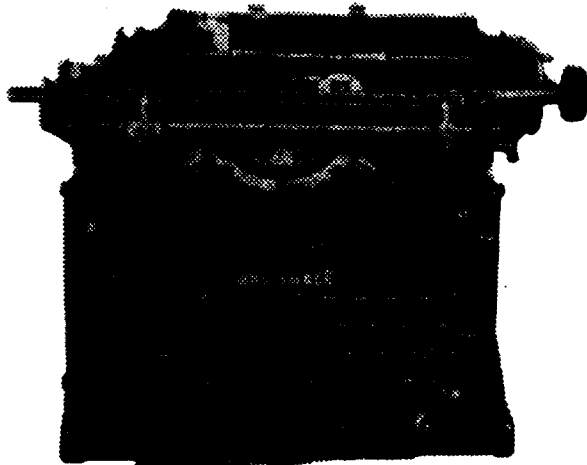


**Brasil:
la carretera
trasamazónica**



NOTAS ● NOTAS ● NOTAS ● NOTAS ● NOTAS ● NOTAS

A mediados del año pasado, la dictadura anunció la apertura de licitaciones para la construcción de 400 kilómetros de carreteras que formaría una especie de cruz en plena selva amazónica.

En la dirección este-oeste, estaría la Trasmazónica propiamente dicha y en la dirección nortesur la Cuiabá-Santarém.

Al hacer tal anuncio, la dictadura trataba de capitalizar lo que durante años ha sido objeto de aspiración de la mayoría de los brasileños: integrar y poner al servicio del conjunto del país la inmensa «Hilea» amazónica, cuya superficie —más de 5 millones de kilómetros cuadrados— equivale a 60% del territorio brasileño.

La dictadura ha tratado de ocultar que la Trasmazónica y la Cuiabá-Santarém, en lugar de integrar la Amazonia del país, representan una tentativa de encuadrar esa región en los actuales esquemas que rigen las relaciones del capitalismo brasileño con los intereses de las corpora-

ciones multinacionales. En estos esquemas sobresalen dos hechos importantes: a) el ritmo de expansión de las inversiones extranjeras en la economía brasileña estará seriamente restringido por las limitaciones del mercado interno; b) la realización en dólares de los excedentes captados por las empresas extranjeras en el interior de la economía brasileña, depende en medida importante de la cantidad de divisas que el país logre obtener mediante exportaciones. De ahí la afanosa búsqueda, estimulada por el gobierno, de nuevas líneas y mercado de exportación, ya que las exportaciones tradicionales, como el café, se expanden muy limitadamente.

Lo anterior permite evaluar sin dificultad el significativo papel de la Amazonia en los planes de la dictadura y del imperialismo, tendientes a debilitar las trabas que se presentan al desarrollo de sus relaciones. La región puede abrigar —y ya lo está haciendo en alguna medida— importantes focos de explotaciones de minerales, madera y carne de alta calidad, artículos cuya demanda ex-

* Documento del Frente Brasileño de Informaciones.

NOTAS ● NOTAS ● NOTAS ● NOTAS ● NOTAS ● NOTAS

terna tiende a evolucionar favorablemente. Este tipo de producto, junto con la manufactura liviana, representan una alternativa inestimable para la expansión de las exportaciones brasileñas, ya que difícilmente las corporaciones multinacionales, que controlan prácticamente toda la industria de equipos y bienes de consumo duradero, se dedicarán a exportar sus productos desde Brasil, pues entrarían en abierta competencia con sus principales centros de origen, como sucede con la Mercedes Benz, Wolkswagen, etc.

Al mismo tiempo, las inversiones en los focos exportadores representarían un considerable desahogo, actual y/o preventivo, para los capitales en búsqueda de aplicación altamente rentable e inmediatamente convertible en dólares.

De ahí que sólo en la ganadería amazónica habrá, en los próximos dos años, la implementación de 205 proyectos, que alcanzan a más de 200 millones de dólares. El sector de la carne se considera entre los prioritarios por el imperialismo. La propia DELTEC, corporación financiera vinculada

al grupo Rockefeller, ha penetrado rápidamente en este sector en todo Brasil, y controla ya en gran proporción la propiedad de los toros que se encuentran en ceba. La National Bolk Carries Company ya tiene 1 250 000 hectáreas de tierra como reserva en el estado de Pará y el territorio de Amapá, con el objetivo de desarrollar el mayor proyecto maderero del norte brasileño.

