

06 Junio 2011

El nordeste de Brasil. La región más pobre del país está cerrando la brecha con el próspero sur.

Poniéndose al día rápidamente



En el 1983 Jornal do Brasil, un periódico de Río de Janeiro, envió un reportero a la región nordeste de Brasil para cubrir una sequía. Encontró los hambrientos habitantes comiendo ratas y lagartos. Desde entonces, el país ha avanzado grandemente. Sin embargo, el nordeste continúa siendo la región más empobrecida de Brasil: tiene el 28% de sus habitantes pero sólo el 14% de su PIB. Una quinta parte de los adultos del área son analfabetos, el doble de la tasa nacional. Y tiene más de la mitad de los 16 millones de brasileños que viven con menos de 70 reales (US\$43) al mes. Durante décadas ha exportado trabajadores a las cocinas y lugares de construcción de las ricas ciudades en el sudeste.

Sin embargo, recientemente el nordeste se ha convertido en la estrella del desempeño económico de Brasil. En la pasada década el PIB de la región subió en 4.2% por año, comparado con 3.6% del país como un todo. El año pasado, la economía del estado de Pernambuco creció al estilo chino en 9.3%.

Dice Marcelo Neri, de la Fundación Getulio Vargas, un instituto de investigación, que la Bolsa Família, el muy elogiado plan antipobreza de Luiz Inácio Lula da Silva, fue significativo. Pero otras políticas gubernamentales ayudaron aún más. Tres cuartas partes del crecimiento de los ingresos desde el año 2003, cuando Lula asumió la presidencia, provenían de salarios y no de donaciones. En términos reales, el salario mínimo se incrementó en cerca de 60% en el mismo período, con los mayores beneficios ocurriendo en el nordeste. El instituto considera que Crediamigo, el programa de micro-crédito del banco estatal Banco do Nordeste, ha sacado de la pobreza a más de un millón de habitantes del nordeste.

El nuevo poder adquisitivo de la región está atrayendo empresas. A principios de este mes, Kraft Foods abrió su primera factoría en el área, fabricando chocolate y bebidas en polvo. Sudene, una agencia gubernamental de desarrollo regional, desde el 2006 ha ayudado a financiar 52 plazas en el nordeste. Y migrantes del nordeste están regresando a su hogar en busca de trabajo. Pão de Açúcar, una cadena de supermercados, está expandiendo en la región y les está ofreciendo a los nativos del nordeste que trabajan en otras de sus tiendas la oportunidad de ser transferidos.

Dice Fernando Bezerra Coelho, el ministro federal de integración, que "en este momento el nordeste es una gran zona de construcción". El gobierno está invirtiendo fuertemente en obras públicas, incluso la ampliación de la autopista costera del Atlántico. Pero la principal fuente de crecimiento es el puerto y el complejo industrial de Suape, que está en expansión para manejar barcos más grandes. Están en construcción una planta de petroquímicos, el más grande astillero del hemisferio sur y una refinería propiedad de Petrobras, la compañía estatal petrolera. Más de 100 empresas se han instalado, atraídas por los incentivos fiscales y lo que deberá ser excelentes enlaces de transporte. Fiat está gastando 3,000 millones de reales en una factoría de automóviles en las cercanías.

Para el 2013, si todo ocurre como planeado, una nueva línea de ferrocarril unirá a Suape al interior del

nordeste (ver mapa). El gobierno federal inició su construcción en el 1990, pero se demoró por falta de dinero y sólo reinició la construcción en el 2006. Un segundo ramal se dirigirá al norte al puerto de Pecém, que también está en expansión. Ahí, el gobierno estatal de Ceará está estableciendo un instituto para capacitar 12,000 trabajadores por año, y Petrobras está construyendo otra refinería. Paulo Roberto Costa, su director de abastecimiento, prevé trenes que transporten soja, maíz e hierro del interior a los puertos y regresen cargados con petróleo. El tiempo requerido para viajar a Europa y Estados Unidos será tres o cuatro días menos que de los puertos sureños. La línea de 1,728 kilómetros un día transportará 30 millones de toneladas de carga al año.

Odebrecht, la empresa brasileña que construye el ferrocarril, recientemente transportó a este reportero a Salgueiro, donde se juntan los dos ramales de la costa. Los tres millones de traviesas de concreto se están construyendo aquí, y el lastre sobre el que serán colocadas es extraído en las cercanías. Paulo Falcão, el director del proyecto, está preocupado con un problema reciente del nordeste: escasez de mano de obra. Aun cuando los grandes proyectos conocidos en el nordeste, están atrayendo trabajadores de todo el país, la demanda es tal que Odebrecht está capacitando a todos desde carpinteros y albañiles a choferes de camiones y operadores de montacargas. Algunos no tienen experiencia previa en construcción. Una quinta parte de los empleados de Salgueiro son mujeres.

Dice Eduardo Bartolomeo, el director de logística de Vale, una empresa minera, "China es ahora el Japón de los años de 1960". En esa época el apetito de Japón por los metales financió las grandes inversiones en ferrocarriles y transporte marítimo. Hoy el hambre de China por el hierro está pagando los proyectos de infraestructura. Para el 2015, Ponta da Madeira, el puerto privado de Vale, será el más grande de Brasil en toneladas, exportando 230 millones de toneladas de mineral de hierro al año. El ferrocarril, desde la mina Carajás en el estado de Pará, al puerto se está mejorando para transportar 330 vagones, cada uno de tres kilómetros de largo, a un costo de 4.5 mil millones de reales.

Dice Bartolomeo que los beneficios se multiplicarán más allá de la minería. Señala el ferrocarril Norte-Sur como prueba. Desde el 2007, cuando Vale empezó a operar la línea, la producción de soja en la región se incrementó en 8.5% al año, y el precio de la tierra se ha más que duplicado en algunos sitios.

El rápido desarrollo de la región, combinado con la recién adquirida influencia de los trabajadores, ha resultado en cierto desasosiego industrial. La tensión es evidente también en atascos del tráfico y en el alto precio de la vivienda. En Ceará Adail Fontenele, la secretaria estatal de infraestructura, dice que las municipalidades alrededor de Pecém están preocupadas tratando de encontrar alojamiento para los nuevos trabajadores de la ciudad. Si no se construyen viviendas adecuadas rápidamente, surgirán las barriadas.

El mayor peligro es que la región no logre resolver su vieja debilidad: una educación pobre. "Hemos visto antes booms de infraestructura en el nordeste, y nos han ayudado a ponernos al día", dice Alexandre Rands de Datamérica, una consultora. "Pero los últimos 60 años han demostrado que la infraestructura no es suficiente". Las grandes empresas están capacitando a los trabajadores que necesitan. Pero el nordeste gasta menos en educación que el promedio nacional y tiene maestros menos calificados. Si la próxima generación ha de beneficiarse de lo que se construye hoy, las escuelas de la región deben ser mejoradas también.

© 2011 The Economist Newspaper Limited. All rights reserved. De The Economist, traducido por Diario Libre y publicado bajo licencia. El artículo original en inglés puede ser encontrado en www.economist.com

De **Diario Libre**