

O PÓLO DINÂMICO DO MARANHÃO: O RELATIVO ISOLAMENTO E A DIVERSIFICAÇÃO

*Fred Katz
Policarpo Lima¹*

1 - Apresentação

Este artigo acerca do Pólo Dinâmico do Maranhão é parte/ resultado de uma pesquisa, apoiada financeiramente pela FACEPE, realizada pelos autores sobre as potencialidades integrativas das chamadas Frentes de Expansão da economia do Nordeste. O texto está estruturado da seguinte forma. Após esse item de natureza introdutória faremos uma breve retrospectiva histórica da economia daquela área enfocando apenas aspectos fundamentais, porém, cobrindo um período que vai do início da colonização até os nossos dias. Esta revisão surge neste estudo não por algum apego ao academicismo, e muito menos por qualquer pretensão de apresentar um trabalho sobre a História Econômica do Maranhão. Mas porque, a nosso juízo, alguns aspectos deste processo são profundamente vinculados a características duradouras da região e deverão continuar a ter certa presença na definição dos rumos desta economia. Por essa razão, parece-nos que estas informações cons-

¹ *Respectivamente, Ex-Professor Adjunto IV do CDE/PIMES/UFPE e Professor Adjunto IV do CDE/PIMES/UFPE*

tituem elementos importantes para a compreensão de como a mesma atingiu sua forma atual e podem mesmo fornecer pistas para outras especulações. Fica assim aberto o caminho para a seção final onde são apresentadas informações acerca do panorama atual deste pólo preparando o terreno para novos estudos sobre as possíveis perspectivas que o futuro lhe reserva.

2 - Retrospectiva Histórica

Um aspecto muito interessante da economia maranhense, que marca sua História por séculos, é seu relativo isolamento em relação ao resto do País. Parece-nos que este fenômeno tem motivação básica nas relações entre as circunstâncias do próprio processo de desenvolvimento e as características físicas da região, especificamente, as grandes distâncias geradas pelas vastas extensões territoriais que separam esta área de outros centros econômicos, mais as barreiras geradas por acidentes naturais. Neste sentido vale lembrar, de saída, que São Luís é a única importante cidade brasileira do século XVII que não deve sua fundação ao colonizador Português e sim aos Franceses. O resultado desta conjugação de fatores sociais e naturais certamente evolui, alterando-se ao longo do tempo, porém sua influência é recorrente. Foi muito forte em certos momentos, enfraquecendo devido a mudanças em determinadas características dos primeiros fatores, para em seguida, sob renovada motivação reafirmar seu peso.

A nosso ver, este "Relativo Isolamento" (RI) tem operado de duas maneiras de forma a propiciar o estabelecimento de empreendimentos locais. Uma seria isolando a região de condições negativas prevaletentes em outras. Quando, por exemplo, surgiu a possibilidade de produção para exportação de arroz e algodão existia ali uma situação de menor concorrência pelos recursos necessários à atividade, se comparado a Pernambuco, ou a outros estados, onde interesses ligados a atividades pré-existentes eram mui-

to poderosos e monopolizavam os recursos produtivos. Então, entre outras razões, porque tinha recursos mais facilmente disponíveis que em outras áreas, o Maranhão teve melhores condições de explorar a oportunidade. Uma outra forma em que o RI exerceria sua influência seria gerando uma barreira relativa a entrada de produtos de concorrentes de fora, ou seja formando uma proteção do mercado consumidor para o produtor local. Ao longo do texto explicitaremos melhor nosso ponto de vista acerca das marcas deste efeito.

A constatação do isolamento, obviamente, não foi feita inicialmente por nós e, na verdade, constitui-se em elemento presente e valorizado nas análises históricas e econômicas daquela região. Ignácio Rangel, por exemplo, referindo-se a este fenômeno em sua primeira manifestação explica que o isolamento se devia a existência de correntes marítimas e ventos que dificultavam a viagem de navios à vela de São Luís em direção aos centros dinâmicos, que se situavam todos mais ao Sul, e vice versa. Era mais fácil navegar entre São Luís e a Europa do que entre esta cidade e outras do país como Fortaleza ou Recife (Rangel. 1989. p. 19). Confirma-se pelo fato de que em 1621, poucos anos após a expulsão dos Franceses e para tentar consolidar a posse da área, quando os Portugueses decidiram constituir ali uma colônia, fizeram-no como uma entidade a parte, o Estado do Maranhão, diretamente ligada a Lisboa (Furtado, 1964, p. 85). A conjugação destas características físicas com o nível tecnológico alcançado pelos meios de transporte naquele momento, criou um condicionamento particular para o desenvolvimento da área. Só com a chegada do navio a vapor viria a se estabelecer uma cabotagem regular com aquela capital modificando a situação ².

Esta articulação a partir do litoral era, de certo modo, artificial pois não se fundava em relações econômicas importantes nem

² Só para efeito de raciocínio e independentemente das dificuldades geradas por acidentes naturais, vale lembrar que as distâncias rodoviárias de São Luís para Fortaleza e Recife são, respectivamente, 1070 e 1573 Km. Enquanto isso, ao mesmo modal, Recife dista de João Pessoa e Maceió, respectivamente, 120 e 285 Km e da mais longínqua capital nordestina, Fortaleza, 800 Km.

com o exterior nem com o resto da Colônia. E como, muito menos, havia mercado interno de alguma significância, é natural que os habitantes da região, apesar de algum incentivo inicial da Corte logo relaxado, passassem a se resumir a meras atividades de subsistência e alguma coleta de produtos naturais para um escasso comércio esporádico. Para tal era importante para os colonos contar com a mão-de-obra, escrava, dos índios. Sua situação era penosa pois, além das dificuldades naturais, havia a presença poderosa dos Jesuítas que concorriam no negócio extrativo e se opunham àquela escravidão indígena. Mais adiante, neste mesmo Século, as condições dos colonos se complicam ainda mais pois foram submetidos a ação escorchante de uma "Cia. de Comércio do Maranhão" que passou a deter o direito de monopólio do comércio da, e para a, região.

