

# ¿Dónde se construirá el “superpuerto”?

AARON SEGAL

Una característica de la escasez mundial de energéticos es la inhabilidad para ampliar las instalaciones refinadoras de petróleo en Estados Unidos y Canadá. Desde 1968, la mayoría de las refinерías norteamericanas han estado operando a casi el 100% de su capacidad sin que se hayan construido nuevas instalaciones. Los grupos que defienden la ecología han tenido éxito en evitar u obstaculizar varios proyectos importantes, incluyendo las propuestas para construir “superpuertos” artificiales frente al litoral de Delaware y New Jersey. Nadie desea vivir en las proximidades de una sucia y maloliente refinерía de petróleo.

Como resultado de la incapacidad de construir nuevas instalaciones o ampliar las existentes en Estados Unidos, las principa-

les empresas petroleras están explorando el Caribe en busca de lugares adecuados para “superpuertos”. En algunos de éstos se instalarían refinерías de petróleo y complejos petroquímicos, mientras que otros funcionarían únicamente como depósitos del petróleo refinado que transportasen los grandes buques cisterna de 250 a 500 000 toneladas y recogiesen las embarcaciones de menos de 100 000 ton que actualmente constituyen el único medio de entrega a Estados Unidos.

Al mismo tiempo que rastrea los puertos del Caribe, la industria petrolera trata de utilizar los precios ascendentes y la escasez de gas como argumentos para derrotar a los grupos defensores de la ecología. Al menos, la Exxon y otras empresas

esperan obtener permiso para ampliar en gran escala las refinerías, existentes en estados como Texas, donde el petróleo constituye una importante fuerza política.

La economía y la ecología de los "superpuertos" y las refinerías de petróleo se vinculan de manera directa. Con inversiones intensivas de capital que se elevan a cientos de millones de dólares, la industria petrolera generalmente proporciona menos de 1 000 empleos directos permanentes y, cuando mucho, varios miles de trabajos temporales durante el período de construcción (que puede ser de 3 a 4 años en el caso de un puerto y una refinería). Mientras que un derramamiento de petróleo puede ocurrir en cualquier parte, un "superpuerto" relativamente seguro requiere aguas totalmente tranquilas y tan próximas a una escollera como sea posible.

Puesto que el mercado de petróleo refinado se encuentra en Estados Unidos, las inversiones en "superpuertos" y refinerías que se realizan en otros lugares rara vez originan una corriente local fácil o "río abajo" de subproductos con alto grado de elaboración. El mayor complejo Petroquímico del Caribe, la planta CORCO (Connonwealth Oil Refining Corporation) de 500 millones de dólares, situada en Puerto Rico, se justificó en un principio como inversión del tipo "río abajo"; sin embargo, en la actualidad funciona sobre todo como refinería, igual que otras instalaciones ubicadas en Aruba, Curazao, Trinidad y las Bahamas. La estratagema de las empresas petroleras para lucrar consiste en transportar al Caribe en enormes buques cisterna el petróleo crudo (de preferencia con bajo contenido de azufre) de África del norte a África occidental, de Venezuela, Colombia o Ecuador, para refinarlo y reexportarlo. Un procedimiento menos económico pero que también puede ser productivo si los precios del petróleo continúan su rápido ascenso, es traer el petróleo refinado de Irán, Arabia Saudita o cualquier parte de Medio Oriente, pasando por el Cabo de Buena Esperanza, hasta el Caribe, de donde puede reexportarse. Cuanto más largo sea el período de exenciones impositivas y mayor su monto en el Caribe, tanto más lucrativo será el largo trayecto desde el Medio Oriente. El único obstáculo previsible es la nueva ley de impuesto, propuesta en 1973 por el gobierno de Nixon y aún no aprobada por el Congreso, mediante la cual las inversiones norteamericanas en el extranjero quedarían sujetas a gravámenes norteamericanos en caso de exenciones impositivas locales.

Los gobiernos y las economías del Caribe obtienen beneficios primordialmente de los impuestos que gravan a las empresas petroleras a cambio del derecho de ensuciar sus aguas y sus cielos. Los efectos fiscales de una inversión petrolífera son considerablemente más importantes que la ocupación directa o las divisas generadas, la mayoría de las cuales se gastará en importar petróleo. Por tanto, cuanto más ceda un gobierno en el renglón de concesiones impositivas para atraer a las empresas, menores posibilidades tendrá de beneficiarse, si acaso, de las inversiones. Esto sin mencionar los verdaderos riesgos ecológicos y las consecuencias adversas en el turismo y otros servicios.

¿Por qué, entonces, tantos gobiernos del Caribe compiten tan afanosamente entre sí para ofrecer rebajas impositivas con objeto de atraer a los constructores de "superpuertos"? Las razones primordiales son la persistencia del desempleo y subempleo masivos en toda la región (del 15 al 25 por ciento de las fuerzas laborales en casi todas partes), la falta de oportunidades para la emigración de hombres jóvenes no calificados y

los temores que abrigan los políticos por la existencia de una cuantiosa juventud urbana que se disputa los pocos trabajos disponibles en islas superpobladas y de escasos recursos.

