

Publicado como *Suplemento Especial* por

**Le Monde *Diplomatique***

Edición Venezolana

Año III, Número 28, Caracas, julio de 2011

VENEZUELA

## **EL SÍNDROME DE LA ORIMULSIÓN**

**UN LIBRO DE JUAN CARLOS BOUÉ**

Bernard Mommer

La política petrolera venezolana, desde principios del siglo XX y hasta 1975, puede resumirse en pocas palabras: se trataba de hacer valer el recurso natural, recaudar las ganancias extraordinarias que arrojara la producción petrolera, y defender los precios correspondientes. Sobre el éxito de esta política, no puede haber duda alguna. Desde un punto de partida histórico de cero – las primeras concesiones, basadas en el Código de Minas de 1910, sólo pagaban impuestos generales, pero nada por el recurso natural mismo – el valor del recurso natural llegó a tener, a partir de la primera mitad de los años 1970, un peso aplastante frente a las ganancias del capital, hasta el punto que estas últimas llegaron a representar un porcentaje bien inferior al 10% del primero. La consecuencia última de esta asimetría fue la nacionalización de la industria la cual, se suponía, habría de subordinar de manera definitiva la maximización de las ganancias a la maximización de la renta de la tierra.

La historia de la política petrolera venezolana, desde 1975 y hasta 1998, puede resumirse en todavía menos palabras: fue diametralmente contraria a la anterior. Su objetivo último era forzar los precios a la baja, maximizar volúmenes de producción sin importar precios, y hacer las adaptaciones correspondientes al régimen fiscal. Esta política anti-nacional fue una de las causas principales que llevaron, en 1998, al colapso de los precios internacionales del petróleo, los cuales alcanzaron los niveles más bajos registrados desde la Segunda Guerra Mundial. Empero, el colapso de los precios también trajo aparejado el colapso del régimen político bipartidista,

entonces imperante desde hacía cuarenta años, y la victoria de Hugo Chávez en las elecciones presidenciales de diciembre de 1998.

Ese cambio radical en la orientación de la política petrolera venezolana se explica por la nacionalización. Hasta 1975, el actor principalísimo de tal política fue el Ministerio de Petróleo (en sus varias denominaciones), asiento institucional del recurso natural de propiedad pública nacional. Tras la nacionalización, el actor principalísimo pasó a ser la compañía petrolera nacional, Petróleos de Venezuela, Sociedad Anónima (PDVSA), con su tren ejecutivo, el cual se había formado, profesional e ideológicamente, dentro de las concesionarias internacionales a lo largo de las décadas previas a la nacionalización. Este tren ejecutivo iba a trabajar, desde un principio, para lograr el regreso del capital extranjero a la industria petrolera venezolana, pero además en condiciones especialmente favorables para los países consumidores en materia fiscal (hasta el extremo de que las asociaciones de la Faja Petrolífera del Orinoco disfrutaron de los niveles impositivos más bajo de nuestra historia, ya casi centenaria, como país productor de petróleo). Ello condujo finalmente a un período caracterizado por confrontaciones entre el gobierno en turno y la compañía nacional, el cual culminó con el sabotaje petrolero de diciembre/enero de 2002/ 2003, y la derrota de lo que hoy se conoce como la ‘vieja PDVSA’.

Juan Carlos Boué en su libro aborda el tema de la política petrolera posterior a la nacionalización a través de un ejemplo emblemático: el Proyecto Orimulsión. En efecto, éste presenta de forma nítida todos los rasgos de una política petrolera anti-nacional – la política de *Apertura Petrolera* – con la cual se buscaba minimizar el valor del recurso natural y, con ello, la recaudación fiscal. Pero aún tratándose de un solo ejemplo, no deja de ser complejo y difícil, hecho que se refleja en el libro de Boué, un estudio detallado de los aspectos científicos, técnicos y económicos del Proyecto Orimulsión, basado en una amplia documentación. Su autor, con una capacidad intelectual y analítica excepcional, se esmeró en cubrir cada uno de los hechos objetivamente relevantes, así como los argumentos subjetivamente relevantes que determinaron, en uno u otro momento, la discusión política en torno al Proyecto Orimulsión, sus avances y sus éxitos, y a fin de cuentas, su fracaso.

