



## A Ponte Terrestre Mundial: Redescobrimo a América

por Dennis Small

22 de dezembro de 2014 - *Esse artigo, escrito por Dennis Small, foi publicado na revista EIR em 12 de setembro de 2014. Os gráficos são da tradução espanhola. Uma versão menor do artigo está incluída na Reportagem Especial da EIR, "A Nova Rota da Seda se Torna a Ponte Terrestre Mundial", Um abrangente itinerário conceitual, e por vezes físico, para a Nova Ordem Econômica Mundial. Para a visualização da reportagem e do índice de matérias, veja:*

[http://www.larouchepub.com/pr/2014/141119\\_si lk\\_road\\_report.html](http://www.larouchepub.com/pr/2014/141119_si lk_road_report.html) Ela pode ser adquirida em: <http://store.larouchepub.com/>

Foi o revolucionário filósofo do século XV e fundador da ciência moderna, o cardeal Nicolau de Cusa, que desempenhou um papel determinante no projeto que levou, em 1492, à “descoberta da América” por Cristóvão Colombo. Colombo trabalhava a partir de um mapa fornecido por Paolo dal Pozzo Toscanelli, íntimo colaborador de Cusa. Foi também Cusa que escreveu, em 1450, no O Leigo: Sobre a Mente: “A mente é uma substância viva (...). Sua função é dar vida ao corpo e por causa disso é chamada alma. A mente é uma forma substancial de poder.”

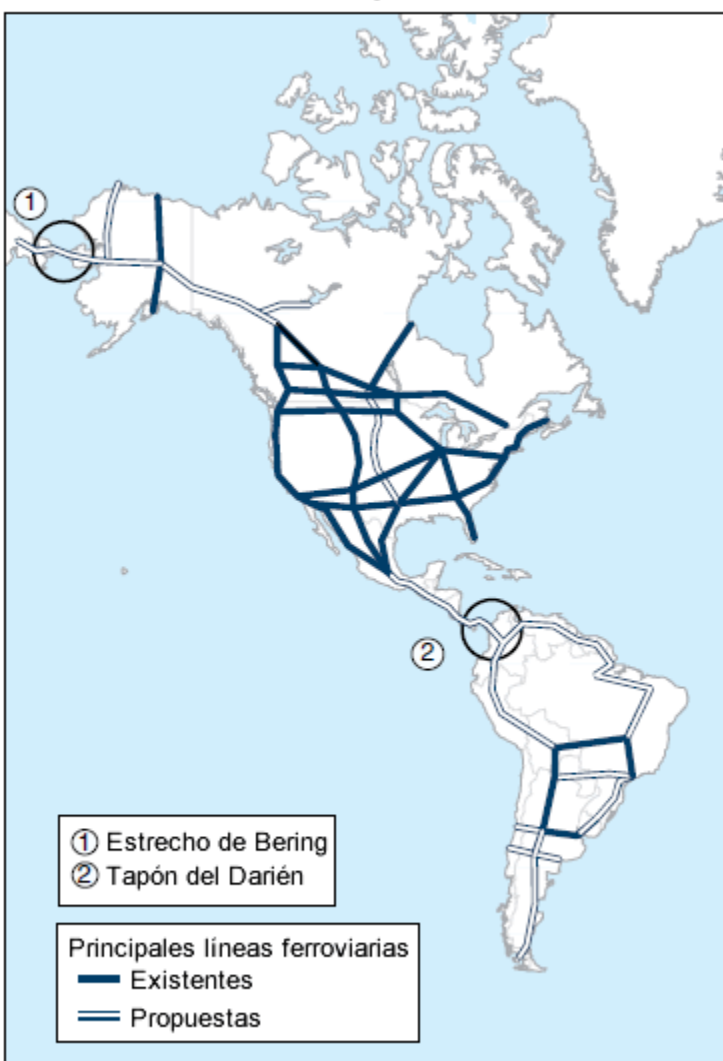
Se as Américas, como o resto do mundo, tivessem de ser salvos da desintegração econômica e da Nova Idade das Trevas que agora os assediam, isso teria de ser feito sobre a base da redescoberta – e reconstrução – do hemisfério, baseando-se nessa “forma substancial de poder” evocada por Cusa. Esse processo agora está a caminho com o transcendental encontro das nações BRICS e Unasul, em 15-16 de julho, desencadeada pela corajosa luta da Argentina contra os criminosos fundos abutres.