La sola mención de inversiones multimillonarias es suficiente para provocar mareos en políticos y funcionarios acostumbrados a luchar por una fábrica de 1 o 2 millones de dólares que elabore artículos de béisbol o críquet. Pese a la evidencia de Puerto Rico y otros lugares, para ellos es muy difícil creer que alguien pueda gastar 300 o 500 millones de dólares y que se originen menos de 1 000 trabajos permanentes. Pero aún así ¿qué tienen de malo estos 1 000 nuevos empleos cuando existen en perspectiva tan pocos proyectos viables generadores de ocupación?

Por tanto, el juego más novedoso en el Caribe es "¿quién logra que se construya el 'superpuerto'?"; entre los participantes se encuentran Puerto Rico, Jamaica, las Bahamas, recientemente independizadas, Haití, las minúsculas islas Caicos y Turcos (con una población de 12 000 habitantes y todavía dependientes de la Gran Bretaña) y Guadalupe en las Antillas francesas. Otros posibles jugadores han abandonado, ya por no tener bahías o puertos adecuados (como las islas de Barlovento y de Sotavento), ya porque el único puerto depende de los barcos de turismo y de un mercado turístico que podrá ser diezmado por el petróleo (como en el caso de Barbados y Martinica). Tampoco intervienen en el juego Trinidad y las Antillas holandesas debido al poco espacio disponible para nuevas refinerías y su insuficiente estabilidad política. Esta última no constituye un atractivo para los deshechos nervios de los empresarios petroleros, los cuales ya padecen insomnio por las preferencias del coronel Haddafi, de Libia.

Los proyectos que actualmente se consideran en el Caribe incluyen un "superpuerto" y una refinería de 600 millones de dólares de la Gulf Oil en Puerto Rico, un puerto y una refinería de 400 millones de dólares de la Exxon en las islas Caicos y Turcos, una inversión decidida ha poco por el grupo italiano Moratti, de 350 millones de dólares en un puerto y una refinería en Jamaica y una ampliación de la refinería, así como nuevas instalaciones de almacenamiento en las Bahamas, a cargo de los grupos New England Oil y Burma Oil. En la fase preliminar de estudio se encuentran un "superpuerto", sin instalaciones de refinería, cerca de Fort Liberté, en el norte de Haití (proyecto de la Pacific Gas and Electric, importante corporación de servicio público de la costa oeste de Estados Unidos), y un "superpuerto" en Guadalupe, de propiedad conjunta franco-norteamericana.

Todos los acuerdos propuestos en el Caribe dependen de ciertas hipótesis críticas. La primera es que se dispondrá de fuentes constantes y confiables de petróleo crudo o refinado, de preferencia proveniente del norte de África o del norte de América del Sur. Las únicas empresas que no parecen correr riesgos son la Gulf Oil, con sus inversiones en Ecuador y África occidental; la New England Oil, que tiene un contrato con Sonatrach, empresa estatal de Argelia, y la Exxon, con sus múltiples fuentes de aprovisionamiento que incluyen las de África occidental. En cambio, el grupo Moratti, que cuenta con refinerías en Cerdeña y Sicilia, espera comprar el petróleo de otros o alquilar su proyectada refinería a quienes tengan petróleo. El grupo Moratti no tiene petróleo propio, carece de experiencia en ventas de ese producto en Estados Unidos y no tiene

contratos futuros de petróleo con los principales productores norteamericanos. Tampoco se puede predecir atinadamente el costo del petróleo en 1977 (año en el que comenzarán a trabajar las refinerías proyectadas) o quién controlará el petróleo mundial. Lo único cierto es que quienquiera que posea el petróleo y pueda introducirlo a Estados Unidos obtendrá enormes ganancias. Puesto que Estados Unidos hizo desaparecer sus cuotas y otras restricciones sobre las importaciones de petróleo en 1972, el acceso a los mercados norteamericanos ya no constituyen problema político.

El segundo supuesto es que se respetarán las concesiones sobre impuestos y otros acuerdos negociados con los gobiernos del Caribe. Las compañías petroleras, amenazadas por nacionalizaciones con o sin indemnización, se muestran reacias a poner en juego un propio dinero ante la posibilidad de riesgos políticos. Por falta de capital, los gobiernos del Caribe tratan de contrarrestar estos temores políticos aumentando sus ofertas de concesiones impositivas y reduciendo, por tanto, cualesquier beneficios que pudieran devengar. Las Bahamas todavía se consideran confiables desde el punto de vista político y magnánimas desde el punto de vista fiscal; Puerto Rico utiliza el dólar norteamericano y enarbola la bandera de las barreras y las estrellas, pero Jamaica ha tenido que conceder exención total de impuestos a una inversión que probablemente se financie en gran parte mediante créditos de exportación del gobierno italiano para las empresas constructoras de esa nacionalidad. Lo único que recibirá el Gobierno de Jamaica, a cambio de esta enorme concesión, es el compromiso de Moratti de venderle petróleo refinado a un precio con descuento especial que algunos funcionarios públicos consideran que haría económicamente viable la construcción de una planta para beneficiar aluminio con base en la bauxita jamaíquina. (Al parecer, se ha rechazado la idea de utilizar energía nuclear en la planta por su excesivo costo.)

