

BRASIL COMO ANTIEUROPA.

Sólo por aspectos circunstanciales, apariencias a veces perceptivamente contundentes pero estructuralmente irrelevantes, puede asociarse Brasil a Europa. Para quienes, inevitablemente, adolecemos de eurocentrismo y tendemos a ver el mundo mediante la comparación con nuestro paradigma, Brasil emerge como uno de los Nuevos Mundos con los que Europa tiene poco que ver.

Nada de lo que ha configurado el modo de vida de la actual Europa (cínica, racionalista, productivista, severa, contenida) se percibe en Brasil. No sólo por la geografía, la escala, el sistema de asentamientos y el orden urbanístico, el tamaño del territorio y de los intraterritorios (los espacios intersticiales que se generan entre las grandes ciudades), que por ser tan inmediatamente visualizables tienden a ocultar otros que resultan tanto o más importantes: el sentido pragmático de la existencia, la atomización nacionalista, la diversidad (aparente) como exigencia diferenciadora, el sentido de lo colectivo, el planeamiento a largo plazo, la rigidez normativa, el igualitarismo, la interacción comercial. Todos ellos han sido los atributos que han conformado Europa, y todos ellos son factores decisivos para su conformación territorial.

Brasil parece ofrecer todo lo contrario: una geografía exuberante, una escala descomunal, un sistema de asentamientos difuso en el territorio y extremadamente condensado en los núcleos urbanos, una inusual unidad nacional (donde el espíritu de lo diverso y lo lejano ha sido sobrepasado por otros elementos y factores unitaristas difíciles de desvelar), una diversidad (real) que se define como su atributo principal, pero que no impide el afloramiento de lo unitario, un inacabable individualismo, una recurrencia permanente al espontaneismo (con resultados diversos: la riqueza cultural y la alegría vital se contraponen al desorden económico y la afloración persistente de la pobreza), una constante tendencia hacia la improvisación (pese a que ningún otro país occidental se ha atrevido tanto y ha sido tan riguroso en la planificación de nuevos espacios urbanos) y la política del corto plazo, la desigualdad y la debilidad de las relaciones económicas internas.

Si los elementos fundadores del sistema de asentamientos europeo (y, a la postre, de la vitalidad económica de sus territorios) se basan en la proximidad y, en virtud de la misma y como consecuencia de la intensidad de los flujos de personas y mercancías que genera, en el papel preponderante del ferrocarril y de los ríos y canales navegables, en Brasil no parece que estos elementos hayan sido decisivos en su conformación ni tampoco resulta comparable la densidad territorial y la organización estructural de sus núcleos urbanos. Las grandes ciudades de Brasil aparecen a los ojos europeos como unos espacios de oportunidad, pero también de magnificante desequilibrio. La magnífica factura urbanística de algunos fragmentos urbanos no puede esconder, sin embargo, el desequilibrio y la desigualdad, ni puede ocultar tampoco ese papel de la ciudad como espacio para la busca, para la supervivencia milagrosa.

No puede trivializarse sobre Brasil. Ciertos fragmentos urbanos, las favelas desde luego, pero también otros espacios limítrofes con ellas en su resolución formal, pueden ser leídos por los ojos del urbanista europeo convencional como "informales" pero, en realidad, las más de las veces, son meramente "informes". Si lo informal requiere una estructura sólida, que permite la expresión espontánea y flexible de los ciudadanos en las soluciones urbano-arquitectónicas, lo informal se revela como carente de estructura y, por consiguiente, de la más mínima racionalidad. Esto no afecta tanto a la estética urbana, pues la favela a veces adopta resoluciones muy interesantes, pero es un obstáculo decisivo para aspectos capitales de la calidad de vida, como la salubridad, la generación de redes de infraestructura, la organización del transporte, la correcta distribución y calidad del equipamiento público. Los déficits, carencias y problemas que genera el estado de situación en estos frentes conducen a situaciones muy problemáticas ahora, pero, sobre todo, constituyen pasivos que gravitan pesadamente sobre su futuro, cuya mejor solución exige acciones contundentes para mejorarlos. Por otro lado, lo informal impide la generación de estructuras legibles y organizadas que permitan consolidar un urbanismo más orientado a la satisfacción de objetivos sociales y económicos, que son los objetivos fundamentales de cualquier propuesta territorial en todos los países del mundo, y aún más en Brasil.

Baja densidad, alta concentración.