Ainda antes, já no Século XVI, e mais naturalmente pois não se tratava de ação apenas com o objetivo de tentar garantir posse, o Maranhão foi atingido pelo interior, pelo desenvolvimento do Sistema Criatório que se expandia a partir do Nordeste açucareiro (Furtado, 1964, p. 75). Nota-se assim que, mesmo que tênue e indiretamente, a colonização, em ambas as pontas, dependia do fator externo como apoio para evoluir e mesmo para se manter.

Logo após os primeiros decênios do Século XVII esta relação externa passou por tempos difíceis. Inicialmente houve a invasão Holandesa e em seguida, após a expulsão dos mesmos, agravou-se a situação pela desorganização dos mercados de açúcar e de outros produtos tropicais. Assim, pelo resto desse Século e boa parte do seguinte a economia do Maranhão viveu um período que combinou estagnação e crescimento vegetativo. Furtado reproduz uma dramática descrição desta situação (Furtado, 1964, p. 85), quando o desespero criou condições para a ocorrência de um dos primeiros movimentos de insurgência em terras brasileiras, a Revolta de Beckman (1684). Outras áreas da Colônia tiveram nesta mesma fase momentos de dinamismo que pouco ou nada refletiram sobre essa região marcada pelo isolamento e pequeno porte

de sua economia baseada na subsistência.

Só nas três últimas décadas do Século XVIII combinaram-se fatos que fizeram com que a região atravessasse um período de atividade econômica intensa enquanto que o resto do País amargava dura recessão. Pombal, em sua investida contra os Jesuítas, extingue o Estado do Maranhão (1774) unificando a Colônia brasileira, cria a nova Companhia de Comércio do Grão-Pará e Maranhão e estimula e apóia os colonos locais na expansão de suas atividades. Externamente surge espaço para integrar, principalmente através do algodão e do arroz, uma produção Maranhense ao mercado internacional. Esta fase de viva atividade entra pelo novo século, mas começa a declinar continuamente, após a independência, e dá lugar a uma situação crítica por volta de 1850. Esta ascensão e queda é, sem dúvida, um comportamento típico de economia periférica envolvida em modelo agro-exportador, pois associa-se este declínio a condições adversas no mercado internacional (Furtado, 1964, pp. 111 e 118).

O que é interessante notar em relação a estas oscilações nos níveis de atividade durante os cerca de oitenta anos referidos acima é que, embora fundamentalmente determinadas por fatores externos, as mesmas ocorreram e deixaram efeitos que se relacionam com características próprias da região. Pois, foi o RI que fez com que fosse ali, ao que nos consta, o núcleo onde melhor e mais se aproveitou esta oportunidade do mercado externo³. Talvez ainda mais importante é ressaltar que, apesar de todas as dificuldades e das dimensões irrisórias se avaliadas com olhos de hoje, surgiram ali naquela época algumas primitivas indústrias, ou mais propriamente fabricos, de bens de consumo⁴. Este fato permite-nos especular no sentido de supor que,

³ Para não nos estendermos em digressões mencionamos somente, sucintamente, dois argumentos que dão sustentação a esta idéia. O isolamento da área sem dúvida permitiu que os Jesuítas fortificassem ali sua presença o que atraiu uma concentrada ação hostil Pombalina. Também, o ambiente era favorável para o estabelecimento destas novas culturas porque, devido ao isolamento, ali não estavam desenvolvidos interesses fortes baseados em outras culturas que concorriam com as novas por terras e todos os outros fatores.

⁴ Viveiros menciona a existência, em São Luís durante o primeiro quarto do Século XIX, de cerca de 45 unidades produtivas entre caieiras, olarias, beneficiamentos de arroz, fábricas de sabões e velas, cortumes, etc. Informações colhidas em Feitosa e Ribeiro (p. 3).

havendo atividade econômica com retenção de alguma renda, o mesmo RI cria uma certa reserva de mercado e dá condições para o desdobramento de atividades locais.

Podemos dividir o último período dessa nossa breve análise em três fases. A primeira vai do último quarto do século XIX até os primeiros anos do seguinte e caracteriza-se pela ocorrência de muitas modificações. A segunda, mais marcada por uma certa estagnação, cobriria até fins dos anos cinquenta e começo dos sessenta. A fase final, onde novamente se verificam importantes inovações, chegaria até nossos dias.

No que diz respeito a primeira fase, os relatos mesclam uma descrição de decadência, quase colapso, da agricultura combinada com referências a um momento áureo de iniciativas industriais (Rangel, 1989, p. 20). Em relação a agricultura comercial, no que tange os seus diversos ramos, os acontecimentos parecem ter sido muito paralelos e há consenso em relacionar as dificuldades com problemas internos da estrutura de trabalho e com condições do mercado exterior. Assim, a análise dos vários casos não somaria muito ao nosso argumento e por esta razão iremos adicionar, no parágrafo seguinte, apenas um comentário geral acerca do problema da mão-de-obra. Ainda em relação a agricultura, o mesmo se dá nas duas fases seguintes, pois pouco se pode adicionar a descrição geral acima marcada pelo paradeiro, além da referência ao início recente de atividades relacionadas ao cultivo da soja no sul do estado, que voltaremos a mencionar na última seção.