El libro de Boué se dirige así a un público con ciertos niveles de conocimientos técnicos y hasta científicos, a ese mismo público que ha sido objeto de las campañas de información – más pre-

cisamente de desinformación – de los promotores de la Orimulsión. Sin embargo, el caso de la Orimulsión tiene de por sí un interés general mucho más amplio, como ejemplo emblemático de lo que fue y de lo que significó la Apertura Petrolera para Venezuela. En definitiva, se puede leer como un estudio de caso por medio del cual se explica, y se llega a entender, por qué colapsó la IV. República, así como la importancia decisiva de la derrota de la ‘vieja PDVSA’ en la consolidación de la V. República. Es con este público mucho más amplio en mente que presentamos a continuación un resumen popular de este libro.

### **EL PROYECTO ORIMULSIÓN: LOS HECHOS**

La Faja Petrolífera del Orinoco se extiende sobre un área de 55 mil km<sup>2</sup>. En la actualidad los estudios de PDVSA estiman el petróleo físicamente existente en el área, en 1.360 miles de millones de barriles, esencialmente de petróleo extra-pesado (petróleo más pesado que el agua). De esta cantidad de petróleo *in situ*, el Ministerio de Petróleo reconoce como reservas probadas, aproximadamente, 260 mil millones; para hacernos una idea de esta magnitud, señalemos que las reservas probadas de Arabia Saudita son apenas superiores, al llegar a 265 mil millones de barriles. De manera que la Faja Petrolífera del Orinoco es de una magnitud tal que por sí sola garantiza al país su presencia como un exportador de primera importancia para todo el futuro previsible. (En cambio, las reservas probadas de Venezuela de crudos ‘convencionales’, más livianos, apenas suman alrededor de 37 miles de millones de barriles).

#### *La Orimulsión*

Una característica de ese petróleo extra-pesado es que es un líquido en las condiciones originales de los yacimientos, de manera que puede producirse con métodos convencionales; pero que deja de fluir bajo condiciones normales en la superficie. Esta característica plantea un problema – que no es exclusivo de los crudos extra-pesados de la Faja Petrolífera del Orinoco – muy significativo para su transporte. Bajo ciertas circunstancias, el problema puede atenuarse recurriendo al transporte en oleoductos y buques calentados. Esto se hace, por ejemplo, con el crudo Boscán, un crudo asfáltico sumamente denso que Venezuela ha venido produciendo desde hace setenta años ya. Otra solución tradicional ha sido la de diluir los crudos extra-pesado en cuestión, con crudos más livianos, en una proporción tal que la mezcla resultante fluye libremente en condiciones ambientales normales.

Sin embargo, el Instituto Venezolano del Petróleo (INTEVEP), en los años 1980, exploró una nueva, tercera opción: la posibilidad de mezclar crudo extra-pesado con agua, con la ayuda de químicos emulsificantes para estabilizar la mezcla. El resultado fue la Orimulsión, una mezcla de 70% de crudo extra-pesado con 30% de agua (y surfactantes). Como parte del proceso de formulación de la Orimulsión se descubrió que ésta podría servir tal cual como un combustible para centrales de generación eléctrica. Su uso sólo requeriría, por una parte, de instalaciones específicas para quemarla y, por la otra, de filtros poderosos para retener elementos contaminantes y tóxicos contenidos en el crudo extra-pesado que, de otra manera, se arrojarían a la atmósfera tras la combustión de la Orimulsión.