Sob o atual sistema financeiro transatlântico, como algo distinto do processo iniciado com esses encontros, a região,

especialmente sua juventude, não tem futuro algum, graças à pilhagem promovida pelas políticas imperiais Britânicas, impostas pelo FMI e Wall Street por décadas. Sob o antigo sistema, a juventude tem de escolher entre as opções fatais do desemprego, unir-se ao tráfico de drogas ou emigrar para buscar a mera sobrevivência. A densidade relativa potencial de população (a métrica de Lyndon LaRouche do poder de uma sociedade para sustentar níveis crescentes de

Gráfica 1

### Las Américas: Rutas prioritarias



Fuente: EIR

produtividade) hoje está abaixo dos níveis populacionais reais na maioria dos países, o que significa que eles não podem mais manter viva sua própria população, baseada na atividade físico-econômica. Os jovens, são os primeiros a pagar o preço.

É exemplar o caso de El Salvador, na América Central, onde mais de um terço da população tem fugido para os EUA para tentar sobreviver. Na vizinha Honduras, a taxa oficial de desemprego está agora em 60%, mas fontes hondurenhas confiáveis dizem que, na verdade, ela está próxima de 80%. No México, no curso de duas gerações, aproximadamente 18% de sua população se viram forçados a dirigir-se aos EUA, por uma economia incapaz de prover o elementar para a sobrevivência. O papa Francisco, se pronunciando a respeito do impressionante nível de desemprego entre os jovens em muitos países, incluindo os da Ibero-América e sul europeu, descreveu a situação como “intolerável (...). Nós estamos excluindo uma geração inteira de jovens”.

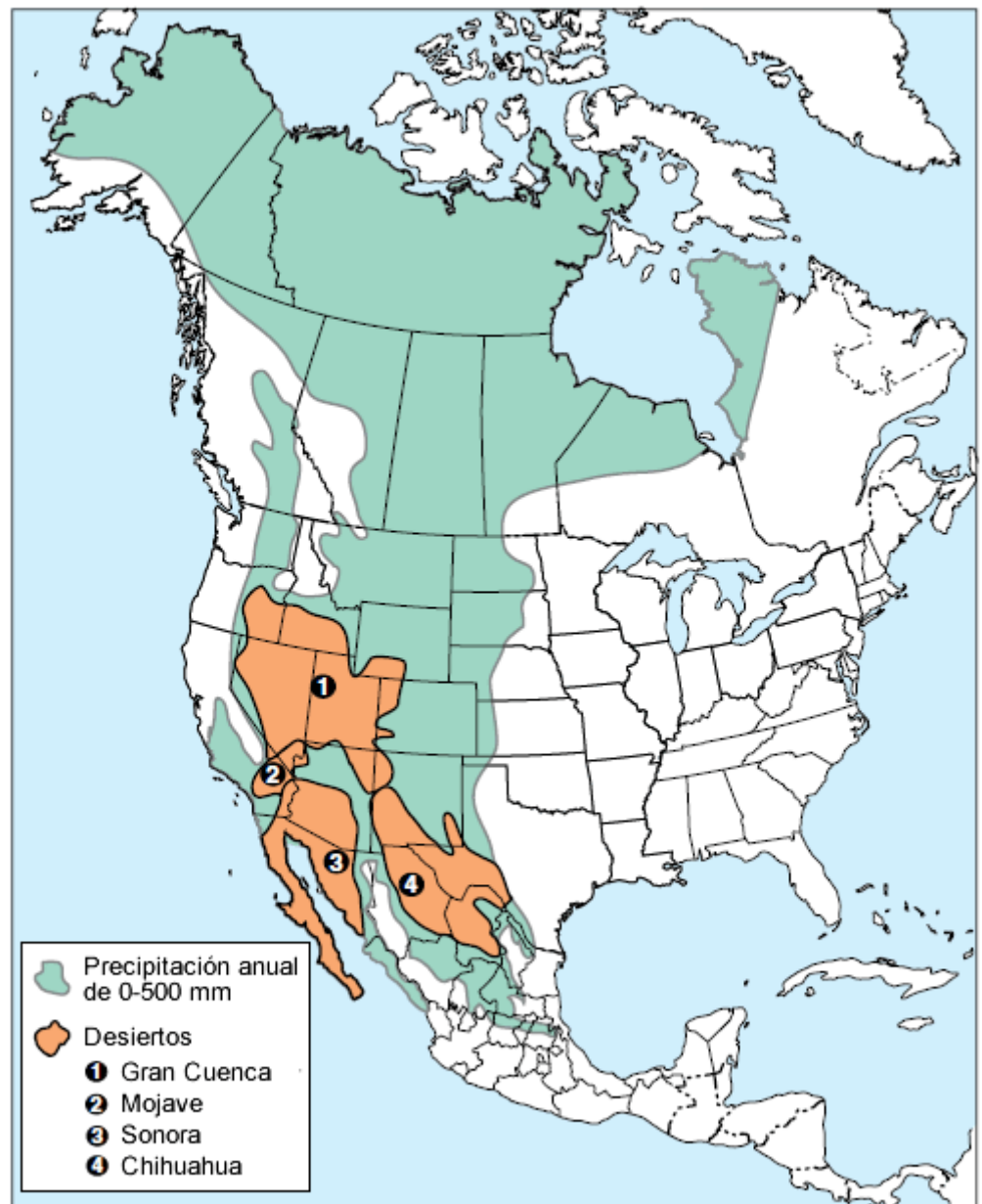
A alternativa a essa destruição? Pôr em marcha grandes projetos de infraestrutura como os compreendidos na Ponte Terrestre Mundial. Começar a reconstrução das economias nacionais e firmar acordos de comércio de benefício mútuo. Deslegitimar as práticas de livre-comércio e trabalho escravo. Com os milhões de trabalhos produtivos assim criados, o povo das Américas, principalmente a juventude, podem olhar para a construção, e não o abandono, de suas pátrias.

