



Imprimir artículo Exportar a PDF
Volver

Ferrocarril y minería, matrimonio impotente ante pobreza brasileña

Vendedores informales ofrecen comida y bebidas a los pasajeros del Ferrocarril Carajás, en la estación de Alto Alegre de Pindaré, en el noroeste del estado brasileño de Maranhão. Crédito: Mario Osava/IPS

Por Mario Osava

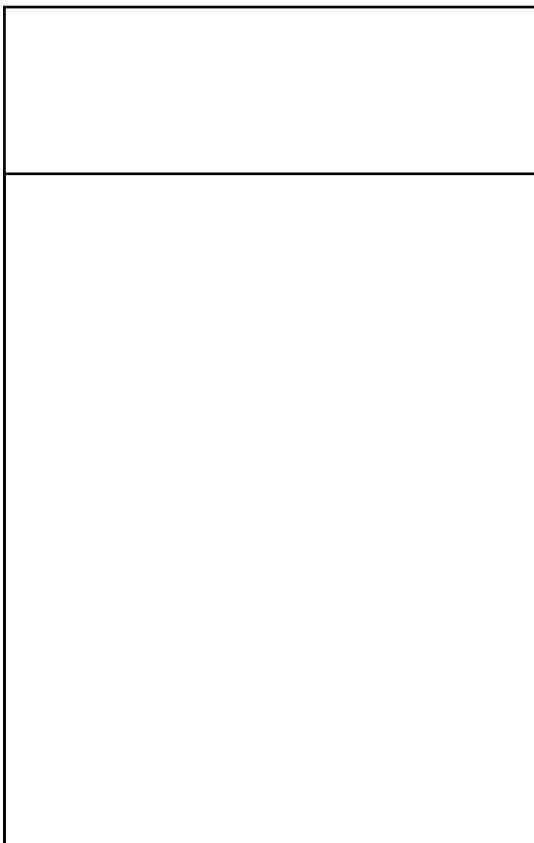
IPS, 27 de febrero, 2014.- El Ferrocarril Carajás, considerado el más eficiente de Brasil, mantiene un servicio de pasajeros que da pérdidas, para beneficiar a la población. Pero eso poco alivia su pecado original: nació para exportar minerales, cruzando una zona de pobreza crónica.

Tres décadas después de su construcción, el corredor de Carajás, por donde discurre un tercio del mineral de hierro que exporta Brasil, sigue siendo proveedor de mano de obra barata para regiones más prósperas y grandes proyectos amazónicos, constató IPS en un recorrido por la región.

Auzilândia, de 12.000 habitantes y humildes casas a ambos lados de los rieles, “queda vacía” al finalizar cada año, según Leide Diniz. Su marido se fue “por segunda vez” más de 3.000 kilómetros al sur, al estado de Santa Catarina, viajando tres días en autobús.

Dejó a sus tres hijos con ella en noviembre, para trabajar en un restaurante durante la temporada turística del verano austral. “Gana algún dinero y vuelve”, se conforma la esposa, porque “acá no hay empleo”.

Una corriente establecida hace algunos años lleva a Santa Catarina a la mayoría de los trabajadores errantes de Alto Alegre do Pindaré, municipio de 31.000 habitantes donde se ubica Auzilândia, en el interior de Maranhão, un estado de transición del semiárido Nordeste brasileño a la Amazonia.



Accidentes, pese a

Los abuelos trabajaban descascaraba arroz en el pilón cortaba el pelo. Nadie se dio 15 meses cruzó a gatas el pat y llegó a los rieles, a po

Así explica Leidiane de Olive

“El tren de la Vale para mí fue matar a mi nieto, pero vacas preñadas una vez”, acu da Silva, que reclama asimismo la tierra q

Los trenes de Vale se consi

La seguridad incluye barreras campañas de información vigilantes que retiran a “más



en situaciones de riesgo, como borrachos y deficientes visuales, según Elmer Vinhote, supervisor del Centro de Control de Operaciones del Ferrocarril Carajás.