Por consiguiente, la aplicación de modelos basados en el sistema territorial europeo tiene escasas posibilidades de éxito. Cualquier proceso de ordenación territorial (e incluso urbanística) en Brasil debe abandonar el paradigma europeo y atenerse a las lecciones que proporciona la contemplación, virgen de todo apriorismo, de la realidad brasileña. Aunque resulte banal para nuestros amigos brasileños, es preciso comentar el modo en que está organizado el país. El espacio central del mismo, que, como se nos dijo, agrupa el 45% de la población y más de la mitad del PIB brasileño, está formado por cuatro vértices que ocupan las ciudades principales (Sao Paulo, Río de Janeiro, Belo Horizonte y Vitoria), de tamaño y condición diversa, y muy distantes entre sí. El perímetro completo en línea recta es de unos 1.700 kilómetros, siendo precisamente el tramo más largo (unos 700 km por carretera por los poco más de 400 en línea recta) el que une los dos polos de menor tamaño (Belo Horizonte y Vitoria). Tanto el espacio central como las suturas periféricas de este espacio, presentan un cariz de enorme debilidad: muy escasa población, carencias importantes en las redes viarias y ferroviarias, reducida actividad económica.

Todo ello contrasta radicalmente con Europa. La organización más elemental del territorio, sea cual sea éste, se constituye por medio de los asentamientos (cuya importancia se define por su tamaño poblacional, por la pujanza y proyección de su actividad económica y, en menor medida, por su peso político, histórico y cultural) y por la intensidad, calidad y diversidad de las redes viarias que los unen. El modelo de Europa Central (utilizaremos como referencia el caso de Alemania, que es la que representa con más nitidez el paradigma europeo) está basado en la distribución homogénea de la población en el territorio mediante un pequeño grupo de 4 ciudades principales (Berlín, Hamburgo, Munich y Colonia), completada por una red de 14 ciudades intermedias de 300 a 700.000 habitantes, rodeadas todas ellas de áreas metropolitanas con asentamientos menores de entre 20 y 100.000 habitantes¹. Estas

¹ Dejando al margen Berlín, se puede construir un itinerario de unos 1,600 km que pase por 34 ciudades alemanas de más de 100.000 habitantes, lo que hace que la distancia media entre municipios de rango medio y alto sea de unos 50 km. Alternativamente, se puede plantear otro itinerario que pase por 14 ciudades alemanas de más de 300.000 habitantes que rebasa por poco los 1.000 km, de forma que la distancia media entre ciudades de ese rango es de unos 75 km). Por otro lado, mientras la densidad poblacional de Brasil es más de 10 veces menor que la de Alemania (que supera entre 7 y 8

concentraciones menores pueden llegar a liderar pequeños territorios constituidos por municipios de menor tamaño (de 5 a 10.000 habitantes), lo que ocurre muy especialmente en la zona Sur de Alemania (Baviera), donde todavía pervive la actividad agrícola.

En condiciones que sean muy distintas de éstas la organización de redes de transporte resulta extremadamente onerosa y, en el caso de ferrocarril, peligrosamente ineficiente. Salvo con intensidades de tráfico superiores a los 2'5-3 millones de pasajeros por cada 100 kilómetros de recorrido, el ferrocarril de alta velocidad (apto para competir en distancias largas, siempre que no sean superiores a los 600 kilómetros), resulta económicamente inviable (por no hablar del coste que supondría su construcción, probablemente inabordable para la economía brasileña actual) o el de mantenimiento, que a tan larga distancia sería también insufrible. Al margen de las líneas de alta velocidad, que unen puntos distantes en el territorio (300-600 km), las redes ferroviarias convencionales se organizan generalmente en función de dos nodos principales y una serie de nodos intermedios, de modo que los trayectos origen-destino se complementan con los aportes internodales, que son, en una gran parte de los casos, cuantitativamente mayores. En el área sometida a análisis, los puntos de origen y destino (Belo Horizonte y Vitoria) tienen una masa poblacional importante, pero los nodos intermedios, muy distantes entre sí, carecen de la potencia demográfica y económica suficiente para estimular flujos intermedios que alimenten la red. Las ciudades principales del eje son Itabira (109 km desde Belo Horizonte), Ipatinga (96 km), Governador Valladares (95 km), Colatina (184 km), Serra (97 km) y Vitoria (22 km). Es decir, una ciudad cada 120 km como promedio. Tratándose de ciudades de tamaño medio y economía no muy pujante, se antoja imposible mantener líneas de pasajeros con la calidad, velocidad y frecuencia suficientes para suturar el territorio y generar grandes oportunidades. Y sin ferrocarril, la eficiencia del sistema de transporte en larga distancia se encarece notablemente.

veces la densidad de Minas Gerais y unas 4 veces más que la de Espírito Santo). Estos son factores decisivos que juegan un papel negativo para una configuración territorial más eficiente.

