam mais ressonância – foi possível ao Estado, sobretudo com esforço financeiro próprio e apesar de suas combalidas finanças, construir a perna vertical do que o Governador Alberto Silva denominava Grande Y. (Fig. 9).



Figura 9-A

Figura 9-B

Estava-se no ano de 1972. Antônio Augusto dos Reis Veloso, Secretário Adjunto do então Ministro do Planejamento, seu irmão João Paulo dos Reis Velloso, telefonou, recém chegado do exterior, ao Secretário do Planejamento do Piauí, Pádua Ramos, para informar: – *estive com o Castro Neiva, Gerente do Banco do Brasil em Londres, piauiense. Ele está disponibilizando crédito de US\$10 milhões para o Piauí fazer estrada.* Resumindo: o Ministro

Delfim Netto, da Fazenda, não permitiu que o Banco do Brasil fizesse o empréstimo, alegando que se trataria de estatização do crédito. Seus jovens assessores assumiram autoritariamente o comando do assunto, mas, enfim, o financiamento saiu, da parte de instituição financeira transnacional e privada, se não me engano o Banco de Boston. O certo é que a estrada foi implantada, mas – isto é que se sublinha – por via de esforço próprio do Piauí, cujas finanças, por equilibradas, permitiram esse endividamento.

A **Fig. 9-A** retrata também a perna vertical do Y: de Floriano ao extremo sul; e a **Fig. 9-B**, o segmento Teresina/Floriano, implantado depois pela União. Em ambas as figuras aparece ainda a BR-343: Teresina/Luís Correia.

A BR-343. Com relação à Rodovia BR-343, de Teresina ao litoral, as circunstâncias de se estar vivenciando então regime militar – quando, como já dito, as vozes técnicas eram mais atenciosamente escutadas – permitiram sua construção pela modalidade de delegação do DNER (órgão antecedente do DNIT) ao DER do Piauí. Tratou-se de exceção à regra.

A organização “lenta, firme e gradual da infraestrutura e da produção”. Criou-se em meados dos anos sessenta poderoso mecanismo financeiro de indução de investimentos privados: empresários de todo o Brasil tinham a prerrogativa de descontar parcela do Imposto de Renda devido para aplicar em empresas que se instalassem no Nordeste e no Norte de Minas Gerais. Esse incentivo fiscal ficou conhecido como “sistema 34/18; e, depois, como FINOR. Logo os Estados da Região também conceberam incentivos semelhantes. Logo os Municípios também assim procederam.

Os empresários tinham diante de si um leque de opções locacionais. Onde investir? Em qual Estado? É óbvio que suas opções recairiam ali onde houvesse infraestrutura de apoio, notadamente energia e estradas. É incrível como o requisito da preexistência de matéria prima se fazia relativo. Sobre disponibilidade de energia: a Usina de Paulo Afonso foi inaugurada em janeiro de 1955; e a de Boa Esperança, só cinco anos depois: abril de 1970.

O Piauí (e o Maranhão), portanto, chegaram depois, no atendimento aos pré-requisitos de atração de investimentos, justamente quando já passara a fase áurea dos incentivos fiscais mencionados, a qual teve início a partir da segunda metade dos anos sessenta, alcançou o apogeu nos anos setenta e se encerrou no ano de 2001. Até o apogeu do sistema, não havia nos dois Estados estradas a não ser em terra. Nem energia. Piauí e Maranhão beneficiaram-se apenas dos restolhos dos incentivos fiscais da SUDENE.

No referente, em particular, ao Piauí, as oportunidades de investimentos, quanto a minérios, poderiam ser identificadas só precariamente. Pois o Projeto RADAM, cuja técnica de prospecção era considerada, na época, avançada, quase nada revelou sobre o Piauí. Só recentemente foi possível surpreender todo mundo, de fora e de dentro do Estado, com a revelação confirmada da existência, entre outros minérios, de ferro, manganês, níquel e gás; a com a revelação fortemente sintomática de que pode haver petróleo.

Quanto a oportunidades agropecuárias e agroindustriais, poder-se-á mencionar um ou outro projeto, incapazes por si sós de produzirem impacto.