Essa é a transformação revolucionária desencadeada no processo BRICS. Um projeto é exemplar dentro do conjunto dos empreendimentos firmados na Cúpula dos BRICS: a construção de um canal

interoceânico através da Nicarágua. Esse projeto não será apenas um componente vital da Ponte Terrestre Mundial; se projeta a criação de 50.000 novos empregos na construção da obra e, quando começar a operar, serão criados mais de 200.000 postos de trabalho.

De fato, toda a região das Américas, do Alasca na ponta norte até a Terra do Fogo ao sul, apresenta enormes desafios à engenharia da biosfera que irão requerer a ativação completa da “forma substancial de poder” de Cusa para podermos conquistá-la. No extremo norte, existe o plano para o túnel no Estreito de Bering (**Figura 1**), provavelmente o projeto singular mais decisivo para a Ponte Terrestre Mundial, porque irá conectar a Rússia aos Estados Unidos, e toda a Eurásia à região inteira das Américas.

Gráfica 2  
**El Gran Desierto Americano**



Fuente: EIR

Movendo-nos ao sul, existe o Grande Deserto Americano (**Figura 2**), uma faixa de terras áridas ou semi-áridas que cobre grande parte do EUA, Canadá e México, que só pode ser revivida com bioengenharia massiva, a começar pelo domínio de grandes fluxos hídricos, não na Terra, mas na atmosfera. Existe também a região do Darien (Figura 1) conectando a América Central e a do Sul, onde ainda não existe nenhuma estrada – sem falar de um trem de alta velocidade – que deve ser construída para cortar a floresta e fazer a união das Américas, e prover uma contínua conexão por trilhos da América do Sul para toda Eurásia.

Na América do Sul propriamente dito, existe o maior rio do mundo, o Amazonas, com a enorme floresta amazônica com seus incalculáveis recursos por explorar. E existe o Andes, uma cadeia de montanhas que percorre toda a extensão da América do Sul ao leste da costa do Pacífico – uma barreira formidável para a construção necessária de uma ferrovia transcontinental através da América do Sul. Mas esse projeto também foi assumido na Cúpula dos BRICS como empreendimento trinacional entre Brasil, Peru e China, uma resposta apropriada ao modo como um peruano descreveu seu país: “O Peru é o desafio de Deus aos engenheiros”.