Sólo en Puerto Rico, los defensores de la ecología, han atacado un proyecto de "superpuerto", ocurrencia tan en boga en Estados Unidos, Canadá y Europa occidental. El proyecto, aunque apoyado por Rafael Hernández Colón, recientemente electo gobernador de la isla, ha desencadenado una fuerte hostilidad dentro de su mismo partido, así como de parte de sus oponentes radicales y conservadores. El Gobierno de Puerto Rico, en vista del auge de la economía, el desempleo persistente, la escasez de energía, agravada por las grandes empresas petroleras, y el creciente movimiento a favor de la ecología, duda en proseguir el proyecto. Los especialistas han estudiado las refinerías que, según se sostiene, son ecológicamente seguras y limpias, al mismo tiempo que buscan regiones deshabitadas en la isla para ubicar el "superpuerto" y tratan de superar el obstáculo, siempre presente, de complicados argumentos económicos y ecológicos. Puerto Rico es suficientemente rico y próspero como para rechazar el proyecto y, aunque el gobierno continúe las negociaciones con la Gulf Oil, las luchas políticas internas indican que la construcción se demorará varios años.

En las Bahamas los dos nuevos proyectos continúan en marcha e inyectan capital a la Gran Bahama y a Freeport, cuyas economías resintieron daños por las medidas aplicadas para frenar el auge especulativo de la construcción. El gobierno del primer ministro Lyman Pindling, independiente desde el 10 de julio de 1973, está ansioso por diversificar la economía y

obtener nuevas fuentes de ingresos, en vista de que el 80% del PIB depende del turismo y la dependencia de los ingresos gubernamentales es aún mayor. El empleo constituye un problema con más del 20% de la fuerza laboral integrada por trabajadores calificados procedentes de América del Norte y de Europa y por trabajadores no calificados de Haití y las Indias Occidentales. Una disminución de los permisos de trabajo para los extranjeros y medidas de presión a las empresas petroleras para que empleen a los nacionales garantizarían que los pocos nuevos trabajos bien pagados quedarán en manos de los bahamianos. La ecología no constituye un problema ya que la nueva refinería y el almacén estarán ubicados en una zona no turística, cercana a las actuales instalaciones.

Las negociaciones en Jamaica parecen ser las más riesgosas desde los puntos de vista económico y ecológico aunque cuenta con un puerto natural en la tranquila costa suroeste, el proyecto necesita escolleras artificiales apropiadas y otras medidas de seguridad ecológica. (Un enorme buque cisterna anclado, que descargue a través de un oleoducto hasta las instalaciones del litoral, necesita protección contra el balanceo, las mareas y otros movimientos.) El grupo Moratti todavía no revela de dónde espera obtener el petróleo. Si las empresas de Estados Unidos logran ampliar sus refinerías norteamericanas (para lo cual hay buenas posibilidades habida cuenta de las cambiantes actitudes en dicho país respecto a las prioridades ecológicas *versus* las energéticas), es posible que refinen su propio petróleo en sus propias instalaciones.

El gobierno del primer ministro Michael Manley, recientemente electo por escaso margen, acogió el proyecto como una fuente de inversión y empleo y, reservándose para el futuro la posibilidad de una participación mínima en el capital por acciones, consideró adecuado aceptar la palabra del grupo Moratti de que éste podría obtener el petróleo. En el peor de los casos, podría edificarse la refinería y permanecer ociosa o bien podría abandonarse el proyecto antes de la fase de construcción o durante ella. Esto representa el riesgo de un revés político para el ambicioso y peculiar señor Manley; empero, es una eventualidad que no afectaría fondos del gobierno de Jamaica.

Es mucho menos probable que se pongan en marcha los otros proyectos en el Caribe. La Exxon ha pospuesto las negociaciones con las islas Caicos y Turcos, en espera de que se aclaren las propuestas de nuevos impuestos norteamericanos y en la confianza de ampliar sus refinerías en Texas. Los intereses turísticos se oponen a un "superpuerto" en Guadalupe y las negociaciones en París se han estancado. Aunque Haití cuenta con un magnífico puerto natural sin utilizar y no existen grupos de presión a favor de la ecología, la escasa reputación de su gobierno, la falta absoluta de infraestructura en la región y otras consideraciones menoscaban sus oportunidades.

Tal parece que durante los próximos años se construirán "superpuertos" en el Caribe, con una inversión probable de 1 000 millones de dólares. Sin embargo, a menos y hasta que los gobiernos del Caribe incrementen sustancialmente los rendimientos impositivos provenientes de dichas inversiones e ingresos, es posible que sean mínimos los beneficios económicos resultantes. Y al mismo tiempo, los riesgos ecológicos son muy grandes.