



Vivir sin petróleo

Por: [Mario R. Fernández](#)

Globalización, 28 de enero 2021

Región: [Mundo](#)

Tema: [Petróleo y Energía](#)

Cada día se manufacturan y propagan diferentes mentiras desde medios de información conocidos y hasta desde otros de apariencia informal donde las fabricaciones aparecen pegados a sitios del Internet o de las redes sociales.

A partir de estas mentiras manufacturadas se construyen edificaciones falsas más complejas. Una de estas, por ejemplo, es la falacia de que el 2020, año de pandemia, ha sido el año en que el mundo occidental se encamina a prescindir (en un futuro cercano) del petróleo crudo y de sus productos, hidrocarburos y combustibles fósiles en general.

La realidad y las “relaciones públicas”

Se trata de un plan para salvar al planeta de la contaminación, nos dice la máquina de propaganda, un verdadero logro de la ciencia y tecnología que usando energías alternativas renovables reemplazará la energía fósil solucionando los problemas que enfrenta el medio ambiente -al tiempo que nos permitirá seguir consumiendo como hasta ahora. Las energías alternativas renovables son bien conocidas, sus imágenes aparecen a diario, se trata de paneles solares y gigantescos molinos de viento, o capturando la energía de las mareas para activar turbinas, o más vulgares como quemando biomasa (madera de árboles, arbustos y matorrales) para obtener energía. Todas existen porque son un negocio rentable pero que solucionen los problemas del medio ambiente es muy dudoso. Hasta la fecha todas estas energías juegan un papel minoritario, en algunos lugares ningún papel. Funcionan mayormente gracias a subsidios del estado en general en países del primer mundo que pueden pagarlos. Los vehículos eléctricos aparecen también como solución frente a los vehículos a combustibles que son parte importante del problema de contaminación. Se alardea mucho de que el combustible tiene que ser reemplazado por electricidad -cargando las baterías de los vehículos eléctricos y reemplazando a los otros que hoy dominan el mundo. Peor, se da por hecho, y se fantasea hasta con admiración, sobre el posible uso del hidrógeno como combustible limpio.

Estas afirmaciones sobre energías alternativas que están listas a reemplazar a los combustibles fósiles no son ni bien analizadas ni se muestran cifras que indiquen su uso en la actualidad. Gobiernos, instituciones, corporaciones de energía, industrias de vehículos de todo tipo, hablan de energías alternativas vagamente, parte de un discurso público que presenta una imagen favorable de futuro, una que sirve de propaganda. La realidad es diferente pues seguimos viviendo y dependiendo del petróleo y de los combustibles fósiles. Los combustibles derivados del petróleo son usados mundialmente en más del 60 por ciento para transportar gente y carga. En Canadá la cifra alcanza al 65 por ciento y en Estados Unidos al 71 por ciento. De ese total de combustibles el más común es la gasolina (incluyendo mezclas con etanol) que suman un 40 por ciento del total usado globalmente, luego el Diesel con un 37 por ciento (y que incluye los biocombustibles), sigue el combustible para aviones que suma un 12 por ciento, el propano que en décadas pasadas parecía que iba a ser más utilizado hoy es apenas un 1 por ciento. Nos queda el combustible

residual o fuelóleo (o fuel oil) producto del proceso primario de una refinería, una mezcla que suma un 9 por ciento, y luego el gas natural juntos a la energía eléctrica de baterías recargables no alcanzan al 1 por ciento del total moviendo gente y carga en el mundo.

Hay otras áreas en las que petróleo y gas son esenciales, como es el caso de los polímeros artificiales (o plásticos) que en el mundo usan 16 por ciento del total de petróleo y gas producidos. Debemos considerar además las maquinarias usadas para construir infraestructuras, plantas productoras de fertilizantes, industrias de productos químicos, oleoductos, gaseoductos, acueductos, minería, agricultura especialmente en el caso de monocultivos, calefacción y preparación de alimentos.