A perspectiva necessária é aquela do patriota peruano, Manuel Pardo, que, como presidente (1872 – 76), em aliança com a rede de colaboradores de Abraham Lincoln nos Estados Unidos, inaugurou um projeto nacional de ferrovias que incluía a travessia dos Andes. Seus inimigos sarcasticamente o apelidaram de “o trem para a lua”. Mas Pardo já sabia, em 1860, do enorme protagonismo a ser desempenhado pelas ferrovias:

“Una as três linhas centrais através da quarta e decida se, em dez anos, uma revolução não terá ocorrido no Peru, uma revolução ao mesmo tempo física e moral, porque a locomotiva – que, como mágica, muda a face do país por onde quer que passe – também civiliza. E essa talvez seja sua maior vantagem: as povoações se põem em contato. Isso faz mais do que civilizar; isso educa. Todas as escolas primárias do Peru

não poderão ensinar em um século o que as locomotivas podem ensinar em dez anos”.

### Os trilhos ligam as Américas à Ponte Terrestre Mundial

O tamanho do volume de terras da América Norte e Sul combinadas (16.300 mi<sup>2</sup> ou 42.215 km<sup>2</sup>) é comparado apenas à Ásia (17.400 mi<sup>2</sup> ou 45.065 km<sup>2</sup>). É vasto o potencial de desenvolvimento econômico das Américas, tanto em termos da base dos recursos naturais fornecidos, como pelos recursos “naturais” fabricados pelo homem – criados através de projetos de infra-estrutura. Os mapas mostrados aqui representam um breve sumário de alguns projetos-chave selecionados que a EIR tem promovido por décadas, muitos dos quais tem estado na planilha de muitos governos e de agencias internacionais também por décadas – e até mesmo por séculos! – esperando tão somente a ação dos governos.

As rotas ferroviárias de alta velocidade (de preferência as *maglev*) prioritárias, mostradas na

**Figura 3**  
América del Sur: Ferrocarril Transcontinental



Figura 1, não são simplesmente propostas de rotas de viagem de ponto a ponto em alta velocidade, com conexões a Eurásia e a África. Pelo contrário, essas rotas indicam *corredores de desenvolvimento*, cujos modelos se originam nos recursos topográficos, minerais, e demais recursos físicos, e em modelos historicamente estabelecidos (onde as populações já estão concentradas e onde são propostas novas *zonas de desenvolvimento*). Os corredores/rotas ferroviárias indicam localizações projetadas como novas concentrações de energia, água, atividade industrial e agricultora, como também centros de cuidado médico e atividades culturais e educacionais.

Na América do Norte o plano é simples. Primeiro, construir as linhas transcontinentais planejadas por décadas: a linha Estados Unidos/Canadá/Alasca – já mapeada pelos engenheiros das Forças Armadas (*Army Corps of Engineers*), na década de 1940. Segundo, construir os trilhos em direção ao sul da conexão Pan-Americana, ligando a América Central e Sul a do Norte, igualmente planejada há décadas – de fato, há mais de um século. Terceiro, atualizar a rede de ferrovias dos Estados Unidos, México e Canadá, que foi desenvolvida durante o século XX, mas que foi em grande parte abandonada nos últimos 40 anos de “pós-industrialismo”. As rotas de alta velocidade prioritárias são mostradas. Em particular, note como, na área central mexicana, a Cidade do México é interconectada com toda rede ao norte, como também no sul.

A América do Sul nos mostra rotas ferroviárias prioritárias a serem construídas (**Figura 3**), seguindo a espinha dorsal dos Andes no oeste, assim como através das montanhas, conectando as costas do Pacífico e do Atlântico. Esse tipo de rede irá *integrar a atividade econômica* crescente. Como nos meados do século XX, partes da Argentina e do Brasil tinham redes de ferrovias relativamente densas. Uma rede continental, contudo, nunca foi construída. O pouco que existe atualmente está indicado no mapa,

refletindo frequentemente a clássica política colonial de construir ferrovias apenas das minas aos portos, para assim serem exportadas matérias-primas para o comércio exterior, que então era usado para pagar a sempre crescente dívida externa.

Esse projeto rodoviário global deu um passo à frente significativa no encontro de julho entre os BRICS, onde a idéia de realizar o sonho secular de construir uma ferrovia transcontinental conectando as costas do Atlântico e do Pacífico na América do Sul, foi colocada na mesa pelo Brasil, Peru e China, em discussões entre o presidente chinês Xi Jinping e o presidente peruano Ollanta Humala, e depois com a presidenta do Brasil, Dilma Rousseff. Foi alcançado um acordo para abrir uma licitação a companhias estrangeiras, incluindo chinesas, para participar na construção de um dos segmentos críticos desse projeto: a rota em forma de “T” no centro do Brasil, Palmas-Campinorte-

**Figura 4**



Comisión del Ferrocarril Intercontinental  
*Una pequeña sección del mapa de 1898 para el Ferrocarril Intercontinental. Después del asesinato del Presidente McKinley, nunca se construyó ningún ferrocarril para conectar América del Norte y del Sur.*

Anapolis/Campinorte-Lucas.