Enfim, o Piauí praticava o clássico modelo – e o praticava timidamente – de sistema exportador de matérias primas. As transferências de recursos governamentais União / Estado assumiam importância decisiva.

Construídas, pois, as estradas básicas; exploradas outras fontes de energia, com destaque para a eólica, podendo-se acrescentar a bioenergia como perspectiva; estendidas aos poucos as linhas de transmissão de energia; constatada a disponibilidade de recursos hídricos abundantes, – eis como se nos apresenta o cenário dos dias de hoje, que poderá ser assim descrito:

- desenvolve-se ao sudoeste do Estado notável produção de soja, de algodão e de milho, o mesmo acontecendo nas vizinhanças: Maranhão, Tocantins e Bahia;
- desenvolve-se no norte pedagógico exemplo de exploração de agricultura orgânica;
- operam em Teresina pouco numerosas unidades industriais, mas com destaque para uma grande fábrica de confecções: pouco numerosas mas exemplificativas;
- o Estado, considerado no seu todo, poderá ser uma potência econômica, em função da fruticultura para exportação, da pecuária de corte, da pecuária de leite e também da indústria pesqueira e do turismo. E ainda da produção de bioenergia.

*A satelitização do sistema produtivo piauiense: uma tendência.* Ocorre, porém, que a logística subjacente ao seu sistema de transportes ignora a ZPE-Zona de Processamento de Exportação que se está implantando no Município de Parnaíba, à margem do rio do mesmo nome e a cerca de 18km do Porto de Luís Correia. Ignora os demais espaços industriais de Parnaíba. Essa logística é também alheia ao Porto de Luís Correia, em fase de conclusão, e que se constituirá em coroamento da navegação fluvial. A logística subjacente ao seu sistema de transportes consagra-se por rodovias e ferrovias que partem de Teresina para os portos de São Luís, a oeste, e para o Porto do Pecém, a leste. (Fig. 10).



**Figura 10**

O que é de estarrecer é que frequentemente integrantes da chamada elite são favoráveis a que a navegação do Rio Parnaíba seja restaurada só até Teresina, a partir de Santa Filomena. Como se daí para a frente não houvesse rio. Como se não estivesse sendo construída uma ZPE-Zona de Processamento de Exportação, em Parnaíba, e não houvesse ali outros espaços agroindustriais ou industriais; como se, enfim, não se estivesse construindo um porto marítimo na foz do rio, como coroamento de sua navegação. São favoráveis a que se continue utilizando os Portos do Maranhão e do Ceará. Não compreendem que a ZPE, o Porto e outras realizações infraestruturais ao norte estarão em função do Estado do Piauí e não do norte do Estado do Piauí.

Alegam não haver justificativa para o Porto. Parece que esse aventureiro palpite procede da importação de raciocínio de primeiro mundo, impropriamente aplicado. Com efeito, os economistas norte-americanos ensinaram aos economistas latino-americanos método de como identificar a viabilidade econômica de um investimento – o método de apuração da chamada relação Benefício/Custo. Caberia a nós do mundo em desenvolvimento adotar o que mestre Guerreiro Ramos denominou “redução sociológica”: distinguir criticamente quando se faz válido ou inválido o método em determinadas circunstâncias vivenciadas por comunidades ainda em desenvolvimento. Mas pelo menos no mundo acadêmico não se vem assumindo posição crítica. Nas áreas ainda em desenvolvimento, se se alimenta a planilha de um computador com dados acanhados, que é o que se constata no tempo presente vivenciado pela comunidade, segue-se que lá na ponta o que sai são indicadores coerentemente acanhados. O que se faz correto é trabalhar com cenários, os quais são concebidos por mentes não bitoladas. Cumpre aos técnicos municiar os estadistas dos dados virtuais. Para que os estadistas possam visionar o futuro segundo aquela escala de grandeza, no caso, para que tende o Piauí, um dos Estados mais bem dotados de recursos naturais do Brasil. No tempo

da II Grande Guerra, havia na General Motors um cartaz que dizia:

“De acordo com a teoria da aerodinâmica, e como pode ser demonstrado experimentalmente, a abelha não é capaz de voar. A relação entre o tamanho, o peso e a forma de seu corpo, dum lado, e a extensão das suas asas, do outro, tornaram-lhe o vôo impossível. Mas a abelha, como ignora inteiramente essas verdades científicas, atira-se para adiante, e voa assim mesmo.”