He observado que se confunde, o trata de confundir, el papel del petróleo en la producción de energía eléctrica. A nivel global el petróleo es usado sólo en un 5 por ciento en producir electricidad, pero algunos países lo usan más y otros menos o nada. En el Caribe, por ejemplo, Jamaica usa petróleo en la producción de electricidad en un 91 por ciento pues no tiene otro recurso. Arabia Saudita, que si tiene petróleo en abundancia, también lo usa más, en un 55 por ciento. Estados Unidos, igual que Canadá el petróleo se usa sólo en un 1 por ciento en la producción de electricidad, y la Unión Europea también usa un porcentaje bajo, un 2 por ciento. A nivel mundial el mayor recurso en la producción de energía eléctrica continúa siendo el carbón mineral (un fósil) con un 40 por ciento, lo sigue el gas natural con un 22 por ciento, las plantas hidroeléctricas con un 16 por ciento, las nucleares con un 13 por ciento y las alternativas con apenas un 1 por ciento. Estas últimas se han desarrollado más en Alemania y España, que las usan en más de un 20 por ciento. La energía hidroeléctrica es muy importante en Paraguay que la usa en un 100 por ciento y en Uruguay, que la usa en un 63 por ciento. Sorpresivamente para muchos, países ricos en petróleo como Canadá y Venezuela usan energía hidráulica en más de un 65 por ciento cada uno. En cuanto a la energía nuclear Francia no podría vivir sin ella, la usa en un 78 por ciento para producir su electricidad.

Vehículos eléctricos ayer y hoy

Volviendo a las mentiras que se venden como información, aparece a la cabeza el supuesto éxito del auto eléctrico que en occidente los gobiernos presentan como alternativa real, incluso argumentando que para el año 2050 dejarán de producir anhídrido carbónico (CO₂). Todo esto se basa en especulaciones que muchas veces los mismos gobiernos promueven para crear esperanza y confianza en un futuro que se ve ciertamente preocupante. El vehículo eléctrico, casi como una joya del transporte y usando baterías que se recargan con electricidad, intenta solucionar la polución del transporte. Nadie habla del desafío de disponer de la electricidad necesaria para recargar baterías, de las nuevas plantas generadoras de energía para sostener ese futuro, tampoco se explica cómo se va a disponer de las baterías en desuso -temas que seguramente los fabricantes de vehículos eléctricos esperan el estado resuelva, o quizás que se despachen los nuevos desechos a algún país pobre del planeta donde contribuyan a su contaminación. Tampoco se explica la dinámica económica por la que algunos países como Estados Unidos y Canadá, si bien subvencionan la prospección, explotación y transporte de petróleo y gas natural, también reciben importantes ingresos por concepto de impuestos aplicados a combustibles del petróleo. En Canadá cada litro de combustible que compramos paga entre 20 y 30 por ciento de impuestos, sumando 13 mil millones de dólares al año en entradas que se usan, en gran parte, en infraestructura y aportes a municipios. En Estados Unidos el gobierno federal recauda más de 37 mil millones de dólares en impuestos aplicados a los combustibles -a gasolina, Diesel y gasolina de aviones, sin contar lo que recaudan otros niveles de gobierno.

En Europa se aplican aún más impuestos a los combustibles del transporte. Estos dineros recaudados son esenciales a los estados debido a las enormes deudas públicas que acarrearán y a que no cuentan con otras entradas ya que la mayor parte de las corporaciones y los ricos no pagan impuestos sino al contrario reciben subsidios del estado y despojan a este siempre que pueden.