Rangel, ao comentar o debacle da agricultura comercial nesta primeira fase, destaca um fator que é outra característica interessante da economia Maranhense. Trata-se do fato de que as fronteiras das terras de ninguém, ou seja das áreas ainda sem proprietários ou posseiros definidos, não estavam fora de alcance. O monopólio da terra não havia coberto ainda todo o espaço disponível.

⁵ É nossa opinião que também este fato pode ser visto como consequência do "Relativo Isolamento".

Assim, a abolição da escravidão trouxe a possibilidade de que parte da mão-de-obra liberada, ao invés de ter que se subsumir de alguma forma, conseguisse ocupar terrenos onde procurava sobreviver com atividades típicas de pequeno produtor/coletor independente. Dessa maneira, a escassez de mão-de-obra voltou a se constituir em um problema, e desta vez muito grave, para a agricultura na região estendendo-se por muitas décadas (Rangel, 1989, pp. 19-20)⁵.

Nesta primeira fase, a indústria local também foi afetada pela deficiência quantitativa e qualitativa de mão-de-obra. Mas o efeito não foi aniquilador como na agricultura tendo sido mais que compensado. Pois, coincidindo com o primeiro surto de industrialização do Brasil, este setor atravessou um período dinâmico em que iniciativas inovadoras, e em alguns casos grandiosas, foram implementadas. Surgiram fábricas de variados produtos. Rangel chega a afirmar que no final daquele século, só superado pelo conjunto de Minas Gerais, ali estaria o segundo maior parque industrial do País onde se encontrava inclusive fábricas de fósforos e pregos, complexas se comparadas às outras da época (Rangel, 1989, p. 20). Os estudos, disponíveis sobre essa fase, em geral, concentram-se nas indústrias do açúcar e têxtil. Isto certamente deve-se ao elevado número e porte das empresas desses setores.

Em vista disso, infelizmente, não dispomos mais à mão, de informações adicionais acerca da expansão naqueles outros ramos, pois esta parece-nos constituir significativo reforço ao nosso ponto de vista acerca da forte influência do RI no comportamento da economia, particularmente nas tentativas de industrialização local. Como, por outro lado, não estaria nos limites deste trabalho aprofundar nossa pesquisa em direção a esta matéria, vamos tentar nos aproximar deste nosso objetivo através da observação de selecionados aspectos dos casos do açúcar e da têxtil. Esperamos pode apoiar a conclusão de que em relação ao setor industrial houve substancial diferenças entre os acontecimentos nestes ramos, e assim iluminar a compreensão acerca das condições de surgimento,

manutenção e decadência daqueles outros empreendimentos menos estudados.

A produção de açúcar era um ramo de negócio já bastante disseminado anteriormente à fase que agora enfocamos. Destacase em 1880 o início da implantação, através do estabelecimento de uma sociedade anônima, de um Engenho Central, expressivo empreendimento em termos de inovação na organização da produção e também quanto ao porte. Poucos anos depois, a abolição encontra o Maranhão com 500 engenhos de cana produzindo mais de 16 mil toneladas de açúcar. Logo com a libertação esta produção cai a metade e após umas poucas décadas fecham quase todas as empresas deste ramo. As dificuldades com os mercados externos, que se reflete também no interno, e conseqüente escassez de recursos, a inexperiência com a organização e condução de grandes empreendimentos, combinada com o seriíssimo problema de mão-de-obra após a abolição torna este destino inevitável. Mesmo o Engenho Central só funcionou de 1884 até 1914 encerrando esse episódio de ascensão e queda do ramo açucareiro no Maranhão (Feitosa e Ribeiro, 1991, pp. 4-7).

Como pode ser constatado a partir de informações disponíveis no excelente trabalho de Melo, o caso da têxtil distingue-se do caso do açúcar sob muitos aspectos, até do ponto de vista cronológico. Ao acompanhá-lo cobriremos fatos que se distribuem pelas duas primeiras fases do período agora focado. Iniciamos retrocedendo um pouco da História para observar que deste o século XVIII tomava volume no Maranhão a produção de algodão, tendo atingido altos níveis pois que no século seguinte, em muitos anos, dali saía a maior tonelagem de exportação de toda colônia (Melo, 1990, p. 33). As dificuldades do mercado externo no último quarto do século XIX, já referidas acima, deixaram boa parte dessa produção sem destino certo e criaram um clima indutor da possibilidade de aproveitamento local de parcela desta matéria-prima. Porém, mais fatores teriam que se combinar favoravelmente para que ocorresse a instalação de indústrias têxteis, e foi o que aconte-

ceu. Entre outros, vale lembrar que o estágio em que se encontrava na ocasião o "Ciclo do Produto" da maquinaria têxtil já fazia com que o Centro tornasse disponível para a Periferia esta tecnologia (Melo, 1990, p. 34). Esta autora discute outros elementos, possivelmente cobrindo os mais importantes, concentrando-se no lado da oferta. Sem pretensão de aprofundar a análise deste momento de fundação desta indústria, precisamos especular um pouco sobre o lado da demanda, já que o mesmo é relevante para nossa argumentação. Ou seja, com vista a nossos objetivos, precisamos concentrar nossas atenções em outro aspecto, também indispensável para que esta indústria se instalasse e sobrevivesse, que é o mercado consumidor para seus produtos.

