



Presidência da República
Casa Civil
Secretaria de Administração
Diretoria de Gestão de Pessoas
Coordenação – Geral de Documentação e Informação
Coordenação de Biblioteca



BIBLIOTECA DA
PRESIDÊNCIA
DA REPÚBLICA

ENCERRAMENTO DO SEMINÁRIO MARANHÃO: NOVA FRONTEIRA ECONÔMICA DO BRASIL

São Luís, MA
3 de outubro

Uma reflexão sobre o desenvolvimento maranhense e o aumento de sua presença no conjunto nacional, por quem tem sido o próprio artífice desse progresso.

29 de setembro — O Presidente Sarney veta 24 pontos da resolução do Conselho Nacional de Informática. Um dos vetos implica na exclusão das multinacionais do fornecimento de «software» para microcomputadores, restringindo tal fornecimento apenas aos grandes computadores.

3 de outubro — Numa curta visita a São Luís — a última que faz ao Maranhão antes das eleições —, o Presidente José Sarney assina o decreto que regulamenta a Lei 7.505 (Lei Sarney), visando incentivos fiscais para investimento em cultura.

Este simpósio foi um importante momento de reflexão sobre a realidade maranhense e representa a consciência clara da necessidade de avaliar oportunidades e balizar o futuro. O Maranhão vive uma nova e grande esperança.

Abrem-se horizontes que extrapolam suas perspectivas regionais e o inserem numa dimensão maior na economia do País e, dentro desta, num extraordinário pólo de intercâmbio internacional.

Vim participar deste evento para uma vez mais reafirmar minha fidelidade às raízes, minha vinculação irrenunciável ao destino desta terra que é meu sangue. Rui Barbosa proclamava sempre ser a Bahia fonte permanente de todas as suas inspirações. O Maranhão para mim não é só inspiração. É vida, é saudade que não deixa de doer um só dia, é sonho, é amor demais.

Durante três dias, debateram-se aqui temas da mais alta importância para o estado e a região, ensejando uma visão clara e objetiva não só do que se vem fazendo, mas do que se pretende implantar para dinamizar a economia maranhense e aumentar sua presença no conjunto da economia nacional. Empresários e autoridades dos governos federal e estadual puderam discutir amplamente e, com franqueza, diversos aspectos de problemas que tocam de perto a sociedade em geral e os produtores e investidores, reais ou potenciais, nos mais variados campos: mineral, de transportes, irrigação, planejamento, ciência e tecnologia, e cultura.

Foi um exercício exemplar de diálogo e participação e estou convencido de que iniciativas, como esta, devem estar à frente dos projetos de desenvolvimento integrado de que o Brasil necessita.

Congratulo-me, pois, com os organizadores e os participantes deste evento, na certeza de que seus variados resultados frutificarão no crescente contributo desta região no progresso social e econômico do Brasil.

O tema que nos uniu neste simpósio é a condição do Maranhão como nova fronteira do desenvolvimento brasileiro.

Não posso deixar de fazer um paralelo entre essa realidade do Maranhão de hoje e o processo que estamos vivendo no Brasil. Todo o país é hoje, felizmente, uma grande frente de trabalho e de produção.

Graças à criação de novas condições econômicas e ao apoio e compreensão decididos da população, pudemos transformar em realidade uma diretriz fundamental que o governo traçou, interpretando o sentimento unânime da sociedade brasileira: retomar o crescimento econômico,

combater o desemprego, eliminar a inflação galopante, criar e distribuir a riqueza para pagarmos nossa maior dívida, a dívida social. E é precisamente sob essa perspectiva que desejo avaliar o que hoje ocorre no Maranhão.

A retomada do crescimento econômico brasileiro e o conseqüente e desejado progresso social não podem depender apenas da reativação econômica das áreas produtivas tradicionais. Ela se baseia, também, na incorporação, ao processo produtivo brasileiro, de novas áreas, capazes de gerar múltiplas atividades econômicas, regionalizar a riqueza, criar novos pólos de desenvolvimento.

