

O espírito federativo

Há uma questão a ser colocada em debate. Temos realmente no Brasil unidades federadas ou "países" independentes, dentro de um contexto definido como Federativo em nossa Carta Constitucional? A indagação se justifica no fato de que, embora sejamos todos brasileiros, estarrecemo-nos todos os dias, diante das disparidades do desenvolvimento em todos os setores da vida nacional.

A questão precisa ser examinada em toda a sua profundidade e sem meias-palavras. Se somos e se desejamos, efetivamente, viver como unidades federadas, temos que aceitar que todos os nossos problemas econômicos e sociais só serão satisfatoriamente resolvidos quando, indistintamente, tomarmos consciência de que teremos de encará-los por um ângulo não imediatista ou fisiológico. É preciso que esta questão seja discutida cristalinamente, sem rodeios, porque o que está em jogo nisso tudo é o interesse maior da Nação, hoje lamentavelmente não defendido na dimensão desejada.

Vamos exemplificar. São Paulo, Rio de Janeiro, Paraná e Rio Grande do Sul, com área territorial pouco superior à área territorial de Goiás, praticamente administram e fazem circular mais de 60% do nosso Produto Interno Bruto, ou seja, a maioria da nossa riqueza nacional, exclusivamente porque nós, dos demais estados, nunca nos preocupamos decididamente com as questões ligadas à interiorização do país. Estivemos sempre voltados para a errônea idéia de que o Sul representa o grande centro consumidor nacional, embora, na verdade, sua população não ultrapasse a casa dos quarenta por cento da população brasileira. E, com isso, criamos no eixo Sul, um grande e privilegiado pólo de desenvolvimento industrial, receptor e transformador de matéria prima, cujo produto final é consumido pelos 60% do restante da população do país. É incrível, que, ocupando pouco menos de 10% do espaço territorial do Brasil, os estados de São Paulo, Rio de Janeiro, Paraná e Rio Grande do Sul concentrem mais de 40% da população brasileira.

Desequilíbrios desse nível é que entram, efetivamente, o desenvolvimento nacional. Vejamos, por exemplo, como são díspares as nossas densidades populacionais. Temos na capital de São Paulo, 6.800 habitantes por quilômetro quadrado; no Paraná, 3.000 habitantes por quilômetro quadrado e, no Rio de Janeiro, 4.800 habitantes; no Rio Grande do Sul, 2.600. Em outras capitais, como Goiânia, temos 1.000 habitantes por quilômetro quadrado e no Mato Grosso do Sul, apenas 46. Nos estados as disparidades da densidade demográfica são mais significativas: Goiás tem 7 habitantes por quilômetro quadrado; a Bahia tem 20; Rondônia, 3; Roraima, apenas meio habitante por quilômetro quadrado; Mato Grosso, menos de dois habitantes; Mato Grosso do Sul, 4; Amapá, menos de dois habitantes e, no Maranhão, 15.

A realidade que precisa ser enfrentada objetivamente e sem subterfúgios é a de que inchamos populacionalmente os estados do Sul, enquanto retardamos impunemente a ocupação e o crescimento dos estados do Norte e do Centro-Oeste do país. Enquanto Washington, capital dos Estados Unidos, tem uma população da ordem de um terço da população de Brasília, esta, idealizada planejadamente por Juscelino Kubitschek para se tornar num exclusivo centro administrativo e de decisões políticas, não se viu transformada, hoje, na solução preconizada, mas num problema grave vivido e conhecido por todos quantos conhecem a realidade de Brasília.

