

La otra batalla a que quiero referirme es la del superpuerto. En los muros del viejo San Juan, de hermosa arquitectura colonial, podían leerse muchas frases condenando el superpuerto. También en la Universidad Río Piedras, escritas en vivos colores. Y a los lados de las carreteras. Y en los periódicos, especialmente en «Claridad», la revista del Partido Socialista Puertorriqueño. Del superpuerto se hablaba en todas partes. En los bares. En el entre-acto de las representaciones. En las tiendas. O en las terrazas del Caribe Hilton, junto a la playa de palmeras.

Todo había empezado dos meses atrás, cuando se anunció la construcción del superpuerto petrolero en las costas de Puerto Rico. La reacción fue inmediata, comenzando por los vecinos del lugar elegido. Se trataba de un puerto natural, apto para barcos de hondo calado. De hecho, allí se alzaría el primer puerto petrolero de los Estados Unidos. A los depósitos y oleoductos se agregaría, posiblemente, el despliegue de la industria petroquímica. Una nueva región del país sería devastada...

Poco a poco, superando los cálculos de los que habían iniciado la campaña de oposición, el tema del superpuerto se convirtió en un motivo de afirmación puertorriqueña. Las mismas autoridades, tras desentenderse por algún tiempo de la protesta, tuvieron que aclarar que la construcción del superpuerto no suponía necesariamente la creación de nuevas industrias petroquímicas. Cuando yo me fui de Puerto Rico, el tema del superpuerto se había convertido en el más actualizado capítulo de la lucha del país por su independencia.

Las enfermedades del colonialismo

Oí hablar a menudo de la «situación especial de Puerto Rico», a cuyas espaldas se echa la justificación de las más diversas debilidades y frustraciones. El tema es muy importante, porque a menudo se debaten estas cuestiones a nivel de estructura socioeconómica, sin atender a su patética y profunda incidencia en el comportamiento individual. ¿Quién negaría, por ejemplo, que en los países de régimen fascista las relaciones aparentemente más pri-

vadas están afectadas por esa moral oficial? En Puerto Rico, la ambigüedad de su «status político» acaba determinando un tipo de individuo a menudo inseguro, fatalista, angustiado. Es decir, de un hombre a la vez colonizado y consciente de su propia identidad.

En el libro de Carlos Varó titulado «Puerto Rico: radiografía de un pueblo asediado» se insiste mucho sobre este punto. Los índices de suicidio, empleo de drogas, alcoholismo, accidentes de tráfico, incesto, prostitución, criminalidad y delincuencia juvenil se relacionan, directa o indirectamente, con el oscuro desequilibrio que provoca la colonia. El tema, por lo demás, no es nuevo y cuenta con varios «clásicos». Uno podría ser Antonio S. Pedreira, que en 1929 escribió: *"El complejo de inferioridad que hoy nos agobia proviene de las limitaciones geográficas, históricas y políticas. El coloniaje nos tiene acostumbrados a que otros hombres piensen por nosotros soluciones y remedios en los cuales no hemos intervenido. Desde la colonización hasta el presente nos han resuelto de una manera fina y cabal problemas económicos, sociales, militares y religiosos, sin que hayamos estrujado nuestra alma en interés de los mismos. De la noche a la mañana se canjeó varias veces nuestra moneda y nuestra hacienda, se instituyó la ley de divorcio, se separó la Iglesia del Estado, se trocó un ejército por otro y nos cambiaron hasta la constitución sin la más mínima intervención por nuestra parte"*.

Otro clásico podría ser el dramaturgo René Marqués, que insiste en la «docilidad» del puertorriqueño. Un tercero, Juan Angel Silen, que en un libro del 70 arremete contra cuantos, con la mejor voluntad, han presentado la actual inferioridad del puertorriqueño como un mal prácticamente irremontable.

El hecho cierto es que en Puerto Rico, cuyo clima caluroso y estable contribuye, en todo caso, a determinar una especial idiosincrasia, se distingue claramente el choque entre un viejo sentimiento —a veces un tanto cínico— de inferioridad y las fuerzas que desean un país libre y soberano, ligado a la defensa de su idioma, de su cultura y de sus intereses. Con derecho a pactar con quien le plazca y sin poder ya justificar sus debilidades en la «situación especial de Puerto Rico». ■ J. M. Fotos: GABRIEL SUAU.