Historicamente, o desenvolvimento econômico brasileiro promoveu uma concentração social e regional da renda, que teve como conseqüência perpetuar o Brasil de muitos brasis, criar esta hipoteca social — e moral — que hoje constitui o maior desafio para a modernidade do País: o da convivência, lado a lado, da riqueza e da miséria, da opulência e da marginalidade, do dinamismo gerador de progresso e estabilidade social e da estagnação desesperançada, do Brasil do futuro e do Brasil fora do tempo.

O Brasil moderno não admite mais os meros «ciclos econômicos», que marcaram tão profundamente a nossa história regional como epopéias de riqueza fugaz, a retirar regiões de um marasmo secular para logo lançá-las na dolorosa decadência, na estagnação humilhante, ao sabor de preços de matérias-primas e dos caprichos de mercados externos.

A verdadeira riqueza é aquela que permanece, que se transforma em progresso social duradouro e abrangente, que cria civilização. Deve ser, portanto, uma riqueza fundada na diversidade, criada com um espírito de permanência e não de mero oportunismo, de planejamento e não de improvisação.

A democracia tem cada vez mais de aprimorar-se como um regime justo, capaz de melhorar a vida das pessoas, de não permitir a exploração do homem pelo homem. Enfim: liberdade, fraternidade, igualdade. Uma sociedade justa oferece segurança à iniciativa privada, fortalece a liberdade econômica, destrói os radicalismos, conjura a violência, gera confiança.

É preciso deixarmos para o passado o quadro tradicional em que, dentro do próprio Brasil, como que a projetar um mundo desigual contra o qual lutamos, dividíamos nossas regiões em áreas de dinamismo e progresso industrial, e áreas presas à exportação de matérias-primas e produtos agropecuários. Não podemos impor a nós mesmos a injustiça das teorias das vantagens comparativas, porque contamos hoje com a ferramenta do planejamento e com a consciência de que um país se muda à base de vontade política, expressa na avaliação objetiva do potencial de cada região, em investimentos na infra-estrutura, em incentivos reais, e na construção da confiança, base de toda atividade produtiva.

O Maranhão é exemplar a esse respeito. É um caso particularmente ilustrativo de uma pujante fronteira econômica e social, que se coloca na vanguarda desta nova etapa da interiorização do desenvolvimento e da retomada do nosso crescimento econômico.

Coube-me, pelas mãos do destino, viver etapas importantes no desenvolvimento deste Estado, vincular-me de maneira definitiva em sua trajetória rumo ao progresso. Governador, há vinte anos, montei as infra-estruturas que possibilitaram grandes transformações. Era aquela época um tempo de pobreza absoluta. Não tínhamos um quilômetro de estradas asfaltadas, o estado possuía apenas um ginásio público, toda a energia instalada era de 10 megawatts, inferior ao consumo do edifício Avenida Central, no Rio de Janeiro, então referência para comparações. Lá se consumiam 16.000 kilowatts. A idade média de vida era de 29 anos. São Luís tinha 150.000 habitantes. O desafio era grande, mas sedutora a tarefa. O primeiro passo foi a criação de uma equipe, congregar recursos humanos.

Corresponde a esse tempo a criação da Universidade do Maranhão, a fundação das Faculdades de Engenharia, Agricultura, Comunicação, Educação e Administração. O lema era uma escola por dia, um ginásio por mês e uma faculdade por ano. Criamos, também, o CEMA, centro pioneiro no Brasil de ensino através da televisão. É desse tempo o Projeto João-de-Barro, escolas da comunidade rural. A infra-estrutura foi sendo montada. Criamos a TELMA,

primeiro plano-diretor estadual de telecomunicações do País; a CAEMA, para saneamento básico, que construiu o sistema de abastecimento de água de São Luís, a barragem do Batatã, a estação de tratamento do Sacavém, que interiorizou o abastecimento d'água em mais da metade dos municípios do estado, além dos sistemas simplificados de saneamento básico. Nasceu a COHAB, com a construção dos primeiros conjuntos habitacionais não só em São Luís, como no interior.