Este mercado certamente era abastecido até então por fornecedores internacionais e/ou nacionais já que não há referência à produção local significativa. Naturalmente modificações nas condições, também do lado da oferta, devem ter aberto espaço para esta oportunidade empresarial. Considerando a natural inércia e aversão ao risco do empresariado local, talvez até envolvido nos fluxos comerciais de fornecimento destes mesmos bens, a decisão de instalação de empresas industriais para iniciar uma concorrência deve ter envolvido forte ponderação em relação ao seus possíveis mercados. A identificação dos mesmos parece então ser importante. Observando a descrição das características da maior parte da produção constatamos que a mesma era constituída de tecidos grossos tipicamente consumidos pelos estratos de renda mais baixa e sacaria (Melo, 1990, p. 102). Mas o aspecto que realmente é crucial é sua destinação. Em relação a isto verificamos que a produção ia, principalmente, para o Amazonas, Pará, Piauí e Ceará ou ficava no próprio Maranhão (Melo, 1990, p. 39). De posse dessas informações pode-se concluir que obviamente a mesma objetivava, fundamentalmente, o mercado interno local e vizinho, num processo típico de substituição de importações. Porém, é natural imaginar-se que haja dificuldade para o surgimento de uma indústria em uma região em época em que concorrentes bem esta-

belecidos já forneciam para aquele praça. Daí entendermos que seria necessário a existência de barreiras protetoras para defender e garantir seus mercados e supormos que as distâncias constituiriam importante componente das mesmas. O panorama de estagnação tecnológica deste setor completa o quadro que dá sustentação a nossa conclusão. Melo relata que em finais da década de 50 e início da de 60 de nosso século ainda se encontravam nas fábricas de tecidos do Maranhão que ainda sobreviviam alguns equipamentos movidos a vapor em funcionamento. O que é mais surpreendente porém é sua informação de que 100% dos teares em operação e 75% dos fusos instalados no fim dos anos 50 datavam de antes de 1900 (Melo, 1990, p. 43). Melo entende que esta, não desafiada, estagnação tecnológica da indústria têxtil maranhense por décadas só foi possível porque o empresariado local gozava da vantagem concorrencial do isolamento espacial que geraria um mercado protegido (Melo, 1990, p. 44). Este ponto, a nosso juízo, reforça razoavelmente nossa linha de argumentação, tornando plausível a afirmação de que foi graças ao "Relativo Isolamento" que se complementaram as condições necessárias para o estabelecimento dessa indústria. A mesma teve a primeira fábrica inaugurada em 1883, mantendo-se o setor têxtil em destaque no contexto da indústria local até praticamente desaparecer cerca de 80 anos depois. Certas características dessa saga reforçam nossa interpretação.

Dadas as condições favoráveis, de pronto o desenvolvimento foi vigoroso e em 1895 já existiam 10 fábricas em funcionamento. Parece-nos seguro afirmar que este ritmo de instalação de empresas foi arrefecido e após um certo momento anulou-se já que, em relação a este quase século de relatos, só encontramos referências a um total de cerca de 15 empresas, que provavelmente nem operaram simultaneamente. Este fato oferece mais um indício, mesmo que não conclusivo, de que os objetivos de mercado desta indústria estavam, fundamentalmente, restritos a um contexto local. Só assim se entenderia porque houve uma expansão

inicial rápida, como se fosse para ocupar a dimensão necessária ou possível, e uma vez atingido este ponto daí não cresceu mais que lentamente. A confirmação desta idéia obtém outro subsídio forte ao se observar a evolução da produção. Esta, desde o início do século e até seu debacle, quando cresceu o fez em ritmo vegetativo parecendo ter se mantido em compasso com a evolução populacional da área que vimos que constituía seu principal mercado⁶. Mais precisamente, segundo os dados obtidos a produção nunca ultrapassou, o dobro da capacidade instalada em 1895 (Melo, 1990, pp. 35, 36, 42) e (Feitosa e Ribeiro, 1991, pp. 7-9). Este crescimento, entre aquele ano e 1921 foi de menos de 26%, aproximadamente 1% por cada ano. Entre 1921 e 1945 a produção aumentou cerca de 35%, ampliando um pouco a velocidade média de crescimento neste período (Melo, 1990, p. 42). Este aumento, porém, não representou uma tendência continuada pois em poucos anos iniciava-se o processo de falência da indústria. O que ocorre é que os dados referentes a este último ano, parece-nos, estão influenciados por outros fatores. Segundo Melo, sempre que havia dificuldade de importação, especificamente durante as duas grandes guerras e nos anos 30, ocorria aumento na produção que, porém, voltava a níveis normais quando a época não era de crise (Melo, 1990, p. 102)⁷. Essa dificuldade, obviamente, afetava também outras regiões e outros países pois, durante a segunda guerra, registra-se até exportações para fora do país, tendo o ano de 1945 sido daquele em que estas transações atingiram seu máximo (Melo, 1990, p. 44).