Esses problemas estão aí como um desafio que persistirá eternamente se não os encarmos rapidamente e com determinação. Não podemos permanecer passivos diante do fato de que se incentiva, irresponsavelmente, o homem do campo e das pequenas comunidades interioranas a buscarem, indiscriminadamente, nos grandes centros, a concretização dos seus ideais, numa ação meramente imediatista que não atende nenhuma preocupação de natureza social, mas que, ao contrário, abre largos caminhos para a violência e a marginalidade, entre numerosos outros problemas sociais incontáveis e para cujas soluções se requer a alocação de recursos públicos elevados. Esses reflexos, aliás, já são sentidos no momento em que nos deparamos com a quase totalidade de nossos estados e, particularmente, de suas capitais, empenhando maciçamente as receitas próprias no atendimento de folhas de pagamento do funcionalismo.

Para corrigir essas disparidades é preciso reorganizar o país dentro de uma nova dimensão econômica, política e social. Manter, por exemplo, o cidadão em sua região, em seu estado, oferecendo-lhe as condições mínimas de uma vida decente e relativas perspectivas de um futuro melhor para sua família, é a melhor solução que todos nós vislumbramos, mas a encaramos timidamente, porque implica na interiorização do desenvolvimento homogêneo e igualitário do país. Sob a ótica do futuro, esse é um investimento barato para a nação e que não onera substancialmente a comunidade brasileira.

Entendemos que defender que a circulação e a geração de nossas riquezas se concentram somente no chamado eixo Sul é querer descaracterizar o resto da nação, quando todos sabemos que os estados representam, indistintamente, peças fundamentais para que a engrenagem funcione. É compreensível que o Sul defenda a manutenção dos seus índices de crescimento, mas ele terá que se processar sem que se inviabilize o interior do país, cujos estados estão inseridos num contexto federativo e, por consequência têm também o direito de crescer, de participar e de usufruir da riqueza nacional.

A construção da ferrovia Norte-Sul está inserida nesse processo de interiorização. Tentar inviabilizá-la agora — da mesma forma que tentaram inviabilizar Brasília, a rodovia Belém-Brasília ou Volta-Redonda — é tentar inviabilizar o país na sua interiorização e na ocupação da Amazônia. E como pretender-se reverter o determinismo histórico da Marcha para o Oeste.

Pela integração que dela advirá, pela incorporação à produção de riquezas de grande extensão territorial abundante em recursos minerais, florestais, vales irrigáveis como os do Araguaia e do Tocantins — capazes de uma produção anual de grãos superior a um terço da produção nacional de hoje —, a ferrovia-Norte-Sul deve ser vista como um imperativo nacional, uma preocupação de todos os brasileiros. A sua importância não se restringe, como maldosamente se quer fazer parecer, a Goiás, ao futuro estado do Tocantins ou ao Maranhão. Sua importância é indiscutivelmente nacional.

Chegou, finalmente, a hora de olhar para a frente e despertar o Brasil. Chegou a hora de aplaudir o presidente José Sarney por sua inequívoca visão de estadista, certo estamos de que esta decisão será, no futuro, historicamente reconhecida e aplaudida, como uma decisão correta e patriótica.

É preciso que brasileiros de todos os quadrantes, sem preconceitos ou bairros, sem fisiologismos ou interesses imediatistas, se unam pela interiorização do Brasil, defendendo obras como a construção da ferrovia Norte-Sul, ou a criação do estado do Tocantins — através de uma redivisão territorial já —; uma reforma tributária justa capaz de viabilizar administrativamente estados e municípios; a valorização dos poderes constituídos, a criação de instrumentos que penalizem aqueles que se locupletam do erário; a eliminação do paternalismo do Estado, com a criação de oportunidades de trabalho e melhores condições de vida para o brasileiro.

É fora de dúvida que somos potencialmente ricos. Precisamos, mais do que em qualquer outro tempo, de olhar para o futuro, com seriedade, a fim de que, com muito trabalho, possamos explorar as nossas riquezas e transformá-las em instrumentos úteis à produção do bem estar social. É preciso, finalmente, que estas questões sejam espelhadas pelos constituintes na nova Carta constitucional. É rigorosamente indispensável que a nova Carta retrate o anseio e a vontade da maioria do povo brasileiro.