La red de carreteras sufre los mismos problemas. El enorme tamaño de Brasil impide un desarrollo adecuado de las infraestructuras viarias, de modo que sólo hay autopistas entre Río y Sao Paulo y entre esta ciudad y Belo Horizonte. La intensidad de tráfico de esta última no justificaría su construcción en Europa, por lo que su existencia parece deberse más a criterios políticos y de imagen que a la mera economía, ya que las ciudades intermedias existentes en su recorrido no tienen tamaño ni actividad suficientes para alimentar los flujos origen-destino con flujos internodales en proporciones apreciables. Sólo la autopista Río de Janeiro-Sao Paulo parece viable, tanto por su tamaño demográfico e importancia económica como por su menor distancia (380 km) y, también, por la existencia en su recorrido de al menos 5 ciudades con cierto peso demográfico y económico.

Y sin redes de transporte nutridas, frecuentes y veloces, la formación de ejes resulta inviable. El intercambio económico y la especialización productiva se asientan fundamentalmente sobre espacios que aseguran bajos costes (en tiempo y dinero) en los flujos de personas y mercancías, circunstancias que no se producen en el caso de Brasil. Existe un eje obvio entre Sao Paulo y Santos, precisamente porque la masa crítica que alberga es lo suficientemente capaz de alimentar los flujos de transporte, debido a la menor distancia (60 km desde el centro y 40 desde su periferia Sur), pero la elevada tensión de los extremos no se corresponde con la que presenta el eje en si mismo, pues las ciudades intermedias son de escaso fuste representativo. Y parece adivinarse la posibilidad de un eje atlántico, que discurriría en primer término entre Río y Vitoria, aunque parece que sólo exista continuidad en los primeros 200 kms desde Río (hasta Macaé), mientras que en los más de 300 restantes se percibe una gran debilidad territorial, pues se trata de un espacio desertizado, condición que, contra lo que se suele pensar habitualmente, no permite siquiera el desarrollo turístico.

Los intersticios inactivos.

La conformación territorial de Brasil tiene una disposición centrífuga, concordante en buena parte con la que presenta Estados Unidos, salvo por lo que respecta a la población, ya que Estados Unidos tiene más de 100 millones de

personas más, lo que le ha permitido un mayor número de ciudades de tamaño superior a 500.000 habitantes, que le permiten liderazgos territoriales de interior con tamaño y dinamismo suficiente para tejer una red de intercambios más eficiente. Todo ello, naturalmente, al margen de los desequilibrios de renta, directamente incidente en la intensidad del tráfico aéreo.

De las 20 ciudades norteamericanas de mayor tamaño, nueve están en territorios de interior y 11 son ciudades marítimas. Brasil tiene una vocación litoral mucho más acentuada: de las 13 ciudades principales, sólo 4 de ellas (Belo Horizonte, Brasilia, Manaus y Campinas) están a más de 100 km de la costa, aunque una de ellas, Manaus, tiene en su puerto fluvial la principal fuente de riqueza y el fundamento de su existencia como ciudad de gran tamaño. Por tanto, la costa (en la medida en que Brasil se ha abastecido más desde el exterior vía puertos que en sus relaciones continentales por vía terrestre) aparece como el principal atractor brasileño, pero de ello no deriva un eje costero con asentamientos regularmente distribuidos y suficientemente próximos entre sí. De nuevo, la distancia entre las grandes ciudades litorales no está compensada, como ocurre en los territorios bien organizados, por una sucesión de nodos intermedios con capacidad suficiente para promover actividades económicas especializadas,

Por otro lado, la carencia de oportunidades laborales en los municipios medios y pequeños ha supuesto la concentración de enormes masas de población en las grandes ciudades, generando no sólo problemas de todo tipo en las macrourbes, sino dificultando el rescate de los territorios intermedios, muy distanciados de las grandes ciudades y muy debilitados por su escasa población y su reducido peso económico. Este problema es coincidente con el de muchos otros países con un nivel de renta y desarrollo similar o inferior al de Brasil. Hay un cierto orgullo en la macrocefalia de las ciudades, pero convendría poner de relieve que las grandes áreas metropolitanas del primer mundo han detenido su desarrollo urbano y mantienen estable su población desde hace 30 o 40 años.