A importância desse segmento no projeto global apresentado pela EIR fica claro na Figura 3, um mapa esquemático, primeiramente apresentado pela EIR em 1988. O terminal de Palmas, ao norte, fica a um passo do famoso projeto Carajás, no meio da selva amazônica, o maior (e mais puro) reservatório de minério de ferro do mundo, que hoje é conectado por trilho apenas ao porto atlântico de São Luís. Uma vez construído, o terminal ferroviário de Lucas ficará a meio caminho da fronteira Brasil-Peru, onde a linha ferroviária projetada se conectará, numa opção apresentada pela EIR, com o lado peruano que irá cruzar os Andes por Saramirisa – a parte mais baixa da gigante cadeia de montanhas – e dali para um ou mais portos peruanos para embarque através do oceano Pacífico. Isso irá cortar drasticamente os custos e o tempo do frete marítimo do Brasil (e outros países do Cone Sul como a Argentina) para as potências eurasiáticas, como China, Índia e Rússia.

Eficiência, crescimento e produtividade ainda maior podem ser alcançados assim que essa Ferrovia Transcontinental Sul Americana estiver capaz de se conectar diretamente por trilhos com a Ásia, quando as linhas ferroviárias de altíssima velocidade maglev forem construídas através da região do Darien e do Estreito de Bering.

Existem várias rotas possíveis para uma Ferrovia Transcontinental Sul Americana. Uma delas discutida entre Brasil, Peru e China se centra nos eixos São Paulo-Santa Fé do Sul-Cuiabá-Porto

**Figura 5**  
**Sudamérica: Grandes Proyectos Hidráulicos**



Fuente: EIR

Velho-Pucallpa-Saramirisa-Bogotá-Panamá, com a travessia andina em Pucallpa ou Saramirisa. Outra opção viável, que foi estudada por muito tempo, é São Paulo-Santa Fé do Sul-Santa Cruz-Desaguadero-Saramirisa-Bogotá-Panamá, com a travessia andina em Desaguadero, Pucallpa ou Saramirisa. De fato, versões antigas precisamente desse projeto foram elaboradas pela Comissão Intercontinental de Ferrovias, iniciada pelo Secretário de Estado estadunidense James Blaine, que empregou engenheiros das Forças Armadas para a pesquisa e elaboração do projeto das linhas unindo os Estados Unidos com o Brasil e Argentina, apresentando o mapa completo com as rotas projetadas, ao presidente William McKinley, em 1898. McKinley, extremamente a favor do

Sistema Americano, comemorou os planos de Blaine como o futuro da humanidade, em seu discurso de 1901 na Exposição Pan-Americana, em Buffalo – onde foi assassinado numa operação dirigida pelos britânicos.

### Três Séculos de Grandes Projetos Hídricos

A **Figura 5** mostra projetos hídricos prioritários para a navegação intracontinental, assim como para o controle de enchentes, irrigação, geração de energia, e demais usos. O continente é bem dotado de rios navegáveis (linhas sólidas no mapa). Os canais propostos (em pontilhado) formam pontos chaves para a interconexão contínua das rotas hídricas internas. Essa idéia remonta pelo menos ao século XIX, quando Alexander von Humboldt concebeu a integração da América do Sul através de três de seus principais rios – o Orinoco, o Amazonas e o Rio da Prata –, e igualmente com a América do Norte. Ele tinha em vista uma rota saindo da embocadura do Orinoco, ao norte, chegando ao mar do Caribe, e rumo a América do Norte via o Mississippi e a bacia de Tombigbee, ou pela costa de leste – portanto, uma “Grande Hidrovia das Américas” intercontinental.

