

El carbón y el petróleo, complementarios

por MAREIRO

Un técnico y un industrial bilbainos, los señores Inchausti y Sánchez, han renovado en estas columnas el viejo diálogo entre el vapor y el motor. Ambos prestigiosos interlocutores, ciñendo las perspectivas al campo económico de la pesca de altura, han sostenido una briosa defensa de nuestro medio de propulsión tradicional, pulsando principalmente el generoso resorte del patriotismo.

Pero es indudable que de sus entusiastas alegatos en pró del carbón, parece desprenderse una conclusión radical: la incompatibilidad económica de España con el consumo de los derivados del petróleo. Tal vez esta consecuencia vaya más allá que la intención de los articulistas, pero es indudable que el lector amigo de las fórmulas generales o simplistas sacará esa consecuencia, después de la lectura de sus trabajos.

Antes de ahora hemos señalado ya, en que punto nuestra manera de ver el problema pudiera separarse de la apreciación rotunda que aquellos propugnan. Pero como el tema ofrece un interés capitalísimo, y ha tenido su repercusión en el ámbito pesquero nacional, no estará demás que le consagremos un segundo comentario, si quiera sea meramente superficial.

* * *

En lugar de colocar el carbón frente al petróleo, nos parecería más eficaz colocar uno al lado del otro. No contemplarlos como fuentes de energía antagónicas, sino complementarias.

Las grandes contiendas del mundo contemporáneo se han ventilado en torno a los yacimientos de hulla y lignito, por un lado, y de petróleo, por otro. En la posesión de ambas riquezas se funda el poderío de los Estados Unidos, y la importancia imperial de Inglaterra. Si el Japón invade el Continente asiático, es principalmente porque en Corea se hallan los pozos petrolíferos de Sajalin. Si Alemania pacta con la Urs, tienta a Rumanía, y ocupa Polonia, no la mueve codicia distinta a la que movió a Inglaterra para intervenir en las explotaciones

venezolanas, dando participación a Norteamérica y Francia, y a ésta última en Mesopotamia y Siria.

Para España esto quiere decir algo. España está en el mundo y no puede desentenderse en absoluto de los problemas que lo mueven. Muchos otros países, en posesión de buenas cuencas carboníferas han perseguido el petróleo hasta latitudes inmensamente distantes, porque consideran que no puede prescindirse hoy de una de las grandes reservas térmicas de la tierra.

En el caso del nuestro, existe otra razón convincente: España no ha producido hasta ahora el carbón suficiente para su consumo. No dudamos de que este objetivo podrá alcanzarse, extremando la actividad en las cuencas del norte y en las de Puertollano y Belmez, por lo que a hulla se refiere, pero mientras esa intensificación no se consiga, las dificultades para suministros de combustible negro de alto rendimiento tienen difícil solución. Y es precisamente el consumo de gas-oil, fuel-oil, bencina, etc. lo que puede contribuir a facilitarla, o al menos, a que la insuficiencia no se agudice.

* * *

Un problema netamente económico como este, debe a nuestro juicio ser enfocado con criterio del mismo linaje. Si el motor alcanza mayor desarrollo en España, desde hace algún tiempo a hoy, será por las mismas razones que han precipitado esa evolución en otros países.

Las ventajas del petróleo sobre el carbón son bien conocidas: valor térmico más elevado, menor peso, combustión más limpia, conducción más fácil, baratura...

Mientras una tonelada de carbón cueste lo doble que la misma cantidad de gas-oil, y ésta duplique el rendimiento calorífero de aquella, no es preciso buscar explicaciones más complejas al avance del motor, ni soñar en que pueda detenerse con medidas más o menos circunstanciales. Las leyes económicas se cumplen

siempre, y el progreso tiene una proyección fatal en la vida de los pueblos.

La alegación de que España carece de petróleo tiene su fuerza; pero no conocemos país alguno que, condenado a soportar la misma ausencia del codiciado elemento, haya renunciado al empleo del motor, o lo haya dificultado siquiera.

En cambio, conocemos como mediante la hidrogenación Inglaterra, Alemania, Francia, Japón, etc. vienen transformando los yacimientos carboníferos en zonas petrolíferas, convirtiendo el combustible sólido en combustible líquido.

España, que está en la infancia de tantos empeños industriales, también lo está frente a este problema cardinal; pero debemos confiar en que acaso días próximos nos traerán la capacitación necesaria para emprender una política de nacionalización perfectamente racional, compatible con las directrices técnicas del progreso moderno y con las líneas económicas del mundo.

* * *

El criterio protector que el Estado practica en las adquisiciones de aceites pesados para los motores pesqueros, responde no solo a las razones ya glosadas, sino a otras de índole más restringida. Sabe bien que sin el mantenimiento de unos precios asequibles, infinidad de embarcaciones modestas no podrían salir a la mar en circunstancias normales.

Indudablemente que, de esta ventaja, no disfruta la mayor parte de la flota de altura y gran altura. Pero este hecho, más que de argumento en contra del motor, debe estimular otra posición distinta: la de recabar más favorable trato para los buques que solo consumen carbón.

Esta ha sido la campaña pesquera más encendida de otros tiempos. Y fué el fundamento que mantuvo tantos años en vigor la exención de derechos arancelarios para el carbón extranjero destinado al consumo de esta industria.