Por defensa del petróleo, pero no sólo de él

Por: Antonio Gershenson
Globalizacion, 30 de septiembre 2018
La Jornada 30 septiembre, 2018

Región: América Latina, Caribe
Tema: Petróleo y Energía

Nos están mostrando, los del gobierno que está por terminar, que son todavía peores, en especial en el petróleo, de lo que parecía. La producción de crudo en general, la habían bajado de 3 millones 383 mil barriles diarios en 2004, a 1 millón 816 en agosto de este año. En 14 años llegó a 54 por ciento, casi a la mitad.

Pero ahora resulta que en la calidad del petróleo también estamos peor. La producción del crudo ligero disminuyó por la caída de las refinerías, y la lentitud –fija y mental– sólo durante el presente sexenio, pasó desde 847 millones de barriles diarios en 2013 a 590 millones en este año, Y el crudo superligero, de 319 millones a 130, o sea a 42 por ciento en lo que va del sexenio. Mucho peor que la baja general de la economía desde 2004 hasta ahora.

Son efectos, también, de la eliminación de la planeación que se llegó a tener. Debió haber más inversión en las zonas de producción ligera y superligera y más descubrimiento de otras nuevas. El llamado Crudo Ligero Marino bajó de 159 mil barriles diarios en 2012 a 78 mil en este año, 49 por ciento. La baja en la presnte administración fue como la del petróleo total en 14 años.

Nos enteramos, por *La Jornada* (página 32 del pasado 27 de septiembre,) que a finales de octubre Pemex empezará a importar unos 100 barriles de Estados Unidos. Uno se pregunta: ¿no será parte de las *negociaciones* con el país del norte?, se ha dicho que México no pagaría por el muro fronterizo. ¿No será un pago en forma de compras? Porque no es común el anuncio de una importación sin ningún tipo de concurso, que determinaría no sólo el país, sino la empresa de su nación de origen.

Ese mismo día se publicó un desplegado de plana entera del Sindicato Mexicano de Electricidad, recordando que no sólo se sacrificó, en beneficio de empresas trasnacionales, el petróleo, sino también el servicio eléctrico.

Y se han entregado, durante años, zonas al capital internacional petrolero. Esto se deberá eliminar, si no se puede hoy, con luchas futuras en defensa de la patria.

Se puede ir previendo que no bastará con seis años para recuperar lo que se ha entregado durante seis sexenios, 36 larguísimos años. Y nuestro nuevo crecimiento será producto no sólo del gobierno, sino de la lucha y organización políticas, sindicales, campesinas y populares en general. Ya se ve en sus inicios actuales.

Reuniones políticas, sindicales, de organizaciones y más generales, están, cuando no ya dirigiendo, permitiendo luchas y victorias hacia los objetivos perseguidos.

Es importante la solidaridad, que entre las organizaciones haya apoyo mutuo, pues se generarán organizaciones comunes cada día mayores.

Ya hemos mencionado que la situación incluye una dependencia, para las importaciones de Estados Unidos, que ya tiene 85 por ciento de nuestras compras internacionales. Ya habíamos señalado que durante el periodo anterior a 1982 se habían dado administraciones federales con una dispersión del comercio exterior con varias naciones.

Es muy importante que se vuelva a dar esa internacionalización de la relación comercial. La anunciada visita a China por integrantes del futuro gobierno y el anuncio del trato con otros países va en lista. Pero no debe ser sólo para venderles, también para comprar lo que nos haga crecer, como los ferrocarriles diseñados en China o con ella aquí, y no sólo para el turismo y a velocidad media –como lo explicamos en los artículos del 12, 19 y 26 de agosto pasados en este periódico– deberíamos desarrollar este medio de transporte entre las principales ciudades y entre ellas y la capital del país.

Eso ayudaría a resolver el problema del congestionamiento del actual aeropuerto capitalino y mejoraría la comunicación, no sólo para personas, sino para la carga. Se podría comunicar, por ejemplo, Ciudad de México y urbes como Veracruz, que sería un punto sumado a la red planteada en el Istmo y al este del mismo.

El tren tardaría entre una o dos horas, más que el avión, pero sin la demora que implica la vía aérea, que exige llegar al aeropuerto media hora antes, una hora o más, según el destino. También se mejoraría el envío de mercancías.

Debería aprovecharse el viaje a China de parte del equipo del próximo gobierno para ver y recibir información sobre el ferrocarril, del cual ese país es el primero del mundo en cantidad y en velocidad de trenes. También tienen varios de los recorridos más largos del mundo, sólo comparables con el Transiberiano de Rusia.

Considero que es razonable tener relación y comunicación con estos dos países y aprovechar que tienen una gran experiencia sobre el tema.

No quisiera omitir de este razonamiento a India, nación de la que también he escrito y recordar que ya tiene más de 200 *puertos secos*, llamados así porque no están en la orilla del mar, pero son lugares en los que se pueden cambiar las partes fundamentales del ferrocarril para pasar de una vía con una anchura a otra con diferente extensión para pasar de una a otra, desmontándose el cuerpo de cada carro para colocarlo en el otro tren.

Todo esto conforma un futuro de Asia e incluso Eurasia, porque los anchos entre las vías son diferentes, por ejemplo, entre China y Rusia.

Antonio Gershenson

La fuente original de este artículo es La Jornada
Derechos de autor © Antonio Gershenson, La Jornada, 2018

Comentario sobre artículos de Globalización en nuestra página de Facebook
Conviértase en miembro de Globalización

Artículos de: **Antonio Gershenson**

Disclaimer: The contents of this article are of sole responsibility of the author(s). The Centre for Research on Globalization will not be responsible for any inaccurate or incorrect statement in this article. The Center of Research on Globalization grants permission to cross-post original Global Research articles on community internet sites as long as the text & title are not modified. The source and the author's copyright must be displayed. For publication of Global Research articles in print or other forms including commercial internet sites, contact: publications@globalresearch.ca

www.globalresearch.ca contains copyrighted material the use of which has not always been specifically authorized by the copyright owner. We are making such material available to our readers under the provisions of "fair use" in an effort to advance a better understanding of political, economic and social issues. The material on this site is distributed without profit to those who have expressed a prior interest in receiving it for research and educational purposes. If you wish to use copyrighted material for purposes other than "fair use" you must request permission from the copyright owner.

For media inquiries: publications@globalresearch.ca