Em data mais recente, no final do século XX, “A Grande Hidrovia” foi o nome dado pelo especialista brasileiro Vasco Azevedo Neto, para a ligação norte-sul do Orinoco ao sistema amazônico (nº 3 do mapa), e o Amazonas com o Rio da Prata (nº 7). Essa hidrovia intercontinental iria também fazer a ligação intermodal com o projeto ferroviário descrito acima. Por exemplo, o Amazonas pode tornar-se navegável mais a oeste até chegar a Saramirisa, no Peru, onde uma das possíveis rotas ferroviárias transcontinentais poderá cruzar os Andes rumo ao Pacífico.

A área marcada como de “concentração de produção”, abrangendo partes do Brasil, Uruguai e Argentina, se referem aqui à concentração de população, indústrias – particularmente a capacidade do setor de máquinas-ferramenta –, ciência, pesquisa e desenvolvimento, e potencial produtivo de todos os tipos (aviação, aço, automóveis, energia nuclear, agricultura de alta tecnologia), que podem prover a transferência

tecnológica necessária para o continente inteiro, indicado nas setas do mapa.

Outro grande projeto hídrico, a construção do canal interoceânico através da Nicarágua (**Figura 6**), foi anunciado em 9 de julho pelo presidente nicaraguense Daniel Ortega, às vésperas da Cúpula dos BRICS. O grandioso projeto será realizado pela empresa chinesa HKND, mas o presidente russo Vladimir Putin também fez uma escala inesperada na Nicarágua em 12 de julho, rumo à Cúpula, para igualmente oferecer a colaboração russa. O canal irá atravessar 278 quilômetros da embocadura do rio Brito na costa do Pacífico, no sudoeste nicaraguenses, até a boca

do rio Punta Gorda, no lado caribenho. Ele terá dois diques e por 105 quilômetros passará pelo Lago da Nicarágua, com um tempo de travessia projetado em 30 horas, de costa a costa, para os 5.100 maiores navios do mundo que estarão capazes de cruzar esse canal.

Os engenheiros do projeto dizem que serão necessários 50.000 trabalhadores para a construção da obra, e que, uma vez em operação, serão gerados 200.000 empregos, incluindo os sub-projetos (aeroporto, dois portos, um centro turístico, etc.).

O presidente Ortega, ao anunciar a rota escolhida, disse que o sistema de educação do país está sendo renovado para formar os engenheiros e os técnicos capacitados requeridos pelo projeto. Ele também mostrou um livro contendo estudos de viabilidade para a construção desse canal, produzido pelo governo estadunidense e aprovado pelo Congresso em 1896, detalhando os benefícios que essa obra iria trazer.

Ninguém perdeu a ironia: enquanto a China está empenhada na criação massiva de empregos

**Figura 6**  
**Canal Interoceânico em Nicaragua**



**Sudamérica: Grandes proyectos ferroviarios y agrícolas**

EIRNS

com projetos econômicos na América Central – o proverbial “quintal dos americanos” –, os EUA, sob Obama, tem ajudado a destruir aquela área com sua política de legalização das drogas, por cima de décadas de devastação econômica pelo livre comércio do Império Britânico.

### **Triplicando a produção de alimentos na Ibero-América**

Com a infra-estrutura adequada, especialmente projetos de trens e hidrovias, a Ibero-América é capaz de quase triplicar em uma década seus níveis atuais de produção de alimentos. A Figura 7 foca em duas áreas com um

vasto potencial agrícola: as planícies da Venezuela e Colômbia, e o Cerrado brasileiro. A floresta amazônica é o que separa as duas áreas.

As planícies da Colômbia e Venezuela são um trecho contínuo de aproximadamente 50 milhões de hectares na bacia do rio Orinoco. Uma quantidade considerável de chuvas banha a região anualmente – de fato, até demais em algumas estações – e existem vários grandes rios que a cruzam, incluindo o Meta e o Guaviare. O solo, uma vez adubado com cal (de 3 a 5 toneladas por hectare) para contornar o problema de acidez, está bem preparada para a agricultura. Hoje está enormemente sub-povoada, subdesenvolvida, em

**Cuadro 1**  
**Grandes proyectos agrícolas de Iberoamérica:**  
**Producción de cereales**

	Superficie terrestre total (millones de hectáreas)	Área cultivada (millones de hectáreas)	Producción (millones de toneladas)
Iberoamérica hoy	2,058	51	
—Producción			160%
—Importación			40%
—Consumo			200%
—Consumo, sin hambre			260%
—Consumo, 2018			350%
Llanuras colombiano-venezolanas	50	15	60%
Cerrado	205	50	210%
México, más NAWAPA	196	5	20%
Subtotal 3 proyectos		70	290%
Total, Hoy + 3 proyectos			450%
-Nuevo total como % de hoy			281%

Fuente: FAO, *EIR*.

grande parte controlada por exércitos de narcotraficantes promovidos por Londres. Por exemplo, a parte colombiana da região (60% do total entre os dois países), constitui 27% do território nacional da Colômbia, mas tem apenas 3% de sua população – algo em torno de 1,5 milhões de habitantes. Existem poucas rodovias na região e nenhuma ferrovia.