Este esquema de asentamientos se reproduce en las escalas intermedias. La población tiende a concentrarse en los asentamientos más densos, multiplicando las carencias y los déficits urbanísticos e infraestructurales y dificultando la explotación de los recursos naturales existentes en los intersticios. Sin embar-

go, en estos espacios intermedios se observa que no hay suficiente pujanza y diversidad económica para que puedan convertirse en espacios de oportunidad.

Esta tendencia podría invertirse siguiendo la propuesta de Munford de establecer redes de ciudades intermedias que lideren territorios intersticiales mediante la generación de núcleos satélite en su entorno y a partir de la especialización del sistema productivo de cada uno de ellos, de manera que, en conjunto, pudieran alcanzar un grado suficiente de masa crítica y de complejidad económica. En el caso del Valle del Río Dulce esta propuesta puede tener inmediato eco en el entorno de Ipatinga (sospecho que mucho menos en el caso de las otras ciudades), donde cabría desarrollar núcleos industriales ligados a la metalurgia (cluster de la movilidad), aprovechando la proximidad de la siderurgia, así como mediante la organización de nuevos núcleos habitacionales experimentales como alternativa a los asentamientos espontáneos, que dieran cobijo a cooperativas agroalimentarias que impulsaran el tránsito desde la agricultura de producción a la agroindustria de producto, especialmente orientada a los frutos tropicales y los zumos industriales derivados.

Hay un caso ejemplar en España sobre este particular. Pamplona (170.000 habitantes), que es una de las tres ciudades españolas que tienen mayor nivel de renta y mejores ratios urbanísticos y de calidad de vida, ha desarrollado varios clusters de actividad muy especializada en los que ejerce un liderazgo nacional (sanidad pública y privada, metalurgia de precisión ligada a la industria del automóvil, productos agrícolas de alta calidad y rentabilidad como el espárrago o el pimiento del piquillo) o internacional (catastros informatizados y georeferenciados, aerogeneradores). Pues bien, Pamplona ha renunciado a seguir haciendo crecer su casco urbano, y en su lugar está promoviendo un anillo de 5 asentamientos de 25.000 habitantes cada uno de ellos, de los que ha desarrollado ya los proyectos básicos para el primero (Sarriguren), poniendo en marcha un modelo urbano de cierta complejidad económica que es complementaria a la que se prevé desarrollar en los demás asentamientos y con la ya existente en Pamplona, lo cual permitirá diversificar las fuentes de riqueza y mejorar las rentas y su distribución social.

Esta es una operación urbanística que, aún partiendo de una situación socioeconómica muy desarrollada, apuesta por la calidad medioambiental, el

orden urbanístico y el equilibrio social como los objetivos primordiales de la acción urbanística y territorial. Pero en determinadas situaciones, como la brasileña, es preciso ir más lejos.

Más que en la mayor parte de los países, es todavía posible en Brasil un urbanismo de combate que permita atenuar las diferencias sociales y mejore la calidad de vida de los más pobres, pero la condición exigible para que esta circunstancia se produzca es concebir los proyectos territoriales poniendo los vectores programáticos ligados a la economía por delante de los demás objetivos. La técnica urbanística y territorial deben estar al servicio de una mejor organización del territorio, pero ésta sólo será útil si sirve intereses sociales y económicos que satisfagan las demandas sociales más elementales.

De la misma forma que resulta obscena la yuxtaposición, sin solución de continuidad, entre las áreas urbanas y las favelas, lo sería también una propuesta de ordenación que se detuviera en los aspectos formales del proceso y olvidara que el urbanismo es una de las pocas armas que todavía existen para atenuar el desequilibrio social.

Lo que Europa puede aportar a Brasil.

Las abismales diferencias existentes entre estos dos territorios impiden una extrapolación mecánica de las soluciones europeas al universo brasileño. Sin embargo, Europa, y España muy en particular, puede aportar experiencias concretas registradas en la fase de crecimiento y en los vectores de actividad que permitieron avanzar en la economía y, como resultado de ello, en la organización de su territorio. Y también, en experiencias de carácter regional (como la de la Comunidad Valenciana, que efectuó el tránsito desde la economía agrícola hasta la industrial a partir del desarrollo de la agroalimentaria), y otras de carácter particular como el desarrollo industrial del valle guipuzcoano del Goierri, cuyo reducido tamaño no le ha impedido generar cluster productivos susceptibles de generar sinergias, acrecentadas por la proximidad física y, sobre todo, por la adopción de procesos cooperativos que han conducido, a la postre, a generar instrumentos de formación muy avanzados que permiten la subsistencia de estos clusters en condiciones competitivas muy duras.