Criamos a nova CEMAR com novas usinas e cobrimos setenta por cento do estado com energia de baixo custo, através de linhas de transmissão. Terminamos a primeira etapa do Porto de Itaqui.

No setor de transportes, foram abertos os traçados viários que deram ao Maranhão a melhor malha do Nordeste. Fez-se o asfaltamento da rodovia São Luís-Teresina; abertura e asfaltamento da rodovia Miranda-Arari-Santa Inês; construção da rodovia Peritoró-Presidente Dutra-Colinas-Pastos Bons (importante rodovia de ligação da região sul do estado com São Luís); Santa Luzia-Açailândia (integração da região tocantina maranhense, servida pela rodovia Belém-Brasília, a São Luís); acessos das cidades de Pedreiras, Codó e Coroatá à rodovia São Luís-Teresina; implantação do primeiro sistema rodoviário da baixada maranhense e travessia da Baía de São Marcos com *ferry boat*; as rodovias para Itaúna-São Bento-Pinheiro, Pinheiro-Santa Helena, Pinheiro-Cocalinho; construção da rodovia de ligação de Carolina com a Belém-Brasília; rodovia Carolina-Estreito. Rodovia de ligação de São Luís ao Porto de Itaqui, com a construção da barragem do Bacanga; implantação do sistema viário da grande São Luís, incluindo a construção das pontes de Caratatiua e São Francisco, e a ponte sobre o Canal dos Mosquitos, ligando a ilha ao continente. Hospitais na capital e no interior, rede de apoio à iniciativa privada com a criação do Banco de Desenvolvimento, a Companhia Progresso.

Apareceram as primeiras indústrias de base como as de cimento e celulose, além de grandes outras indústrias no setor de óleo, bebidas e cereais.

Em todos os setores havia a presença das mudanças. Tudo que foi possível ampliar depois nasceu daquela visão de um Maranhão novo.

Um estado pobre, que cresceu pelas mãos e a imaginação de uma equipe, que depois veio a ocupar grandes postos de direção no País, que planejou e executou essa transformação.

Fomos os responsáveis pelas ações que possibilitaram a construção do Projeto Carajás. Em 1966 descobriram-se as grandes jazidas. Não perdemos tempo. Imediatamente tocamos o porto de Itaqui e iniciamos a construção da rodovia Açailândia-Santa Luzia, em plena floresta, para ligar Carajás a Itaqui.

Vou recordar um despacho que dei, no Processo nº 68, de 8 de setembro de 1968:

«É um velho sonho do Maranhão a ligação com o Tocantins. Em 1873, Gomes de Castro, Presidente da Província, contratava os engenheiros Ernesto Stredt e Reinaldo Von Krieger para incorporar uma empresa com esse objetivo. Na República, em 1890, Le Coque, associado a Henri Airlie e Almir Nina, estudou um traçado ligando Carolina a São Luís. Benedito Leite dizia «que é da realização desse problema complexo que dependem o desenvolvimento do estado e a felicidade de toda a sua população». Em 1910, Luís Domingues promoveu nova tentativa propondo à União entregar a obra ao estado. Era a Tocantina, tão prometida e tão conhecida, objeto do levantamento inicial promovido por Palhano de Jesus. Em 1918, na Câmara Federal, Marcelino Machado assumia a sua defesa: «Esta é a solução mais conveniente, levando ainda em conta o *hinterland* tributário de cada porto, sendo Belém o da hielia amazônica e o de São Luís ou do Itaqui, o escoadouro natural de todo o Maranhão e da vertente norte de todo o Planalto Central».

Citava eu, neste despacho, estas palavras proféticas: «Estou — disse então — neste processo dando um despacho histórico. É o passo decisivo para a realização desse sonho maranhense, que data de mais de um século».