Como vimos, inicialmente existiu este RI, em relação ao resto da Colônia, devido às dificuldades da navegação à vela. Isto reservou a região da situação prevalecte em outras áreas e gerou condições econômicas que facilitaram a instalação dos negócios do

⁶ Isto não pode ser atribuído a escassez de matéria-prima já que boa parte da produção Maranhense de algodão, ao longo do século XX, continuou sendo exportada in natura nunca sendo totalmente utilizada para a produção (Melo, p. 38).

⁷ Ora, a nosso ver estes são precisamente os momentos em que o "Relativo Isolamento" recrudescer e as condições para produção local tornam-se mais favoráveis.

arroz e do algodão, ligando a província normal e tipicamente aos fluxos internacionais. Durante este período desenvolveu-se um certo mercado interno, que sob a barreira protetiva do segundo efeito do RI, propiciou uma incipiente e limitada produção fabril local. Porém, o passar do tempo trouxe mudanças no contexto. Por um lado houve a falência dos negócios externos que, combinada com o surgimento do navio a vapor, provocaram a transferência para dentro do país do núcleo fundamental do relacionamento econômico da região. Esta área começava, de fato, a se unificar com o país. Os parâmetros econômicos se modificaram e o RI passou a atuar de outras formas. Se, por um lado, não ajudou ao açúcar, parece-nos claro que o caso dos têxteis confirma que a distância de outros pólos gerou uma barreira protetiva, relativa, do mercado interno. E isto certamente também foi valioso para os outros ramos industriais. Esta situação se manteve, com poucas modificações enquanto as comunicações se basearam na navegação de cabotagem e, depois, também nas ferrovias. Estes meios de transporte, além de funcionar, em geral, um pouco precariamente, são modais com características próprias de periodicidade e volume mínimo viável que constituíram dados de uma nova realidade onde o RI ressurgiu como fator protetivo de iniciativas locais, entre as quais a têxtil. Novamente passaram-se anos e a expansão da ligação por terra com o caminhão, ágil e viável mesmo para quantidades bem menores de mercadoria que nas modalidades anteriores, novamente muda os parâmetros da concorrência e leva à falência a maior parte da produção para o mercado local. Foi assim com o ramo agora enfocado. Na década dos 50 fez-se sentir a forte concorrência de fora e, segundo Melo, sobreviveram apenas quatro empresas que sucumbiram até meados da década seguinte (Melo, 1990, pp. 45-7)⁸. Para Rangel o debacle dos outros ramos da indústria maranhense se deu, igualmente, quando novos modais

⁸ Segundo Feitosa e Ribeiro funcionavam em 1991 no Maranhão três pequenas fábricas têxteis.

de transporte se subrepuseram aos antigos e modificaram custos e possibilidades de concorrência dos produtos locais com aqueles provenientes de outras praças. Será que isto significa o fim da ação do RI? Não necessariamente. Embora essa ação deva ser atenuada em vários casos em vista da integração dos mercados, a distância, e conseqüentemente o RI, tende a manter-se como elemento de estímulo a novas atividades mais voltadas para a localização próxima ao mercado consumidor, seja na indústria seja nos serviços.

Como vimos, na primeira metade do nosso século tivemos o mencionado declínio das indústrias maranhenses, de um modo geral, apenas contrastado por ocorrências distintas isoladas. Entre estas destaca-se o caso da castanha/óleo de babaçu. Este foi mais um episódio típico de ascensão e queda de atividades agro-exportadoras, ou mais propriamente coletor-exportadora. Trata-se de atividades baseadas em produtos naturais que só podiam ser explorados no local e que, dentro de um padrão bastante comum, foram substituídos por outros bens ou fornecedores ou exauridos. Apesar do peso, até cultural, que estas atividades exerceram na sociedade maranhense, principalmente no caso do babaçu, não estaria nos limites deste trabalho o objetivo de nos aprofundar nos mesmo já que não constituíram casos exemplares de onde se pudesse induzir padrões de comportamento para o futuro⁹.

Finalmente a terceira e derradeira fase, que vai de meados dos anos sessenta até nossos dias. No período que vai até os anos 80 tivemos, em relação a madeira, uma repetição do já falado processo de ascensão e queda. Mas surgiram também uma fábrica de cerveja outra de cimento e um razoável número de outros empreendimentos de médio e pequeno porte. O resultado é que entre 71 e 80 foram instaladas 768 indústrias gerando 18 mil empregos (Feitosa e Ribeiro, 1991, pp. 13-14). Porém, as maiores mudanças ocorreram nos últimos 15 anos. Durante este período tivemos im-

⁹ Para mais informações acerca do babaçu, ver Amaral Filho (1990)

portantes fatos econômicos ocorrendo na região, mais precisamente a instalação de grandes empreendimentos. Os mais representativos são a Alumar e a Estrada de Ferro Carajás. O segundo está relacionado ao Pólo Mineiro Metalúrgico de Carajás - Porção Nordeste, e ambos, fortemente, ao estado do Pará. Nos parágrafos seguintes reproduziremos informações sobre os mesmos, a maioria obtida das próprias empresas.

A Alumar é uma empresa situada em São Luís. A mesma recebe minério de Trombetas, no Pará, e completa o processo industrial chegando ao produto final que é o alumínio. Mais especificamente, o processo é dividido em duas fases. Na primeira ocorre o refino quando o minério, a bauxita, é transformada em alumina e na segunda esta é convertida, através de redução, em lingotes de alumínio. Este conjunto de operações é realizado em duas plantas que embora interligadas têm até participações acionárias distintas. No refino estão associadas a Alcoa com 54% do empreendimento, a Billington com 36% e a Alcan com 10%. Já na redução estão apenas as duas primeiras, respectivamente, com 53 e 47%. Para seu funcionamento, além das plantas industriais, foi construído um porto para recebimento e envio de cargas. O investimento total foi da ordem de 2 bilhões de dólares.