Claro que os administradores da General Motors não acreditavam nas aparências. Tiravam partido das aparências para incentivar pessoas a ousarem. Que os estadistas de nosso Estado ignorem o método da relação benefício / custo e sigam em frente, como a abelha, tendo presente que aqui não é o tráfego ora existente que justifica a navegabilidade: ela não será efeito; a navegabilidade, esta é que promoverá o fluxo de mercadorias a serem transportadas: ela será causa.

A figura que se segue (Fig. 11) oferece dados comparativos referentes, ilustrativamente à soja, entre diferentes opções logísticas, a saber: *opção “A”* – transporte pelo rio de Santa Filomena a Teresina. Transbordo para trem. Seguindo de Teresina para São Luís; *opção “B”* – transporte pelo rio de Santa Filomena a Teresina. Transbordo para trem. Seguindo de Teresina para Fortaleza; e *opção “C”* – transporte continuado pelo rio, e somente pelo rio, sem transbordo, de Santa Filomena a Luís Correia.

Segundo as três opções, para esses três destinos, a soja poderá alcançar o Oriente, digamos, a China, encurtando as distâncias via o recém ampliado Canal do Panamá, o que vale como contribuição para a competitividade. Mas Luís Correia parte na frente, conforme demonstrado pelos indicadores de proporções constantes da coluna (9), da mencionada figura.

Cumpra ponderar:

- os portos maranhenses estão saturados. Os produtores de soja do sul do Piauí e adjacências por vezes dependem dos favores de outros exportadores;
- o Porto do Pecém receberá pelo mar as matérias primas para a siderúrgica; e ainda pelo mar as matérias primas para a refinaria. E enviarão, também pelo mar, os produtos finais da siderúrgica e os produtos finais da refinaria. Logo será porto superutilizado: saturado.

A figura que se segue promove a comparação, aplicada ao caso, entre os três percursos: A - Santa Filomena /Teresina / São Luís: 1.287km; B - Santa Filomena / Teresina / Fortaleza: 1.444km, bem como C - Santa Filomena / Luís Correia: 1.200km.

A vantagem do percurso para Luís Correia não se expressa só por causa da menor distância. Também se expressa por se tratar de percurso contínuo, sem segmentação e *sem transbordo*, todo tempo por hidrovia. A última coluna da figura, indicativa, como comparação, das proporções dos custos alternativos, apresenta a hierarquia constante da Fig. 12, que se lhe segue.

Fig. 11:

HIDROVIA E FERROVIA: CUSTOS COMPARATIVOS APLICADOS AO CASO(\*)

Os Preços Relativos (1.000 ton x km) indicados nas colunas 3 e 6 estão disponíveis em: FGV Marco Antônio de Oliveira 2005, p.63. Os dados das distâncias estão disponíveis em: <http://br.distanciacidades.com/calculador?from=>

BRASIL (US\$/\*\*)

(1) OPÇÕES	(2) 1º SEGMENTO	(3) UNIDADES MONETÁRIAS	(4) SUBTOTAL (2)x(3)	(5) 2º SEGMENTO	(6) UNIDADES MONETÁRIAS	(7) SUBTOTAL (5)x(6)	(8) TOTAL	(9) INDICADORES DE PROPORÇÕES
"A" Destino: SLZ	SFL/THE: 855km Rio Parnaíba	\$9	\$7.695	THE/SLZ 432km Ferrovia	\$16	\$6.912	\$14.607	1,35
"B" Destino: FOR	SFL/THE: 855km Rio Parnaíba	\$9	\$7.695	THE/FOR 589km Ferrovia	\$16	\$9.424	\$17.119	1,59
"C" LCR	ROTEIRO CONTÍNUO (Não segmentado)							
	SFL/LCR 1.200km Rio Parnaíba/Rio Igarapu				\$9		\$10.800	1,00