La empresa INCOMI, perteneciente a la Bethlehem Steel, controla toda la actividad económica actual del Amapá: exportación de manganeso, fábrica de madera compresada, compañías de investigaciones y desarrollo, el único ferrocarril económicamente activo de la Amazonia, etc.

Se podría pensar que todo el plan de utilización de la Amazonia costaría al estado no más de 500 millones de dólares, necesarios para la primera etapa de las carreteras, y que lo demás iría por cuenta de las empresas extranjeras y algunos grandes consorcios nacionales, los cuales canalizarían recursos propios para la región, a través de sus inversiones. Pero no es así.

NOTAS ● NOTAS ● NOTAS ● NOTAS ● NOTAS ● NOTAS

La SUDAM, organismo estatal destinado a «desarrollar» la Amazonia, ha creado un sistema de estímulos, a costa de fondos públicos, verdaderamente formidable.

Las empresas nacionales y extranjeras que operan en Brasil, pueden retener hasta 75 de cada 100 cruzeiros que deben pagar de impuesto a la renta si los convierten en recursos para invertir en la Amazonia.

Esto significa que para un proyecto de una empresa en la Amazonia, 75% es regalado por el gobierno. La empresa cubre, en términos reales, sólo 25%. Pero aún ese 25% puede ser financiado en gran parte, por ejemplo, por el Banco de la Amazonia, de modo que de cada 100 cruzeiros invertidos una empresa puede llegar a aportar en términos reales no más de 12 ó 13 cruzeiros.

El ejemplo de la INCOMI, controlada por la Bethlehem Steel, es muy significativo al respecto. Esta empresa que, como dijimos, funciona en Amapá, realizará este año inversiones, en el rubro de extracciones de minerales, por un monto de 62 250 000 cruzeiros

(más de 13 millones de dólares). De ese total, cerca de 54 905 000 cruzeiros provendrán de los descuentos de impuesto que le hará el gobierno. Es decir, de cada 100 cruzeiros que invierte en la expansión de su patrimonio, la INCOMI es estimulada con casi 80 cruzeiros.

La construcción de la carretera este-oeste empezó en Porto Franco, en las márgenes del río Tocantins, límite del estado de Pará con los de Maranhao y Goiás. En los primeros 350 kilómetros, la carretera cortará la riquísima zona de Marabá. Ahí se ubica la Sierra de Carajás, que contiene una faja de 80 kilómetros de largo; son unos 12 500 millones de toneladas de hierro prácticamente a flor de tierra. No deja de ser significativo el hecho de que en abril de 1970, la US Steel Corporation formó junto con el estado brasileño la Amazonia Minera Company para explotar esos yacimientos.

La construcción de la Trasamazónica fue iniciada precisamente en junio de 1970. Ahora la US Steel está planeando construir un ferrocarril de 550 kilómetros, que

NOTAS ● NOTAS ● NOTAS ● NOTAS ● NOTAS ● NOTAS

llevará el mineral hasta el mar; cerca de la ciudad de Belém se piensa construir un gran puerto para su exportación.

En Marabá hay otros yacimientos de hierro tan grandes como el de la Sierra de Carajás, además de uno de los más importantes centros productores de diamantes del país. Se sabe también de la existencia de una capa de manganeso de un metro de altura que se extiende por 3 000 hectáreas.

A la altura del kilómetro 1 125 de la carretera, en el municipio de Altamira, hay grandes extensiones de tierras óptimas para las empresas agropecuarias —una faja de 600 por 140 kilómetros— en mayor proporción de propiedad extranjera. En el kilómetro 1 165 la carretera llega al municipio de Itaituba, donde los norteamericanos han comprado gran cantidad de tierras, pues ahí se encuentra, en el lecho del río Tapajós, los más importantes yacimientos de oro del norte de Brasil.

En las márgenes de ese río, en la frontera de Itaituba y Aveiro, así como más al norte, a orillas del río Amazonas, hay enormes

yacimientos de calcáreos, que van a ser explotados por la empresa CAIMA. Otra empresa, la CAITA, explotará los yacimientos de sal gema, gipsita y anidrita, descubiertos en Aveiro, Santarém, Juriti e Itaituba. La CAIMA y la CAITA cuentan con fuerte participación extranjera.