De acordo com o projeto, após todas as expansões já previstas, a produção anual deverá atingir 3 milhões de tons de Alumina e 500 mil de Alumínio, ou seja, 29% da capacidade instalada nacional. A produção iniciou-se em 1984 e em 1991 já tinha atingido 1 milhão de tons de Alumina e 350 mil de Alumínio, 30% da produção nacional.

Vejamos o panorama da origem dos insumos. Na fase do refino a companhia recebe a bauxita, minério básico de seu processo, de Trombetas num volume de cerca de 2,3 milhões de tons anuais. Utiliza, também anualmente, cerca de 300 mil tons de carvão importado da Colômbia, 63 mil tons de soda cáustica da Salgema de Alagoas e 23 mil tons de cal de Limoeiro no Ceará. Para a redução o insumo mais importante é a energia elétrica que é

fornecido pela hidroelétrica de Tucuruí. Também utiliza-se piche importado da Alemanha e coque calcinado.

A produção de alumina é destinada em maior proporção, 87%, para o mercado interno e apenas 17% para exportação. Já na produção de alumínio, responsável por um faturamento de cerca de 450 milhões de dólares em 1991, temos uma distribuição inversa com apenas 5% dirigindo-se para o mercado interno. A empresa gerou 4.100 empregos diretos (equivalente a 9% da PEA industrial projetada para 1991) e 12.000 indiretos. Seu dispêndio médio mensal no Maranhão é de 113 milhões de dólares incluindo salários, serviços e compras e impostos. Equivale a 18% do PIB do Setor em 87.

Pelo que observamos os efeitos locais para frente são tênues. E na realidade há pouca possibilidade de desdobramentos industriais a não ser com altíssimos investimentos, o que no momento é pouco provável de ocorrer. Por outro lado existe algum efeito em termos de serviços industriais e gerais contratados em São Luís. Mas talvez uma das mais importantes colaborações da empresa para a economia local se situe no contexto tecnológico. Desnecessário dizer que a mesma utiliza tecnologia de ponta e esmera-se também em implementar melhoramentos organizativos divulgando com orgulho que, graças a estes esforços, conseguiu ultrapassar a capacidade nominal tanto de sua planta de refinaria como na de redução. Naturalmente o exemplo tem ajudado a disseminar, entre seus parceiros locais, inovações tanto materiais quanto organizativas.

No que diz respeito ao Maranhão, o Projeto Grande Carajás (PDC), desenvolvido pela Companhia Vale do Rio Doce (CVRD), tem como principais realizações a Estrada de Ferro Carajás (EFC) de 890 Km, boa parte neste estado, e o Porto de Itaqui. Sem desprezar a importância que o último possa ter para o comércio internacional e inter-regional, trataremos apenas do primeiro por sua indiscutível repercussão em termos de transformações na economia local. Em termos de investimento representaram recursos da

ordem de 2,9 bilhões de dólares, sendo 14% para o porto, 20% para as minas, 10% em infra-estrutura e 56% na EFC. Esta iniciativa resultou na geração de 1300 empregos diretos e 1200 indiretos, no Maranhão. Também neste caso o panorama tecnológico é bem interessante. Utiliza-se a última palavra em termos de processo e equipamento nas minas, na Ferrovia e no Porto. Estes operam com processos modernos de gestão como o Controle de Qualidade Total e o *Just In Time*, o que sem dúvida, como no caso da Alumar, não pode deixar de exercer um efeito positivo de contaminação sobre o conjunto da base produtiva local.

Em termos de efeitos para frente, há muito a se observar. A EFC destina-se a escoar a produção de minério de Ferro de Carajás (33 milhões de toneladas-ano), mas transporta também passageiros e carga geral inclusive caminhões, propiciando assim combinações intermodais de transportes. Por passar por regiões que anteriormente estavam totalmente isoladas, dá condições para que as mesmas entrem no circuito da produção mercantil. O exemplo mais importante é a viabilização do Pólo Agrícola do Sul do Maranhão graças ao conveniente custo de transporte. Trata-se de uma região de cerrado com cerca de 3 milhões de hectares que, segundo o IBGE, produziu em 1992, 24 mil tons de grãos e tem projetada para 1993 uma colheita de 87 mil tons (Aby-Azar, 1993). Estimativas maranhenses são de que em 5 anos poderia atingir 1 milhão de tons. A produção concentra-se em Balsas, vai daí por estrada asfaltada até Imperatriz onde a estrada de ferro Norte-Sul leva até Açailândia e daí, pela EFC, segue até Itaqui. O elemento fundamental a lhe dar vantagem é uma diferença para menor de algo entre 30 e 40%, dependendo da fonte de informação, no custo total de frentes e despesas portuárias até Rotterdam, grande centro de compra internacional. Observe-se que 40% destes custos representa cerca de 10% do preço de venda da tonelada do grão, uma economia que pode ser vital para ajudar este pólo em qualquer concorrência. No mesmo artigo de Aby-Azar, vale ressaltar, há uma informação que é ainda mais importante. Notícias que a Ceval, uma das maiores empresas do

setor da soja, decidiu construir uma fábrica para produzir farelo e óleo de soja em Balsas e cuja operação planeja iniciar em 1995.