Mais adiante, dizia:

«A descoberta das minas de ferro de Marabá determinou o estudo de viabilidade da exploração desse minério e nesse estudo é básica a indentificação do porto de escoamento. Belém e São Luís são as opções, ambos sem estradas. O primeiro estado a oferecer ligação imediata, com apoio de rodovia, terá um suporte definitivo, em termos de futuro. Assim, não há como protelar um minuto. A urgência é fator decisivo».

E iniciamos a estrada, ligando São Luís a Açailândia.

Essa via foi o apoio decisivo nos estudos de viabilidade para que o Maranhão fosse o porto escoador do minério.

No Senado, em 1972, afirmei:

«Fui muito atacado, naquele tempo, pela construção da estrada e a urgência com que determinara a execução dos trabalhos. Mas hoje, quando se aproxima a solução decisiva do escoamento dos minérios de Carajás, sinto-me confortado em saber que foi essa estrada que possibilitou ao Maranhão melhor participar na escolha da diretriz ferroviária, com melhor e mais rentável escoamento para o minério de Carajás.

«Temos agora a parte do estudo do terminal.

«Minha palavra, neste instante, perante o Senado, é a de achar que não se pode estudar o escoamento do minério de Carajás, deixando de lado um dos componentes mais importantes, que é a possibilidade do aproveitamento posterior e do desdobramento que esse minério irá dar à indústria siderúrgica brasileira.

«A exportação de minério em seu estado primário ou elementarmente preparado é componente do plano siderúrgico.»

Este é o passado.

Agora, de novo o destino me leva a participar de um momento decisivo da história do Maranhão, como Presidente da República.

O Maranhão, graças à sua infra-estrutura, potencialidades e localizações, passa a ser um dos pontos mais dinâmicos da economia nacional.

O porto de Itaqui é o melhor e mais moderno porto do Brasil.

Montaram-se aqui grandes indústrias, e o estado passa a ser o grande pólo minero-metalúrgico do Nordeste e do Norte do País. O alumínio tem aqui a maior fábrica do setor, com capacidade para 450 mil toneladas. O Projeto Carajás, já aprovou a construção de oito indústrias de ferro-gusa, uma de ferro-manganês, uma de ferro-silício.

Aqui, em breve, será construída uma grande siderúrgica, inevitavelmente.

A estrada de ferro Carajás-Itaqui é a melhor ferrovia do País e uma das melhores do mundo. É projeto do Governo Federal fazer a ligação Carajás-Anápolis, para que toda a região do Brasil Central possa produzir em termos competitivos e exportar através de Itaqui e Tubarão, portos que podem receber navios de grandes tonelagens.

Basta dizer que está sendo construído na Alemanha um navio de 350.000 toneladas. E esse navio pode atracar somente em dois portos no mundo: Roterdã e Itaqui.

A riqueza de Carajás, a maior província mineral do País é uma das maiores do mundo, a infra-estrutura do projeto, a magnitude dos empreendimentos, asseguram ao Maranhão uma posição privilegiada. O Estado tem que se preparar para esse salto. O governo pretende, através do programa de irrigação e do programa fundiário, desenvolver no Estado, ao longo da ferrovia e nos vales dos grandes rios, bem como na área do sertão, um programa de incentivo à produção, modernização da agricultura para que o estado — ele que já é — seja cada vez mais um dos grandes celeiros nacionais.

Aqui e agora serão implantadas grandes indústrias de transformação. São Luís está com sua capacidade esgotada. Temos de preservá-la. Ela não pode inchar mais. Há dois governos venho sugerindo a criação de uma cidade industrial no continente, pouco depois dos Campos dos Perizes,

localização das novas indústrias, para interiorizar o desenvolvimento.

Espero que agora, no próximo governo, do Deputado Epitácio Cafeteira, possamos tornar realidade esse projeto. Desafogará São Luís, facilitará o processo industrial como um todo.