El invento del auto eléctrico fue a mediados del siglo 19 y luego a principios del 20 tuvo su uso y para los años 60 volvió y ganó cierta relevancia y se fabricaron varios modelos, pero pronto no fue sino un vehículo marginal. Se usa un vehículo pequeño en lugares internos, fábricas y bodegas, campos de golf, centros turísticos, aeropuertos, existen incluso algunos pocos buses urbanos a batería en algunos países occidentales, China y República de Corea, pero hasta hoy la producción de vehículos eléctricos es limitada. Las corporaciones que los fabrican hacen mucho ruido cuando presentan su versión al mercado, pero la usan como propaganda y muestra de preocupación por el medio ambiente. Algunas compañías se dedican a producirlos, ya compactos o medianos, pero su precio elevado las obliga a vivir de la especulación bursátil y a tener futuro incierto.

Hablar del hidrógeno como combustible está de moda, el hidrógeno es casi una palabra mágica en cuanto a su uso en vehículos -ya como combustible directo o para cargar baterías. El hidrógeno es básico en los procesos químicos de refinerías de petróleo y plantas de fertilizantes, y es caro de extraer sea por electrólisis o por gas natural. Es difícil de almacenar en un tanque de alta presión además de peligroso porque tiene baja energía de ignición y alta energía de combustión. Los vehículos a hidrógeno existieron en 1959, con el Chevrolet Electrovan, cuya producción fue abandonada; el programa espacial Apollo empezó a usar hidrógeno en los años 60.

Se exagera la importancia del vehículo eléctrico que en la actualidad no es más que el 0,4 por ciento de todos los vehículos en circulación en el mundo, aunque haya países como Noruega donde son el 10 por ciento del total de vehículos o China donde son el 1 por ciento, pero en la mayoría de los países del mundo son casi inexistentes. Es posible que en una década aumenten su número y lleguen a ser el 1 por ciento del total de los vehículos que se usan en el planeta, pero esta industria tiene que demostrar rentabilidad para sobrevivir, no alcanza con la propaganda y la especulación.

La energía generada por los fósiles

Atrás de las mentiras y las especulaciones existe la realidad con respecto a la energía generada por los recursos fósiles, cada día más de 200 barcos tanques mueven más de 60 millones de barriles diarios de petróleo y combustibles alrededor del mundo para cubrir las necesidades de la humanidad que depende y seguirá dependiendo de estos recursos.

En el 2020 a pesar de la pandemia, que en Occidente aún no se controla, y que desaceleró gran parte de la economía, interrumpida o parada, el consumo mundial de petróleo y gas natural bajó apenas un 3 por ciento y la de la de todos los combustibles líquidos un 9 por ciento (de 100 millones de barriles diarios en el 2019 a 91,3 el 2020). Se imaginaba un mayor impacto, pero los números muestran que incluso con una economía interrumpida y desacelerada nuestra necesidad de petróleo y gas natural continúa y que nuestra dependencia de estos recursos es enorme. Claro que muchas de las corporaciones medianas y más pequeñas dedicadas a la prospección, explotación, transporte y servicios en el terreno sufrieron pérdidas grandes debido a la caída de los precios. Por ejemplo, en áreas de prospección y explotación donde los costos son más altos, como costa afuera en el

mar, más de 20 mil millones de dólares en deudas hicieron quebrar compañías como Diamont Offshore Drilling y Noble Corp. El panorama general mundial del pasado año en la industria del petróleo fue de muchas pérdidas, reducción de puestos de trabajo, y fusiones corporativas.

La situación es más crítica en la explotación de petróleo y gas natural de esquisto (shale or tight) que en Estados Unidos continúa pese a los daños serios que causa al medio ambiente ya que han sido perforados más de 300.000 pozos de fractura hidráulica, en el año 2019 se produjeron más de 7 millones de barriles diarios -más del 63 por ciento de petróleo que produce Estados Unidos (el petróleo convencional va en declive cada año) pero durante el 2020 se redujo en más de 1 millón de barriles diarios. La industria del petróleo y gas de esquisto es complicada -más de lo que se muestra, y desde hace una década en que comenzó nunca ha sido rentable pero su crecimiento, que se ha basado en inversiones a futuro y especulación bursátil, continuaba y es sólo desde el 2016 que numerosas compañías han empezado a quebrar y se vienen perdiendo miles de trabajos. Según datos de Rystad Energy, más de 100 compañías tienen deudas por 89 mil millones de dólares, estas deudas que pronto alcanzarán a ser de más de 100 mil millones de dólares. Valdría preguntarse como un producto muchas veces dejando pérdidas en algunos territorios se sigue produciendo con todo el destrozo que causa a la naturaleza, será que el agotamiento del petróleo es una pesadilla que no se puede aceptar como realidad.