(\*)Outros dados alternativos, constantes de outros estudos, foram examinados, apresentando a seguinte proporção (preço/US\$cents/ton milha): 2,28 > 0,74. Optou-se pela proporção conservadora, a constante da tabela. Cabem três observações: 1º) há entre os modais relações estruturais, predominando sobre as conjunturais, em qualquer cenário da dinâmica econômica; 2º) daí que a diferença de fretes em função de cada modal apresenta a hidrovia como a menos onerosa, sempre; 3º) notar que nos roteiros Teresina/São Luís e Teresina/Fortaleza há *custos de transbordo rio/ferrovia*, aqui não consignados, o que aumenta a vantagem econômica da opção para Luís Correia; 4º) cabe esta **ressalva da maior relevância**: as quantidades e os valores da tabela valem como simulação, com dados que não dizem respeito à realidade estudada. Valem, apenas, para indicar proporções: proporções variáveis no tempo e no espaço, mas não a ponto de alterar as

ordens relativas dos custos, ordens essas ditadas destacadamente pelos valores comparados dos fretes modais.

(\*\*) Taxa: 2,90 reais por dólar. Siglas: - SFL: Santa Filomena; THE: Teresina; SLZ: São Luís; FOR: Fortaleza; LCR: Luís Correia.

Fig. 12

Santa Filomena / São Luís	x	Santa Filomena / Luís Correia
1,35	>	1,00
Santa Filomena / Fortaleza	x	Santa Filomena / Luís Correia
1,59	>	1,00

As demonstrações precedentes não devem levar o observador a invocar quais as matérias primas que com certeza se encaminharão ou para a hidrovía ou para a ferrovia ou para a rodovia. Conhecem-se as regras gerais, as quais se submetem com naturalidade ao discernimento de cada empresário-usuário, que só ele tem, mais que a prerrogativa de tomar a decisão, a clarividência para tomá-la, segundo a circunstância de cada caso.

Agora, indo ao ponto. Se o Piauí (a) não restaurar a navegação do Rio Parnaíba; e (b) não concluir o Porto de Luís Correia, não restarão ao empresário outras opções senão as de encaminhamento das matérias primas geradas dentro do Piauí para São Luís ou Fortaleza ou Suape, onde – nesses destinos sim – poderão receber, conforme o caso, tratamento agroindustrial ou industrial. Sobretudo com a implantação da ferrovia Transnordestina, desenhada para penetrar invasivamente o espaço piauiense e pinçar nossas *commodities*.



Figura 13

O que significaria: criar fora do Estado, em empresas implantadas lá: (i) postos de trabalho que seriam criados aqui; (ii) receitas que poderiam ser auferidas por empresas que se instalassem aqui, mas que passariam a ser usufruídas por empresas que se implantassem lá;

e (iii) tributos recolhidos lá fora em vez de pelo tesouro piauiense. Teríamos um Piauí, não como exportador do que lhe sobra, mas como exportador do que lhe falta... Ou seja: O PIAUÍ SE CONSAGRARIA COMO SATÉLITE DE ESTADOS OUTROS DA REGIÃO NORDESTE. Não somos contra a Ferrovia Transnordestina. Nem contrários a que se estabeleça uma cadeia viária promotora da integração intrarregional nordestina – eis que o Piauí deseja prosperar e crescer dentro da comunhão nacional. O que queremos é fazer a mesma coisa dentro do espaço estadual piauiense. Acreditamos que, se o Piauí completar inteligentemente suas pré-condições internas, com destaque para a infraestrutura de transportes, segue-se que será outro o cenário.

Cortejando o homo economicus. A mundialização dos mercados vem permitindo: a) que todo mundo veja o que se passa no mundo todo. Avassalou-se o conceito de grotão; b) a mobilidade dos fatores alcançou velocidade como nunca houve antes na história: mobilidade de (i) capitais, de (ii) máquinas e equipamentos e tecnologia, bem como de (iii) recursos humanos. Considerando o cenário piauiense no qual se venha a confirmar: a) o apoio da infraestrutura de energia, transportes, comunicações e água; b) no qual se faz visível a existência de recursos naturais nobres e a ocorrência das mais versáteis oportunidades de investimentos inclusive turísticas; e c) a disponibilidade de mão de obra barata, – seguir-se-ia, como uma primeira hipótese, que o *homo economicus*, digamos, do primeiro mundo, movido a racionalidade, tal como os automotores se movem a combustível, necessariamente deslocaria para cá os fatores de produção que lhe permitissem compartilhar aqui, vantajosamente, do processo de exploração da riqueza.