Outros empreendimentos de menor expressão têm também surgido como as Guzerias. Mas, a maior expectativa em relação a novas iniciativas da CVRD diz respeito aos projetos de produção de celulose: a CELMAR e a FLORAR. O primeiro já se encontra em implantação e tem a CVRD como principal sócia. Prevê-se investimentos de 1,2 bilhões de dólares e se situará em Imperatriz para produzir 420.000 tons ano. Deverá empregar 800 pessoas na indústria e 3.000 no reflorestamento além de gerar cerca de 3.200 empregos indiretos. O segundo projeto ainda está na prancheta e tem características semelhantes ao primeiro. Em relação a mesma CVRD, também ainda no campo das expectativas, situa-se o pleito de seus hospedeiros do norte de obter isonomia com os do sudeste. Lá a CVRD aplica, já há 52 anos, 8% de seu lucro líquido em benefício dos municípios por onde passa a ferrovia Vitória-Minas (Pinto, 1994). Mesmo que o que venha a ser obtido seja uma proporção menor, a aplicação destes recursos pode vir a ser um importante acelerador para o processo de desenvolvimento da região.

3 – Panorama Atual e Perspectivas

Não se pode esquecer que estes grandes empreendimentos materializados nos últimos anos podem ter tido influência apenas relativa em termos da melhoria das condições de vida das camadas de mais baixa renda. Apesar das declarações de permanente preocupação e cuidados por parte das companhias, também o aspecto ambiental deve ser mais profundamente avaliado. Apesar de tudo isto, e mesmo apenas com uma breve descrição de algumas características dos projetos como a desenvolvida acima, pode-se imaginar que suas repercussões sobre a economia da região foram ponderáveis. Isto de fato se confirma com a verificação da evolução de certos parâmetros na tabela 1 a seguir.

TABELA 1 – PIB a custo de fatores, segundo os setores econômicos do Estado do Maranhão, preços de 1980 - Cr\$ 1,00

ANOS	AGROPECUÁRIA	%	INDÚSTRIA	%	SERVIÇOS	%	TOTAL
1970	16,623	40,1	8,203	19,7	16,715	40,2	41.541
1975	27,279	44,9	8,716	14,4	24,725	40,7	60,720
1980	38,195	36,2	15,110	14,3	52,289	49,5	105.594
1984	37,482	26,2	19,438	13,6	85,869	60,1	142.789
1990	37,430	16,0	48,824	21,0	147,384	63,0	233.638

Nota-se que a partir de 1984, ano em que se iniciaram as atividades da Alumar e de exportação de minério de ferro pela CVRD, houve uma aceleração no crescimento, sobretudo da indústria da região. Além dos efeitos e desdobramentos mencionados acima, que em alguns casos são bastante relevantes, há também a injeção de recursos de razoável magnitude no conjunto da economia maranhense. Com isso dinamizam-se indiretamente várias outras atividades. A expansão dos serviços após 1984 (Tabela 1) é um indicador desses efeitos indiretos, por exemplo. Isto se, de alguma maneira apoiado pelo RI em uma nova forma, pode ajudar a compor um mercado consumidor que garanta algum espaço à produção de bens e serviços para consumo local. Ao passar do tempo reações em cadeia podem permitir um continuado desenvolvimento para a economia maranhense.

Vale aqui ainda chamar atenção para algumas possíveis tendências da economia do Maranhão, as quais por sua vez têm a ver com a sua evolução histórica, ou seja com a situação de isolamento relativo. Em função de potencialidades naturais, mas também em vista de sua posição geográfica, a economia maranhense tem explorado oportunidades econômicas ligadas ao mercado externo. Mesmo diante das transformações observadas mais recentemente essa estrutura econômica não avançou tanto seu grau de articulação produtiva com o resto do país, pelo menos na proporção que tem sido alcançada nos demais estados do Nordeste. Os projetos

acima comentados bem como suas repercussões mais importantes (soja no sul do estado, ferro-gusa, etc.) têm o mercado externo como principal ou quase exclusivo alvo. Assim parece razoável acreditar que, mesmo diante de um quadro atual em que os meios de transporte evoluem e tendem a reduzir bastante as "barreiras naturais", facilitando a penetração de concorrentes externos às empresas locais, essa economia tenderá a manter atividades que estão um tanto imunes a essa concorrência em função de algumas vantagens específicas. Alinham-se aqui as condições naturais e a base de matérias-primas, mas também as próprias vantagens advindas da exploração da infra-estrutura montada pelos grandes projetos acima comentados. Entre estas encontram-se a Estrada de Ferro Carajás e o Porto de Itaqui, além da disponibilidade de energia elétrica da Usina de Tucuruí. Conforme visto acima estes projetos já repercutiram de várias formas sobre a economia maranhense e poderão ainda dar origem a outros desdobramentos voltados principalmente para o mercado externo, a exemplo dos projetos para produção de celulose.