Los atropellos y choques bajaron de 20 en 2009 a "tres o cuatro" al año ahora, asegura.

Pero los siniestros y las disputas judiciales parecen inevitables. La madre de Mario Farias murió atropellada en 1996 y aún no llega la indemnización. En Auzilandia, un anciano ebrio se salvó por la "ronda" hace unos meses, según pobladores locales.

Decenas de familias se quejan de grietas en sus casas, causadas por la construcción de un viaducto sobre los rieles y reclaman nuevas viviendas, más lejos, o que los indemnicen.

Pero Maranhão, por donde transcurren dos tercios de los 892 kilómetros del Ferrocarril Carajás, sigue enviando trabajadores a muchas regiones del país, en general para labores temporeras o precarias, como la minería aurífera artesanal en la Amazonia y el corte de caña de azúcar.

Es también el principal origen de las víctimas de la esclavitud moderna, especialmente en la ganadería y el carbón vegetal. Su Índice de Desarrollo Humano está penúltimo en los 27 estados brasileños y su ingreso por persona el último.

El Ferrocarril Carajás y su empresa concesionaria, la transnacional minera brasileña Vale, tendrán una nueva oportunidad para ayudar al desarrollo local. Está en marcha la duplicación de su tendido, hasta ahora de vía única, y de la extracción en la Sierra de Carajás, en el estado amazónico de Pará.

A partir de 2018, se extraerán 230 millones de toneladas anuales del mineral de más alto tenor de hierro del mercado mundial.

La ampliación se extiende al puerto de aguas profundas Ponta da Madeira, en São Luis, capital de Maranhão, por donde se exporta la producción de Carajás, que comprende también manganeso, cobre y otros minerales y que convierte a Vale en la segunda empresa mundial del sector.

La inversión requerida es de 19.500 millones de dólares, la mayor parte en logística.

En su apogeo, la construcción empleará a 8.645 trabajadores, indica Vale. Los empleos permanentes cuando entre en operación la doble vía férrea serán 1.438 y la prioridad es contratar a gente local, promete la empresa.

Una débil palanca para el desarrollo en un corredor tan extenso. La ayuda más significativa provendrá de inversiones sociales de la empresa, cuyas utilidades están entre las mayores de Brasil.

Un nuevo proyecto de ley minera, que se aprobará este año, forzará a que una pequeña parte de esos ingresos beneficie a los municipios que sufren los impactos indirectos de su actividad.

Para asegurar esos y otros recursos y aprovecharlos mejor, los 23 municipios por los que pasa el tren en Maranhão se juntaron para coordinar sus acciones y su relación con Vale.

La empresa hizo un diagnóstico de intereses económicos locales, con el diseño de "proyectos para cada microrregión a lo largo del ferrocarril", sostiene el director de Operaciones Logísticas de Vale, Zenaldo Oliveira. En una comunidad puede adecuarse una fábrica de harina de mandioca, en otra fruticultura y jugos, ejemplifica.

Vale, fundada por el Estado en 1942 y privatizada en 1997, solo apoya iniciativas en educación, salud y generación de ingresos, precisa, pues allí se identifican las mayores carencias que traban el desarrollo local.

Actualmente, con una sola vía para los dos sentidos, 12 trenes de carga enlazan diariamente Carajás



con São Luis. Se asegura que son los más largos del mundo, con 330 vagones, cuatro locomotoras y cargados cada uno con más de 30.000 toneladas de minerales, más de 100 millones de toneladas al año.

Vuelven cargados de combustibles, fertilizantes y otros productos de consumo en las zonas del interior.

La calle principal de Auzilandia, una aldea del municipio de Alto Alegre do Pindaré, que carece de oportunidades de trabajo pese a estar atravesado por el Ferrocarril Carajás. Crédito: Mario Osava/IPS

Los trenes de pasajeros, a precios subsidiados porque “la población local no puede pagar su costo real”, constituyen “un beneficio social” de transporte barato y permanente en una región donde las lluvias suelen paralizar las carreteras, observa Oliveira.