Ocorre, porém, que o *homo economicus* é, como sabemos, abstração concebida pelos economistas: não existe em carne e osso. Daí que não será o caso de se esperar que a só racionalidade empurre para o Piauí caçadores de oportunidades, em obediência a forças mecânicas movidas pelo determinismo da natureza. Os antigos diziam: “*as coisas não caem do céu.*” É preciso também a presença da determinação humana, da vontade política. Ou seja, é preciso também a assunção de postura proativa que atue pelo Piauí fora do Piauí, fora do Brasil, lembrando que hoje nosso País dispõe de experiência nessa área, com o apoio do Itamaraty, da ApexBrasil, do BNDES e de outras entidades igualmente possuidoras de traquejo de atuação entre investidores externos.

Combinar os fatores. Todos nós já passamos pela experiência de nos mudarmos de um endereço para outro. Depois de termos tomado cedinho o café da manhã, eis que chega o caminhão da mudança. Pomos toda a bagagem no veículo e nos mandamos para o endereço novo. Lá para as dez horas, ocorre-nos tomar um simples cafezinho. Mas não podemos. Por

que? Tudo o que nos permitiu de manhã cedinho tomar café não se encontra no novo destino? Sim, é verdade. Mas o fogão está na sala de estar, o café em caixote que ninguém sabe onde se encontra, o açúcar também e assim por diante. Ou seja, as coisas existem, mas estamos por enquanto impedidos de combiná-las. Vive-se o desencontro das pessoas com as coisas e das coisas entre si. Se denominarmos “*fatores*” as coisas encaixotadas e até a vontade humana, concluímos que existe o desencontro dos fatores.

O Piauí se parece com o novo endereço aonde acabamos de chegar, pois aqui coisas, pessoas e ideias se apresentam desencontradas. Lá vai passando o Rio Parnaíba na planície, desencontrado das máquinas e equipamentos necessários à sua dragagem. Lá se vai a soja, para o Maranhão, desencontrada da hidrovía que seria o Rio Parnaíba; e que a levaria até o Porto de Luís Correia, todavia inconcluso. Acolá jaz o ferro e o manganês e o níquel, esperando decisões de fora para dentro. Esta reflexão poderia alargar-se e abranger outros fatores, como a carência de uma teia ferroviária e rodoviária, a deficiência da transmissão de energia, a distribuição desigual da educação e da saúde e assim por diante.

#### *Um Projeto para o Piauí.*

Quando nos mudamos de um endereço para outro, nós vamos aos poucos pondo ordem na casa e, segundo nosso senso de organização, colocamos cada coisa em seu lugar, para que a casa seja mais que uma casa: seja um lar, onde “pessoas, coisas & animais” convivam harmonicamente, “cada qual no seu quadrado”, conforme o estilo de cada família. O mesmo deve acontecer com a comunidade estadual. A combinação dos fatores para o desenvolvimento deverá ser regida por uma diretriz central, que confira nexos coerentes entre eles.

Realmente, as comunidades de cada Estado têm perfil psicossocial próprio, que faz, de cada uma, comunidade diferente das demais. Parece que nosso perfil psicossocial repousa sobre a cordialidade nascida, como já dito, da “*psicologia do aboio*”, prolongada em desapego material e enfim resolvida em espiritualidade alimentadora, repita-se, do que se poderia denominar “*capitalismo social*”. Mas o desapego dos piauienses dos bens materiais deve ser calibrado, de modo a não descambar para a indiferença para com os recursos naturais de que a natureza nos dotou, como diriam uns, ou como Deus nos dotou, como diriam outros, eu inclusive. Como na metáfora bíblica, não devemos deixar o talento escondido debaixo da terra. É preciso, pois, desenhar algo como UM PROJETO PARA O PIAUÍ, capaz de ir aos poucos liberando nossas riquezas, em favor do nosso Estado, de nosso País e mesmo da Raça Humana. Deve, o Projeto, apontar para compromissos profundos, caracterizados por metas seminais, estruturantes, das quais possam derivar sucessivos Planos de Metas como