AVIACION

JP 4 contra JP 1

¿Habrá que utilizar ese carburante que tan rápidamente se inflama?

A falta de queroseno, las compañías aéreas van a verse obligadas a utilizar otro carburante, el JP 4, menos caro, pero también más peligroso. Ha sido la British Airways la primera compañía en anunciar la noticia en nota dirigida a sus pilotos. El asunto no daría que hablar si no representase un completo cambio de actitud frente al JP 4. En efecto, hace once años, la BEA y la BOAC, que se fusionaron el año pasado para formar la BA, habían renunciado definitivamente al JP 4, que, debido a ello, había sido prácticamente proscrito por el gobierno británico.

El inconveniente del JP 4 es que tiene un punto de ignición mucho más bajo que el del queroseno ordinario o JP 1. El punto de ignición es la temperatura a la que el hidrocarburo puede inflamarse en presencia de una llama o chispa. En el caso del queroseno JP 1, el punto de ignición es de 38° C; en el del JP 4, por el contrario, de menos 22° C. El JP 4 es, pues, una mezcla de hidrocarburos más ligera y volátil que el JP 1. En caso de accidente, incluso leve —una simple grieta en un depósito, por ejemplo—, el combustible puede inflamarse. Es lo que ocurrió, por ejemplo, en diciembre de 1963, cuando un «Boeing 707» de la Pan-Am se estrelló en Maryland con sus depósitos llenos de una mezcla de JP 1 y JP 4. En aquel accidente murieron veintiuna personas. En 1964, un «707» de la TWA explotó en Roma, durante una maniobra sobre las pistas; las víctimas fueron esta vez cuarenta y nueve. También en este caso los depósitos de los aviones iban cargados con una mezcla de JP 1 y JP 4.

Sin embargo, no todo el mundo está de acuerdo sobre los riesgos que presenta el JP 4. Este carburante lo utilizan, por lo pronto, todos los ejércitos aéreos del mundo, así como dos compañías civiles: Air Canada y Sabena. Además, en ciertas escalas, sobre todo en Estados Unidos, sólo hay disponible JP 4.

La elección de carburante se rige por tres imperativos: punto de destilación, punto de so-

lificación, punto de detonación. En las columnas de destilación de las refineras, el petróleo crudo, que contiene toda clase de cuerpos en proporciones variables según los yacimientos, aparece fraccionado en «copas» de hidrocarburos cada vez más ligeras conforme se asciende hacia el extremo superior de la columna.

De la base se extraen los aceites pesados, los asfaltos, cuyas moléculas contienen gran número de átomos de carbono. De la cumbre, gasolinas ligeras y gases. Entre ambos extremos están los fuels, el gas-oil, los querosenos. Estos últimos están constituidos por moléculas que contienen entre diez y quince átomos de carbono, lo que les confiere propiedades intermedias entre los de los gas-oils y las gasolinas. Su punto de congelación debe ser inferior a -40° C, pues, en las altitudes a las que vuelan generalmente los aviones, las bajas temperaturas podrían bloquear el carburante en las tuberías. En cuanto a su punto de ignición, debe ser superior al de las gasolinas, dadas las grandes cantidades necesarias.

Ahora bien, si se produce una escasez general de petróleo, la cuota de cada «copa» de destilación se verá reducida de modo proporcional. Si se quiere seguir produciendo las mismas cantidades de carburante habrá que «dilatarse» las copas, lo que plantea problemas tecnológicos, ya que las refineras no están preparadas para ello. O bien habrá que extraer JP 4 de las copas combustibles, que podrá utilizarse solo o mezclado con JP 1. ¿Vale la pena correr ese riesgo? Es lo que han de decidir este mismo mes los miembros de la IATA.

En realidad podrían reducirse sin demasiadas complicaciones los peligros del JP 4. Habría que impedir o limitar la formación de vapor en los depósitos, para lo cual sería preciso inyectarles una espuma o un gas neutro que fuesen ocupando progresivamente el vacío que dejara el carburante consumido. Bastaría con añadir bombonas de gas comprimido y unas pocas tuberías... ■ CHARLES SCHREIDER.