Em tamanho, as planícies da Colômbia e Venezuela são equivalentes às áreas combinadas das grandes planícies dos estados norte-americanos do Nebraska, Kansas e Iowa.

Em seguida, ao contornamos à imensa área do Cerrado brasileiro, vemos que ele é quase quatro vezes maior das planícies da Colômbia e Venezuela. Seus 205 milhões de hectares são equivalentes aos três estados acima mencionados, mais Dakota Norte, Dakota Sul, Missouri, Oklahoma e Texas. Partes do Cerrado são um pouco mais desenvolvidas do que as planícies da Colômbia e Venezuela, muito por causa dos cartéis internacionais de grãos, que exploram largas extensões de plantações de soja, e a processa quase toda para a exportação.

O Cerrado é uma vasta savana tropical de pastagens bem irrigadas, que constitui 24% dos 846 milhões de hectares de terra do Brasil, que, por seu lado, é 9% maior do que a parte continental dos EUA. Três grandes sistemas hídricos irrigam a região: o Araguaia-Tocantins (dentro da bacia do Amazonas); o Paraná (que corre rumo ao sul, à bacia do Rio da Prata); e o São Francisco (que

deságua no oceano Atlântico). Como as planícies da Colômbia e Venezuela, com fertilizantes corretos e aplicação de adubos da cal, é extenso o potencial agro-climático da região. O regime de temperaturas em boa parte do Cerrado também irá permitir duas a três colheitas ao ano.

Como indicado na Tabela 1, por volta de 50 milhões dos 205 milhões de hectares do Cerrado podem servir ao cultivo, o que irá produzir cerca de 210 milhões de toneladas de

grãos por ano. Igualmente, nas planícies da Colômbia e Venezuela, 15 de seus 50 milhões de hectares, podem produzir 60 milhões de toneladas de grãos por ano.

Se adicionarmos o significativo aumento do uso de terras irrigadas – e, portanto, da produção de alimentos – que pode ser alcançado no México com a implantação combinada dos projetos hídricos NAWAPA, PLHINO e PLHIGON, um total de 290 milhões de grãos podem ser adicionados à produção ibero-americana. Isso irá praticamente triplicar a atual, e inadequada, produção de 160 milhões de grãos por ano. Mesmo se levamos em consideração: a) substituir as importações atuais (40 milhões de toneladas) por produção regional; b) aumentar o consumo de alimentos a um nível que elimine as 40% a 50% da população que hoje sofre de fome (60 milhões de toneladas); e c) sustentar os 3% de crescimento anual da população, no curso da década que será necessária para realizar esses projetos (90 milhões adicionais de grãos): a produção total de grãos requerida para 2018, 350 milhões de toneladas, será ultrapassada pelos 450 milhões de toneladas que serão produzidos. A auto-suficiência da agricultura regional é, inquestionavelmente, uma grande conquista alcançável.

### **Energia Para o Desenvolvimento Econômico**

Crítico ao “redescobrimto” das Américas é a capacidade de prover energia de forma abundante e barata, com uma plataforma tecnológica



caracterizada por altos níveis – sempre crescentes – de densidade de fluxo energético. Isso significa a combinação apropriada da exploração petrolífera de alta tecnologia, a disposição de recursos hidroelétricos e, o mais importante em qualquer lugar, a reativação do desenvolvimento da energia nuclear, que leve diretamente à cooperação em todo o planeta na construção de uma economia mundial baseada na fusão nuclear.