La carretera Cuiabá-Santarém cruzará la misma zona ganadera que posee la «King's Ranch», de Texas, que tiene otras haciendas de crías en el sur del país. En la Amazonia, el consorcio texano instalará el mayor proyecto nacional de cría de ganado.

Avanzando hacia el oeste, la Trasmamazónica alcanzará el valle del río Madeira, donde se encontraron yacimientos de casiterita y de manganeso. Estos últimos van a ser explotados por la siderúrgica SIDERAMA, vinculada a los capitales foráneos, que ya se está instalando en Manaus.

Resulta evidente que el plan de la dictadura para la Amazonia no es «nacionalista» sino al revés: supone la entrega de la explotación de los recursos naturales y

NOTAS ● NOTAS ● NOTAS ● NOTAS ● NOTAS ● NOTAS

actividades semiprimarias al imperialismo, siguiendo una tendencia precisamente inversa que toma auge en América Latina y otras regiones subdesarrolladas.

Aunque tenga resultados satisfactorios, el plan de colonización que debe acompañar a la construcción de la Trasmazónica no alcanzará a fijar más de 150 000 personas a lo largo de toda la carretera. Serán muy pocas personas y con un nivel de ingreso muy bajo para poder constituir un mercado importante que sirva de base para el desarrollo de actividades productivas de significación. Por otro lado, la construcción misma de la carretera no aprovecha los recursos de la región, ya que se hace a través de empresas ubicadas en el centro-sur, todas con equipos altamente modernos.

Asimismo, el grueso de las inversiones externas y de los proyectos más importantes, a los cuales el gobierno ha concedido estímulos, se destinan a las empresas pecuarias de exportación, extractivas de minerales, maderas y algunas fibras. Son actividades primarias y de exportación, lo cual

determina que se desarrollen dentro de patrones tecnológicos bastante modernos. Estos hechos explican la poca demanda de artículos intermedios, producidos en la región, que tienen, por tanto, escasos efectos dinamizadores sobre otras actividades. Además, el hecho de que produzcan para el exterior conduce a que el principal beneficiario de la alta productividad en ellas prevaletes sea precisamente el exterior y no la economía de la región.

Quien ganará en la alta productividad de la explotación del hierro en la Sierra de Carajás será la US Steel, a la vez exportadora e importadora del hierro, y no la economía amazónica.

En cuanto al empleo, las perspectivas son aún más pesimistas. Ciento cincuenta mil personas representan cerca de 0,2% de la población del nordeste, lo cual demuestra la total inoperancia de la Trasmazónica para resolver lo que la dictadura considera el problema de la población del nordeste. La construcción de la Trasmazónica, con tecnología moderna, emplea una cantidad muy pequeña de mano de obra que

NOTAS ● NOTAS ● NOTAS ● NOTAS ● NOTAS ● NOTAS

debe contar, asimismo, con alguna especialización.

Todos los proyectos son aprobados por la SUDAM. Esto significa que todas las inversiones que se realizarán en 1971, y gran parte de lo que se efectuará en 1972 en toda la Amazonia, crearán sólo 40 000 empleos, algo simplemente ridículo si se piensa que en el nordeste hay unos diez millones de desocupados o subocupados.

Lo anteriormente expuesto permite concluir que el plan de integración nacional del régimen militar no es efectivamente de integración ni mucho menos nacional.

Junto a todo ese cuadro tan poco confortante para los brasileños, está la sombra de la corrupción

que lo hace aún más denigrante. El corrompido ministro de Obras Públicas, coronel Mario Andreazza, había contratado el servicio de empresas constructoras de carreteras sobre la base de 65 500 hasta 131 000 cruzeiros el kilómetro. Sin embargo, el cuerpo de ingeniería del ejército, que participa en la construcción del trecho Manaus-Porto Velho, en la misma región, verificó que cada kilómetro vale cerca de 40 000 cruzeiros. Como resultado se retiró de la responsabilidad de Andreazza varios miles de kilómetros, que pasaron al departamento de obras del ejército. Éste, a su vez, distribuirá los tramos de la carretera entre otras empresas. Y otros generales, entonces, cobrarán las comisiones.