En sus 15 paradas, especialmente en Alto Alegre do Pindaré, multitud de vendedores, la mayoría mujeres, se acercan a las ventanillas para ofrecer agua helada y alimentos a los 360.000 pasajeros anuales del ferrocarril.

Este precario sustento puede desaparecer con el nuevo proyecto, porque los vagones tendrán aire acondicionado y sus ventanas permanecerán cerradas. “Buscaremos soluciones” antes del reemplazo, quizás organizando cooperativas de proveedores, razona el director.

En Alto Alegre opera desde hace tiempo la Cooperativa de Trabajadores y Vendedores, cuya fundación apoyó Vale y que llegó a vender comida a la cantina del tren hace 10 años, pero “por poco tiempo”, según su directora, Alice Cunegundes, con 58 años y tres hijos.

Después, la cooperativa que llegó a tener 93 socias proveía hasta 3.000 comidas diarias a la alcaldía, hasta que el actual alcalde, elegido en 2012, canceló el acuerdo, “desangrando la iniciativa”, lamenta.

Apoyar a los emprendedores, mejorar escuelas y capacitar a miles de obreros son parte de las acciones sociales y ambientales de Vale y su Fundación.

Pero “son proyectos puntuales, que no fomentan el desarrollo efectivo del territorio”, evalúa George Pereira, secretario ejecutivo de la Asociación Comunitaria Itaqui-Bacanga, cuya fundación y sede, también “producto de inversiones sociales de Vale”, sirven a los 58 barrios que rodean el puerto Ponta da Madeira, en São Luis.

Además, están lejos de compensar los daños a la población del corredor de Carajás, según Justicia sobre Rieles, campaña de movimientos sociales y religiosos que defiende derechos de las poblaciones afectadas por el ferrocarril.

En 2012, sus denuncias y las de la Articulación Internacional de los Afectados por Vale lograron atribuir a la empresa el premio Ojo Público, creado por organizaciones internacionales como Greenpeace, para señalar a las transnacionales que más violan los derechos humanos y las normas ambientales, según miles de votantes.

Accidentes fatales, contaminación del polvo mineral y hendiduras en las casas cercanas a la vía son algunos de esos impactos.

El ferrocarril paga sus propios pecados y los de su pareja perfecta, la minería de hierro. Forma parte, además, del Programa Gran Carajás, un conjunto de empresas de minería, acero, aluminio, celulosa, ganadería e hidroelectricidad, con el que el gobierno pretendió desarrollar la Amazonia oriental en los años 80.

Aquel programa dejó deforestación acelerada, contaminación letal donde se concentró la industria del arrabio, trabajo esclavo y otras violencias, mientras el desarrollo humano avanzó poco, según las estadísticas.



Fuente: <http://www.ipsnoticias.net/2014/02/ferrocarril-y-mineria-matrimonio-impotente-ante-pobreza-brasilena/> [1]

Importante: Esta nota ha sido reproducida previo acuerdo con la agencia de noticias IPS. En este sentido está prohibida su reproducción salvo acuerdo directo con la agencia IPS. Para este efecto dirigirse a: ventas@ipslatam.net [2]

Tags relacionados: [Brasil](#) [3]

[Ferrocarril Carajas](#) [4]

[minería](#) [5]

Valoración: 0

Sin votos (todavía)

Source URL: <https://www.servindi.org/actualidad/102020>

Links

[1] <http://www.ipsnoticias.net/2014/02/ferrocarril-y-mineria-matrimonio-impotente-ante-pobreza-brasilena/>

[2] <mailto:ventas@ipslatam.net>

[3] <https://www.servindi.org/etiqueta/brasil>

[4] <https://www.servindi.org/etiqueta/ferrocarril-carajas>

[5] <https://www.servindi.org/etiqueta/mineria>