Logo após o anúncio em 1953 do presidente Eisenhower do programa “Átomos para a Paz”, a Argentina foi o primeiro país a assinar um acordo de cooperação para o uso pacífico da energia nuclear. Seu primeiro reator foi ativado em 1974, o Atucha I; e o segundo, o Embalse, em 1983. Para o ano 1979, quatro plantas estavam para começar a operar entre 1987 e 1997, mas as políticas “verdes” do Império Britânico e os ditados de austeridade do FMI pararam todos esses programas – até recentemente. Atucha II finalmente foi ativada em 2014.

No Brasil, a mesma política anti-nuclear dos britânicos foi imposta, ainda que os cientistas brasileiros conduzissem pesquisas em fissão nuclear já na década de 1930. Hoje, somente duas plantas estão em operação no país, Angra I (1982) e Angra II (2000).

No México, o presidente José López Portillo (no cargo entre 1976-82) fez planos para 20 plantas nucleares. Hoje, existem duas, ambas em Laguna Verde.

Em todas as Américas, existem 126 plantas de energia nuclear em operação em 2014: 100 nos Estados Unidos, 19 no Canadá, 3 na Argentina, e México e Brasil com duas cada um. Os engenheiros diziam há 50 anos: “2000 no ano 2000!” – o mundo precisará de 2000 plantas nucleares em 2000. Mas em 2014 temos apenas 437, com apenas 70 em construção.

Mas um novo impulso para a energia nuclear emergiu da Cúpula dos BRICS. A Argentina se move rapidamente para a construção de plantas adicionais, assim como o Brasil, com a colaboração russa e chinesa.

Mas o que é ainda mais comovedor – e indicativo da mudança de paradigma que está a caminho – é o vigor da decisão da Bolívia de se tornar nuclear. O vice-presidente Álvaro García Linera se expressou de modo bem eloquente na conferência de energia em agosto último em Santa Cruz:

“O uso e o treinamento da energia atômica é uma de nossas obrigações como sociedade e como

Estado. Nós tomamos essa decisão e iremos nos guiar em sua direção. Nos próximos anos, nós iremos implantar um programa de energia nuclear para fins pacíficos, com objetivos na área médica e agrícola, como corresponde, mas nós teremos uma elite, um núcleo de cérebros integrados com o mundo, com redes que atuam no campo atômico, que irão permitir a Bolívia aprender e utilizar este fogo do século XXI, a energia atômica.

“A energia nuclear é o fogo dos séculos XX e XXI. É o fogo que nossos ancestrais tinham 20.000 anos atrás, que permitiu a eles fazer filosofia, ciência tecnológica, cultura e agricultura. O conhecimento do átomo, suas regularidades, seus usos, seu funcionamento, são a pedra de toque dos séculos XX e XXI, o núcleo fundamental de novos conhecimentos e novas tecnologias, novas teorias e novos meios de produção (...).

“A Bolívia não pode ficar à margem, se esse é o caso, se o conhecimento atômico (...) é o fogo sagrado dos séculos XX e XXI, como o fogo foi para as civilizações agrícolas de 20.000 anos atrás. Hoje, uma sociedade que é respeitada - e respeitamos a nós mesmos – não pode ficar à margem, e nós não ficaremos à margem (...)”.

“O fogo por si mesmo não é destrutivo”, ele disse, e a energia nuclear não é destrutiva. Ela pode ser “a força criadora produtora de vida ou sua destruidora”.

“A energia nuclear existe independentemente de nós. Ela funciona na natureza, no corpo humano, nos processos físicos e químicos. A questão é, se tivermos a habilidade enquanto sociedade, aprendê-la, conhecê-la, respeitar sua força e saber utilizá-la coletiva e humanamente para propósitos benéficos (...).

“Quebrems as cadeias mentais e coloniais; quebrémo-las! Ousemos sair da caverna, como nossos ancestrais fizeram há 20.000 anos. Ousemos assumir nossa responsabilidade perante o mundo, diante de nossa história e de nossa sociedade. O conhecimento da energia nuclear é o conhecimento do ABC da natureza (...).

“[A Bolívia tem] a obrigação técnica, científica e moral, de ser responsável pelo conhecimento, o uso, o entendimento, e o desenvolvimento benéfico dessa força fundamental da natureza. Não importa quanto tempo isso tardar. Nós iremos fazer isso, pois estamos convencidos de que isso é como iremos cimentar as condições para o desenvolvimento tecnológico dos bolivianos para os próximos 400 ou 500 anos(...)”.

**Para maiores informações:**  
[preguntas@larouchepub.com](mailto:preguntas@larouchepub.com)