Como Brasil, España ha sufrido un proceso de concentración de la población que ha vaciado una buena parte de la Península. El relato del proceso no merece especial atención salvo por lo que se refiere a la emergencia de territorios sin experiencia industrial previa que tienen algunas características comunes con algunas zonas de Brasil. Los casos más sobresalientes son el valenciano y el guipuzcoano y, dentro de éste, el de la comarca del Goierri. En este último caso, existía ya una larga tradición de microindustrias metalúrgicas, pero en los últimos años se ha producido un proceso continuado de concentración, especialización y reconversión tecnológica digno de mención.

El caso valenciano interesa, porque la transición desde la agricultura de regadío a la industria manufacturera se produjo mediante un proceso previo de desarrollo de la industria agroalimentaria que contribuyó a sostener a la población en los municipios intermedios durante la segunda mitad del siglo. Por otro lado, la tradición agroindustrial ha permitido la emergencia de dos condiciones previas al tránsito hacia un desarrollo manufacturero autónomo: la acumulación de capital con que emprender el proceso, y la instalación de una mentalidad industrial en los municipios antes agrícolas que ha permitido que la evolución no haya sido tan traumática, como suele suceder.

En otros casos, el tránsito hacia el secundario no se fundamenta en la tradición propia, sino en el mimetismo hacia el comportamiento de territorios próximos. Esto ocurrió en el área citrícola de Castellón, donde para aliviar los problemas que causaban las heladas en la producción naranjera, los más poderosos agricultores comisionaron a uno de ellos para que, mediante un viaje por el Sur de Europa, encontrara un sector de actividad industrial compatible con la naranja que permitiera una diversificación de la actividad económica que evitara los estragos típicos de un monocultivo de gran fragilidad (afectado frecuentemente por enfermedades, heladas y vaivenes en los precios de mercado). La actividad elegida fue la cerámica y en el curso de 30 años, tres municipios de la provincia de Castellón (que contaban en el momento inicial con menos de 25.000 habitantes), se especializaron en la producción y desarrollaron sistemas tecnológicos propios, especialmente en los procesos químicos asociados, que les han permitido progresar espectacularmente. Estos tres municipios, que actualmente suman más de 75.000 habitantes, representan el 12% de la producción cerámica mundial, han evitado que la provincia de Cas-

tellón tenga saldos migratorios negativos y que la renta provincial *per cápita* haya progresado desde el 20º lugar hasta el 12º en los últimos 20 años, acercándose significativamente a la media europea.

El caso del Goierri es distinto, Se trata de una comarca guipuzcoana de 40.000 habitantes compuesta por 18 municipios, del que el más importante es Beasain, con apenas 11.000 habitantes. A lo largo del siglo XX ha tenido una larga tradición en la pequeña industria metalúrgica, con interesantes transiciones vinculadas a un propósito de especialización progresiva. Esta orientación inicial ha terminado fraguando en la especialización en industrias ligadas a la movilidad, de las que las más importantes son las de construcción de vagones de ferrocarril, las de perfiles en frío (vías ferreas), las de carrocerías de autobús y las de grúas y polipastos. Todas ellas tienen una importante base exportadora, especialmente hacia países emergentes y al Sur de Europa. La compañía CAF (Compañía Auxiliar de Ferrocarriles), no sólo construye la inmensa mayoría de los vagones de ferrocarril de pasajeros que circulan en España (salvo los de los trenes de alta velocidad), sino que ganó el concurso para fabricar las unidades de los metros de México, Medellín y Hong-Kong. La emergencia de esta especialidad industrial se produjo como consecuencia de la proximidad de las minas de hierro de Somorrostro y de los Altos Hornos de Baracaldo, en la vecina Bilbao (60 km), a una distancia equivalente a la que hay entre Itabira e Ipatinga.