Unas de las supuestas metas para proteger el planeta de la polución es el compromiso avalado por las Naciones Unidas en que más de 110 países de los 193 miembros que para el año 2050 dejarán de emitir a la atmósfera anhídrido carbónico CO₂, muchos de los grandes países contaminadores ni siquiera firmaron este compromiso de muy dudoso cumplimiento. La duda ha quedado en evidencia con la incapacidad total de los países del primer mundo que se hacen líderes de las iniciativas para salvar el planeta de la contaminación, pero la desastrosa situación de la pandemia causada por el coronavirus los mostró que no solo les falta infraestructuras a sus sistemas de salud pública, sino han mostrado también inoperancia y corrupción en la gestión, en la emergencia, en las prioridades con la población y vacunación.

No se puede confiar que los países occidentales puedan tener alguna solución para proteger el medio ambiente, los recursos naturales y las especies si sus gobiernos y élites apoyan, financian y son parte de terribles destrozos en la destrucción de países, asesinatos masivos y selectivos de miles de sus habitantes, dejando a pueblos enteros sin hogar, sin agua corriente, sin energía eléctrica, envenenando suelos y ríos con bombas, son los acarreadores del terror y muerte, es obvio que estos no pueden salvar el planeta.

Muchos países especialmente en Europa y el continente americano tienen en gran parte una economía de turismo dando una impresión de apogeo donde se mueven millones de personas en aviones, cruceros, buses, y automóviles, entran y salen de hoteles, restaurantes y museos, toda esta economía que en el presente está muy afectada por la pandemia, pero para funcionar requiere justamente de mucha energía de combustibles derivados del petróleo.

En todo el mundo principalmente en los países europeos, Japón, y R. de Corea que más consumen y a la vez carecen de petróleo y gas natural ocultan el pánico de pensar que se puedan agotar en un futuro no tan lejano y a la vez no paran de atacar y conspirar en su obsesivo colonialismo con el fin de despojar a los enemigos que han elegido y que poseen grandes reservas de petróleo y gas natural como Venezuela, Rusia e Irán.

Una muestra más de la farsa cuando gobiernos como el de Dinamarca que hace algunas semanas anunciara que para el año 2050 sus válvulas de gas y petróleo serán cerradas para siempre, una declaración ridícula ya que este país produce apenas 100.00 barriles diarios y para ese entonces de todas maneras no le quedará nada de producción dentro de los limitados recursos del Mar del Norte.

Mientras las grandes corporaciones petroleras con toda pompa hacen declaraciones que van a invertir en energías alternativas no dejan de hacer prospecciones hasta en las reservas naturales y pronto lo harán en parques nacionales, perforarán la tierra y el mar hasta sacar la última gota de petróleo y gas, ya que este sistema dominante de vida no acepta otro paradigma de medida y racionalidad para salvar el futuro de la humanidad y de muchas especies.

El escenario seguirá montado para que el show continúe, donde el sistema de dominación económica y social occidental lanza sus mentiras diarias para que lleguen a cada rincón del mundo, aunque hay quienes resisten estos embustes, pero por ahora no tenemos la capacidad de detenerlos.

Mario R. Fernández

La fuente original de este artículo es Globalización

Derechos de autor © [Mario R. Fernández](#), Globalización, 2021

[Comentario sobre artículos de Globalización en nuestra página de Facebook](#)
[Conviértase en miembro de Globalización](#)

Artículos de: **[Mario R. Fernández](#)**

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