desdobramento do Projeto ao longo do tempo. Portanto, Plano de Metas não se confunde com Projeto. O Plano de Metas fica aquém do horizonte temporal visível. O Projeto vai além. Atribui-se a Sêneca a reflexão, sobre a antiga navegação a vela, de que *“nenhum vento sopra a favor de quem não sabe para onde vai.”* O Projeto expressa a manifestação de vontade de uma comunidade, a qual sabe para onde quer ir.

Já vimos, antes, as vantagens do Rio Parnaíba como hidrovia, apropriada para o transporte de determinadas *commodities*, conforme assim o entendam os empresários – hidrovia com custos dotados de competitividade influenciadora da competitividade de nossos produtos no próprio mercado internacional. Já vimos como o cenário internacional é marcado pela aceleração da mobilidade dos fatores. Cabendo a nós prepararmos internamente para, externamente, estimular os empresários piauienses e brasileiros e também para recepcionar o desembarque em nossas terras piauienses de empresários das mais distintas latitudes e longitudes de fora do País. Os recursos naturais, a infraestrutura de energia e, em fase de consolidação, de transportes, o baixo custo da mão de obra, o crédito especializado, os incentivos fiscais e assim por diante, – todo isso conjugadamente forma o campo magnético de atração de investimentos.

O uso apontar as linhas gerais de metas estruturantes, conforme balanço que não esgota o tema; e conforme linhas gerais sobrepassando detalhes que não vêm ao caso em estudo como este. Na verdade, apenas pinço tópicos que me parecem capitais, alimentadores de um Projeto para o Piauí. Cabendo a ressalva de que as provocações que aqui levanto devem passar pelo crivo do sistema estadual de planejamento, como pré-condição para que alcancem a desejável consistência. E mais: devem, mais que envolver esses tópicos, transcendê-los na composição de uma visão abrangente e totalizante.

Energia. Conforme sabemos, somos ricos em opções de fontes de energia. Salvo melhor juízo, o ponto a considerar é a transmissão de energia, precária em algumas subáreas do território. É rigorosamente indispensável superar essa deficiência, sabido como a energia é a infraestrutura da própria infraestrutura.

Transportes. Já se sabe que o Rio Parnaíba é o mais potente meio estruturante com que conta a logística piauiense: projeto realizado pelo artesanato divino moldado ao longo de milhões de anos do calendário cósmico. Seu vale é, por isso mesmo, *“o vale da decisão”*, conforme a feliz expressão de respeitado economista brasileiro nascido no Piauí: João Paulo dos Reis Velloso. Uma visão logística essencial implicaria em repetir aqui monotonamente tudo aquilo que todos nós já sabemos como carente de inadiável realização, no referente: à restauração da navegação do Rio Parnaíba, passando pela conclusão das eclusas; à

conclusão do nosso porto marítimo; à restauração da ferrovia Altos / Luís Correia; à solução do problema do aeroporto de Teresina; à implantação do Porto Seco de Teresina; à conclusão do aeroporto de São Raimundo Nonato; à inflexão da Transnordestina rumo ao litoral; e assim por diante. O para o que desejo solicitar a atenção, no tocante a Transportes, talvez como algo novo, é para logística mais localizada, aquela que poderá tirar partido da proximidade entre a mesorregião mineira e a mesorregião agrícola: aquela, situada no sudeste, ostentando, com destaque, o ferro, o níquel e o manganês; e esta, no sudoeste, gerando a soja, o milho e o algodão. E então construir provavelmente interligando essas duas mesorregiões sistema ferroviário convergente para o rio, com vistas ao transporte de minérios e de produtos agrícolas, com ganhos de escala. É o que insinua a Fig. 14, desenhada sem atentar para a técnica, apenas com caráter meramente impressionista ou simbólico.

