

PARA alimentar los automóviles es necesario reemplazar los carburantes extranjeros por el alcohol, producto nacional", afirmaba en 1902 el entonces ministro de Agricultura de Francia, Jean Dupuy. Sus palabras cobran hoy, en virtud de la crisis energética mundial, una nueva actualidad. Así, vuelven a considerar los economistas que es viable el sustituir, al menos en parte, el petróleo por alcohol extraído de la remolacha, tan abundante en Europa. Y lo mismo puede decirse de la patata, el sorgo, la chufa y, sobre todo, la caña de azúcar.

Brasil, que ya hizo mover sus locomotoras a base de café, se lanza ahora a un "plan alcohol" que, a la vuelta de diez años, hará que las estaciones de servicio no expidan más que un alcohol de noventa y cuatro grados, erigido al rango de carburante nacional. De hecho, la gasolina distribuida en este país contiene ya un creciente porcentaje de alcohol, y el próximo año este porcentaje ha de llegar al 20 por 100, máximo compatible con los motores previstos para funcionar con gasolina. Pero los constructores de automóviles establecidos en Brasil se esfuerzan ya en poner a punto motores especiales. La Fiat fabrica ya en serie automóviles "cien por cien de alcohol", que, en lugar del desagradable gas contaminador, dejan tras de sus tubos de escape un embriagador aroma... El general-presidente Joao Figueiredo dedica su tiempo a recibir prototipos de esta clase de vehículos ofrecidos por los constructores, como la marca Mercedes-Benz, que acaba de lanzar su primer camión indistintamente alimentado por gas-oil o... ¡aceite de ricino!

La causa gana terreno de tal manera, que dentro de cinco años, los vehículos movidos por etanol —el alcohol de caña de azúcar— vengán a representar cerca de la mitad del parque automovilístico brasileño. La producción de alcohol, ya multiplicada por diez desde 1973, rebasará los diez mil millones de litros en 1985. Surgen por cen-

tenares las nuevas destilerías, construidas gracias a empréstitos gubernamentales a bajo interés y a la protección fiscal. ¿Que el costo de fabricación sigue, a pesar de todo, siendo superior al de la gasolina super? No importa: se subvencionan las plantaciones de caña y se desgravan los surtidores. De esta manera, el litro de carburante ve-

cha, se considera la posibilidad de prohibir los depósitos de más de cuarenta litros..., excepto en los coches que consumen alcohol. No hay miedo de que los petroleros protesten contra tales medidas o contra esta competencia desleal: las refinerías de petróleo pertenecen al Estado, mientras que las nuevas destilerías dependen integra-

mente, por añadidura, a la real competitividad del alcohol. Al contrario de todos los Gobiernos que temen ese aumento, los tecnócratas de Brasilia esperan el acontecimiento con confianza: justificaría y coronaría de manera triunfal su gran obra, esta increíble transmutación química, orquestada a escala de país-continente.

Volkswagen, Fiat, Chrysler, Ford, General Motors, Mercedes, todos los constructores instalados en los alrededores de Sao Paulo y de Belo Horizonte, se han lanzado a la aventura sin hacerse de rogar. Sumamente discretos respecto de los estímulos fiscales que les benefician, han agarrado por los pelos la ocasión. Porque el "plan alcohol" les permite utilizar a Brasil como un gigantesco laboratorio del que saldrá, sin duda, el coche del porvenir, exportable al menos a todos los países que puedan contar con su aprovisionamiento de caña de azúcar. De ahí que hayan invertido no poco para crear motores especiales. Ya que si bien, en teoría, el coche de gasolina puede quemar alcohol, en la práctica no resiste mucho tiempo. El cinc del depósito, las gomas de las juntas, el aluminio de los cilindros, son corroídos por los vapores de etanol, y el motor sucumbe pronto a los estragos del alcoholismo. Es necesario, por lo tanto, otro tipo de materiales, de revestimientos especiales que lo preserven de esta acción. Hace falta, sobre todo, cambiar los conductos de admisión de carburante y aire, modificar la temperatura del encendido, aumentar los índices de compresión, redefinir el carburador. Y añadir al mismo tiempo un minidepósito de gasolina para los arranques en frío.

Pese a estos revolucionarios cambios, el profano no ve ninguna diferencia cuando levanta el capó. Pero en cuanto el motor se pone en marcha, brota un aroma que no engaña: más aún que la embriaguez de la velocidad, los automovilistas de Río o de Sao Paulo experimentan, cada vez más, la de los embotellamientos. ■

BRASIL



Echele alcohol a su coche

FABIEN GRUIER

getal se vende a seis cruzeiros, en lugar de los catorce y medio que cuesta la gasolina. Como si tales incentivos no fuesen suficientes, se ha previsto conceder créditos muy ventajosos a los compradores de automóviles movidos por etanol y reducir a la mitad el precio de la licencia fiscal.

Con todo esto, tendría uno que ser masoquista para resistirse a los atractivos del alcohol. Sobre todo cuando ya los surtidores de gasolina se mantienen cerrados durante la noche, así como en los fines de semana, y, sobre la mar-

mente de intereses privados. El "plan alcohol" se desdobra, pues, en una magistral desnacionalización del sector de carburantes. Esta es, sin duda, la razón de que los ministros de Brasilia, los tecnócratas del liberalismo económico, aplaudan una operación que parece ir a contrapelo de la rentabilidad.

Al menos, en su primera etapa. Porque si se multiplicara por dos el precio del petróleo —y para ello bastaría que la tarifa por barril pasara de los actuales veintiún dólares a treinta y siete—, se lle-