Por outro lado, a abertura comercial ao facilitar a importação de bens de consumo e de capital de forma generalizada poderá impactar negativamente sobre a base econômica daquele estado, inibindo a produção local de mercadorias que dificilmente poderiam concorrer com as vantagens de escala já desenvolvidas em outros centros. Aqui estão sendo consideradas possíveis atividades industriais que poderiam ser difundidas em função dos efeitos positivos sobre o mercado consumidor local advindos dos projetos acima mencionados e dos seus efeitos de encadeamento. Essas possíveis atividades, vale ressaltar, mesmo sem a concorrência externa já teriam alguma dificuldade para proliferar em vista da não desprezível concorrência com a indústria doméstica, do Sudeste principalmente, ajuda pela redução das barreiras postas pelos custos de transporte. Nesse aspecto o RI tende a ser atenuado como elemento de dinamização de novas atividades econômicas na região, o que de resto independe do grau de abertura da economia ao exterior. Mesmo assim, cabe lembrar que persistem os

custos de transporte em vista da distância dos centros mais industrializados e esse diferencial poderá no futuro, com a expansão do mercado, motivar investimentos em alguns ramos industriais onde os custos de transporte a longas distâncias induzem a localização de investimentos junto ao mercado consumidor. Do mesmo modo, certamente deverá haver um clima favorável à expansão de serviços que se beneficiem da proximidade do mercado em expansão. Mesmo que atenuado o efeito do RI, vale aqui lembrar que a estrutura produtiva já instalada no Maranhão, em parte pelo menos, foi ali montada em função deste relativo isolamento. Assim, o aprofundamento interno de alguns efeitos de encadeamento e a maior articulação com o mercado internacional terão, em última instância, a ver com o mesmo. Doravante, portanto, os desdobramentos do RI tenderão, com maior vigor, a advir da ação de elementos dinâmicos introduzidos em sua vigência de forma combinada com as atividades ainda a ser induzidas pelos diferenciais de custos de transporte.

Observe-se ainda, por outro lado, que a crescente integração da economia brasileira à economia mundial poderá acentuar as características historicamente observadas da economia do Maranhão, ou seja a articulação mais direta com o exterior. Na medida em que se abrem mais os mercados externos, as atividades exportadoras e importadoras tenderão a espriar efeitos sobre outros setores e outras atividades. No limite, esse processo poderá inclusive resultar no retorno à "balcanização" da economia brasileira, conforme observa Oliveira (1994)¹⁰, caso a política econômica não adote medidas que venham a estimular e/ou preservar as atividades mais voltadas para o mercado interno. Esse possível retrocesso na integração do mercado nacional, cabe ressaltar, poderá ser evitado pela ação do Estado, mesmo considerando seu novo papel mais articulador que investidor direto, através da adoção de

¹⁰ O relato de Oliveira (1994) é explícito e certo: "Com a dimensão brasileira, a globalização pode apresentar-se como um processo de "balcanização econômica", isto é, as várias regiões nacionais ligarem-se a dinâmicas específicas da globalização da economia capitalista, anulando os efeitos integracionistas que os ciclos anteriores havia propiciado". (p. 30). Apesar dessa ameaça, não impossível de vir a ocorrer, no texto citado são apontados caminhos e estratégias para compatibilizar a abertura com a integração interna. Ou seja, a globalização não terá necessariamente que implicar na "balcanização".

medidas que combinem as vantagens regionais específicas para o mercado externo com o reforço da articulação interna.

BIBLIOGRAFIA CONSULTADA

- ABY-AZAR, Cristina, 1993. CEVAL decide construir fábrica de farelo e óleo de soja em Balsas no Maranhão. *Gazeta Mercantil*, exemplar dos dias 20, 22 de Novembro de 1993, p. 19.
- AMARAL FILHO, Jair, 1990. *A Economia Política do Babaçu; um estudo da organização da extrato-indústria do Babaçu no Maranhão e suas tendências*, São Luís: SIOGE.
- BRASIL. SUDENE, 1994. *Agregados Econômicos Regionais. Nordeste do Brasil, 1965-92*. Recife: SUDENE - DPG.
- FEITOSA, Raimundo Moacir Mendes; RIBEIRO, Évila Brito, 1991. *O Desenvolvimento Industrial do Maranhão - ensaio sócio-econômico e histórico*. São Luís, Mimeo.
- FURTADO, Celso, 1964. *Formação Econômica do Brasil*. Rio de Janeiro: Editora Fundo de Cultura S/A.
- MELO, Maria Cristina Pereira de. 1990. *O Bater Dos Panos*. São Luís: Serviço De Imprensa e Obras Gráficas do Estado - SIOGE.
- OLIVEIRA, Francisco de (relator), 1994. *Recomendações do Fórum Economia Regionalizada: Globalização e Pólos de Integração*, IPEA, Rio de Janeiro, xerox.
- PINTO, Lúcio Flávio, 1994. Amazônia. *Jornal do Comércio*, exemplar do dia 2 de Maio de 1994, p. 7.

RANGEL, Ignácio M., 1989. Maranhão: Antigo e Novo. *Revista FIPES*, v. n. 1, Jan./Jun. 1989. São Luís. Instituto de Pesquisas Econômicas e Sociais.

RELAÇÃO DE TEXTOS PARA DISCUSSÃO – 1995

- 342 – TEORIA DA AVALIAÇÃO ECONÔMICA DE PROJETOS: Uma Tentativa de Formalização. Luiz Alfredo Nunes Raposo. Janeiro/95. 21 p.
- 343 – A FINADA PNI: 15 ANOS DE IMPLEMENTAÇÃO. David Rosenthal. Janeiro/95. 59 p.
- 344 – O PÓLO DINÂMICO DO MARANHÃO: O RELATIVO ISOLAMENTO E A DIVERSIFICAÇÃO. Fred Katz e Policarpo Lima. Abril/95. 19p.