Temos naquela área estrada de rodagem, estrada de ferro, energia de Tucuruí e da CHESF. Enfim, todas as condições necessárias sem as desvantagens do congestionamento na área da capital.

Por outro lado, a grande tradição do Maranhão é a tradição cultural. E a expressão dessa tradição é a cidade de São Luís, patrimônio histórico que não pode ser deformado, o que seria um crime contra o Brasil.

O Governo Federal dará todo o apoio a esse projeto.

Outro grande pólo de desenvolvimento, no estado, será o centro espacial de Alcântara. Nele se localizará uma área de tecnologia de ponta. Também lá a cidade centenária será preservada. Ainda ontem falava ao ministro Renato Archer sobre a criação do Centro Tecnológico Aeroespacial de Alcântara, onde repetimos o que se fez com o Centro Tecnológico da Aeronáutica — o CTA — de São José dos Campos.

Ensino, pesquisa, aplicação industrial. Teremos, assim, no Maranhão, o grande pólo de desenvolvimento aeroespacial, uma das mais sensíveis tecnologias do futuro.

Mas não estamos esquecendo o presente. O Ministério dos Transportes está recuperando a Rede Rodoviária Federal do Estado, que estava acabada, trabalhando prioritariamente na São Luís-Teresina e na Pará-Maranhão. Começamos a construção da Presidente Dutra-Porto Franco. A barragem de Flores está sendo concluída. Os projetos de irrigação começaram a ser implantados. Iremos retificar o Rio Mearim, controlando enchentes e aproveitando seu vale fértil para agricultura de alta produtividade.

Enfim, o Maranhão não será, já é, a grande fronteira do desenvolvimento brasileiro nestas paragens. Meu dever de brasileiro é apoiar e consolidar esse esforço.

É preciso agora criar recursos humanos locais. A universidade, a educação como um todo. Possibilitar às novas gerações o acesso a estas mudanças.

O homem é a meta crucial. Devemos criar riquezas para ficarem a serviço da melhoria da vida das pessoas.

O Maranhão sempre se apresentou ao Brasil como uma terra de promessa. Sua riqueza gerou civilização e criou um patrimônio histórico e cultural de que nos orgulhamos e que enriquece o acervo da memória e da cultura nacionais.

A idéia de uma nova fronteira econômica deve se completar com a vertente humanística maranhense, que dá sentido ao desenvolvimento. Fora dela, a atividade econômica perde sentido, antagoniza o homem, se esvazia.

O Maranhão deve ser uma nova fronteira econômica, e não outra fronteira econômica, precisamente porque aqui o desenvolvimento se reveste dessas características: o seu respeito ao homem, seu sentido pleno de permanência e abrangente e a sua vocação, enraizada em velha aspiração regional, de gerar progresso com estabilidade.

Minhas senhoras e meus senhores.

Peço licença para, ao final destas palavras, dirigir uma palavra ao meu Maranhão. Dizer-lhe que o Presidente que ele deu ao Brasil tem procurado, com todas as forças da vontade, cumprir com o seu dever e servir ao País.

Nas horas difíceis, a inspiração destas terras não me tem faltado. A elas devo a fidelidade de honrar nossas vivências.

Falo dos pobres, porque conheço a pobreza. Falo dos simples, porque aqui se cultua a humildade. Falo da determinação, porque aqui se luta pela vida. Falo da coragem, porque aqui se cantam os «bravos e os fortes». Falo do trabalho, porque aqui aprendi a trabalhar. Falo da cultura, porque aqui não se levantam santuários senão à inteligência e aos valores do espírito. Falo da fé porque sei que Deus não me trouxe de tão longe, como tenho dito, para me faltar. E Ele me trouxe do Maranhão.

Por que Ele escolheu o Maranhão?

Porque Ele, também amando o Maranhão, sabe o quanto de amor eu tenho por esta terra e pelo seu povo.

Meu povo.