Teniendo en cuenta que la primera de ellas tiene la mayor mina de hierro del mundo y que en Ipatinga hay un complejo siderúrgico de primer nivel, sería deseable que se formase en un lugar próximo (o en el mismo Ipatinga) un conjunto de industrias ligadas a la movilidad, especialmente porque Brasil tiene un elevado déficit en vagones para transporte minero, de manera que mientras exporta a China gran parte del mineral de hierro importa una gran proporción de los vagones necesarios para transporte. Se trata de una propuesta que permitiría consolidar Ipatinga o, alternativamente, desarrollar un núcleo intermedio entre esta población y Vitoria.

Por último, una referencia al turismo, materia en la que el liderazgo español en el turismo de masas nos otorga una cierta autoridad sobre la materia. El desarrollo turístico de un país debe cumplir ciertas condiciones esenciales:

- Que se desarrolle de manera ordenada, ocupando el menor espacio posible (los espacios de calidad son limitados y la experiencia española permite adelantar que rápidamente consumibles). Este principio debe garantizar la sostenibilidad medioambiental del proceso,
- Que se asiente sobre núcleos urbanos preexistentes, favoreciendo la integración con los habitantes nacionales, además de conseguir incorporar la ciudad como producto turístico, lo cual, además de reducir los costes infraestructurales, facilita la emergencia de pequeños empresarios nacionales que participan en las rentas turísticas, contribuye a fortalecer la complejidad y calidad del producto y permite la creación de ofertas de ocio espontáneo. El cumplimiento de este principio asegura la sostenibilidad urbanística, económica y turística.
- Que la actividad sea protagonizada por los nacionales del país de acogida, no tolerando la implantación de ghettos exclusivos para turistas extranjeros y en los que la propiedad, la gestión y los beneficios recaigan, también exclusivamente, en empresas extranjeras.
- Que el protagonismo de los nacionales se fundamente en un reparto equilibrado de las rentas obtenidas entre los trabajadores del sector. Éste, y el anterior principio, contribuyen a promover la sostenibilidad social.

En el área objeto de estudio, puesto que no se aborda el análisis sistemático del litoral, no se vislumbran posibilidades de desarrollo de productos turísticos relevantes, pero puede utilizarse mecanismos ligados a ofertas de turismo rural con un triple objetivo:

- La puesta en valor de los argumentos patrimoniales de todo tipo de que disponga: naturales, geográficos, geológicos, urbanísticos, culturales, monumentales, artísticos, gastronómicos, folclóricos.
- La consecución de nuevas líneas de renta que complementen las que se obtengan por las actividades económicas preexistentes, atenuando las migraciones de los activos hacia otros lugares y evitando con ello la desertización y el empobrecimiento de las áreas rurales.

- La generación de un Programa de Identidad Territorial que contribuya a la integración intelectual y emocional de los habitantes del territorio con éste.

Las líneas de acción.

Al margen del principal proyecto que se plantea en esta operación, y que consiste en la reordenación coordinada y consensuada de los distintos espacios portuarios de Vitoria, se plantean tres proyectos específicos que tratan de integrar los trabajos teóricos realizados en el Master del IAAC dentro de la realidad geográfica, económica y social del área de estudio. La descripción sintética de las propuestas que se formulan es la siguiente:

- **Programa de Desarrollo Rural** en la zona interior próxima al Río Dulce, en relación con los objetivos siguientes: generación de autoestima territorial a escala nacional; recuperación del patrimonio natural, histórico, cultural y monumental existente; desarrollo de soportes de turismo rural como complemento a la economía agraria; creación de agroindustria que permita el tránsito de una agricultura de producción hacia una agricultura de producto; modernización de la estructura identitaria mediante la implementación de una señalética específica.
- **Programa de Desarrollo de la Industria Derivada**, ligada a la minería y la industria siderúrgica básica que propone los objetivos siguientes: aprovechamiento integral de los procesos primarios (extractivo y siderúrgico) en localizaciones próximas; emergencia de una industria ligada a la movilidad que reduzca la dependencia de Brasil respecto de otros países a los que exporta mineral de hierro y acero (China, por ejemplo); emergencia de industrias auxiliares que completen la estrategia de derivación de productos básicos; reducción de los costes de transporte de materias primas.
- **Programa de Asentamientos Espontáneos Autosuficientes**, con los siguientes objetivos: diseñar modelos de crecimiento urbano que permitan mejorar la calidad habitacional de las favelas, proporcionando a cada vivienda el suelo agrícola suficiente para garantizar la subsis-

tencia de las familias, aliviando de paso los problemas de exceso de densidad, pobreza y deficiencias de infraestructuras y equipamientos de las favelas tradicionales.