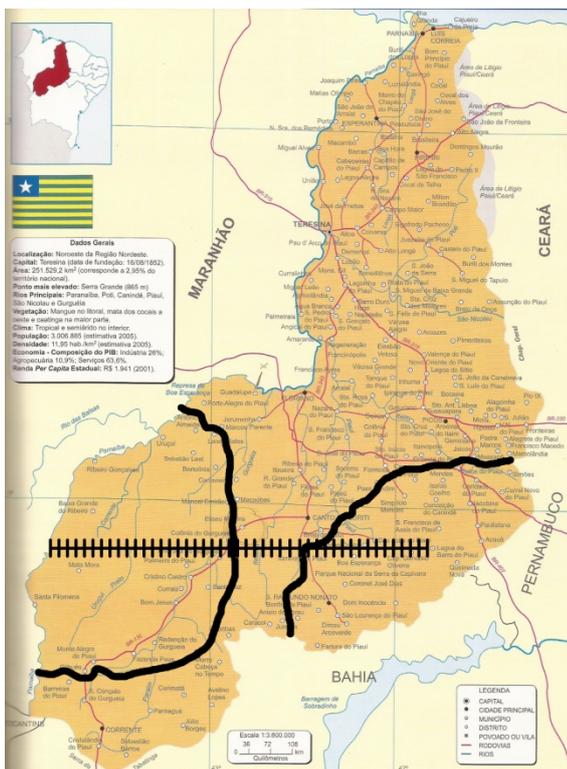


Figura 14

**Educação.** Embora, como sabemos, a Educação vise por primeiro à edificação do Homem Integral, destaca-se aqui, sob a abordagem da busca do desenvolvimento econômico, a Educação como instrumentação da Pessoa Humana enquanto agente da produção: sua formação profissional em função da produtividade e, por esta via, da competitividade. Neste sentido, o Piauí deve não só incrementar o ensino quantitativamente, como também elevá-lo qualitativamente, inclusive incorporando as conquistas da eletrônica e da informática, de que

se constitui em exemplo eloqüente a mecatrônica. O Estado atentar-se-á para a descentralização do ensino dos centros mais urbanos para aqueles espaços campestres onde se pratica a produção agrária e onde se praticará a produção mineira. Neste sentido, poder público e setor privado, com toda certeza, estabelecerão vínculos de colaboração no referente a todos os níveis de ensino. Deve-se implantar nas localidades mais distantes, onde se cultivam *commodities* e onde se explorará a atividade mineira, unidades de ensino ao abrigo de *campi* das universidades, sob os auspícios de universidades públicas e quiçá de universidades privadas e ainda do IFET- Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia, bem como do SENAI – Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial. E assim por diante.

Saúde. No referente à Saúde, esta irmã siamesa da Educação, a sugestão é no sentido de que se reveja a cadeia de unidades de saúde presentes ao território do Estado. Poder-se-ia implantar, com elevado nível de ambição, ao longo de calendário voltado para o longo prazo, três hospitais de base, os quais aliviariam a pressão sobre Teresina, situados possivelmente, conforme venham a indicar os estudos técnicos: em Parnaíba, em Floriano e em Bom Jesus, – em volta dos quais se construíssem, segundo progressão em círculos concêntricos: hospitais regionais, hospitais locais, unidades mistas, ambulatórios de especialidades, ambulatórios gerais, centros de saúde e postos de saúde.

\*\*\*

São estas, pois, as quatro colunas basilares para as quais sugiro destacada, mas não exclusiva, atenção: *Energia, Transportes, Educação e Saúde*, como os pontos de resistência centrais, os quais devem ser opostos ao processo de transformação do Piauí em satélite de núcleos produtivos mais fortes. Ou, em outras palavras, liberar as riquezas piauienses em favor do progresso do Brasil, mas passando por esta primeira estação: o progresso do Piauí.

Todos os elos de uma corrente devem ser fortes, para que seja forte a corrente. Todas as unidades nacionais devem prosperar, para que também prospere o todo nacional. E o Piauí poderá afirmar-se ao abrigo de tão sábia diretriz, pelo bem dos piauienses e pelo bem de todos nós, brasileiros.