#### *La Orimulsión y el Valor del Crudo Extra-Pesado*

Para penetrar en el mercado de las centrales eléctricas, los promotores de la Orimulsión decidieron que el precio de ésta debería ser competitivo con el precio del carbón – y no con el combustible residual, bastante más caro – por lo cual el valor del barril de crudo extra-pesado tendría que ajustarse de manera correspondiente. Concretamente, el nivel de los precios que tenían en mente los promotores de la Orimulsión, se desprende del Convenio de Regalía firmado con el Ministerio de Petróleo en 1996. Este Convenio estableció un mínimo para el precio de liquidación de la regalía del crudo extra-pesado utilizado en la formación de Orimulsión, de US\$0,68 por barril, con lo cual la regalía correspondiente (a la tasa usual de un sexto), sería de US\$0,11. Y, de hecho, durante los años siguientes, sería ese mínimo, y nada más, lo que PDVSA pagaría. Este precio, por cierto, era el mínimo absoluto definido en la Ley de Hidrocarburos de 1943 (¡!), entonces todavía vigente, para el crudo de peor calidad. Por si esto fuera poco, el Convenio de Regalía también definió un precio *máximo* – una verdadera innovación – de US\$7,04 por barril. Es decir, el Estado, al cual le correspondía por ley y como propietario, una regalía de un sexto, le tocaría como *máximo* US\$/b 1,17 (un sexto de US\$7,04), sin que importara cuál había sido el precio del carbón o el precio de realización de la Orimulsión.

Por otro lado, desde que entró en vigencia la primera Ley de Impuesto sobre la Renta en Venezuela, en 1943, siempre se habían aplicado tasas mayores al sector petrolero que al sector no petrolero. Esta distinción también desapareció en el caso de la Orimulsión: mediante una reforma legal en 1993, la producción de la Orimulsión se ubicó como una actividad del sector no

petrolero, de manera que la tasa de impuesto sobre la renta aplicable a la misma ya no sería la petrolera de 67,7%, sino la no petrolera de 34%.

### *Conclusiones*

En definitiva, el Proyecto Orimulsión buscaba ante todo minimizar el valor del recurso natural, tanto del lado de los precios como del lado del régimen fiscal. Resumiéndose de esta forma los hechos fundamentales, la Orimulsión al desnudo, es obvio que políticamente era muy difícil, si no es que imposible, ‘vender’ ese Proyecto al Poder Legislativo. De allí que PDVSA lo presentara, pudorosamente, detrás de una espesa cortina de humo, y de mentiras. Levantar esta cortina es lo que Juan Carlos Boué se propone, de manera por demás indiscreta, en su libro *El Síndrome de la Orimulsión*.

### **UNA ESPESA CORTINA DE HUMO Y MENTIRAS**

#### *Barriles y toneladas*

Para empezar, en Venezuela la producción de petróleo se mide usualmente en barriles, una medida volumétrica; en cambio, PDVSA siempre se refirió al precio de la Orimulsión en toneladas, una medida de peso. De manera que se requiere cierto conocimiento técnico para convertir una medida en la otra, lo que de por sí tiende a crear confusión, máxime si se quería comparar el precio de la Orimulsión con los precios del petróleo en general.

Por ejemplo, en diciembre de 2001, al solicitarse a la Asamblea Nacional que aprobara una asociación con empresas chinas para producir Orimulsión, se le informó que el precio de venta para ese año, conforme a un contrato de suministro ya existente, había sido de US\$32,60 por tonelada: así nada más. ¿Cómo convertir este precio en barriles, libras de agua (a la cual podemos atribuir un valor cero)? Pues bien, el resultado es un precio de US\$7,46 por barril. Pero producir Orimulsión cuesta dinero, y bastante, de manera que el valor imputable al barril de crudo extra-pesado, antes de su transformación en Orimulsión, era de aproximadamente US\$5,00 por barril.

Pero las interrogantes no se terminan después de que sea superado exitosamente este primer obstáculo. Se impone la siguiente pregunta: ¿era éste un precio acorde con el mercado; o sea,

comparable con el precio de mercado del crudo extra-pesado utilizado con fines distintos a su transformación en Orimulsión?

*Los precios del crudo extra-pesado y del 'bitumen natural'*

Dicha comparación, de acuerdo con PDVSA era imposible. Para sustentar esta posición, la compañía había desarrollado de forma oportuna una tesis, según la cual en la Faja Petrolífera del Orinoco no había petróleo, sino bitumen natural, supuestamente una sustancia totalmente distinta. Como muy bien explica Boué, la posición de PDVSA equivalía a sostener que el agua congelada no es agua, sino hielo, y que las dos cosas son radicalmente distintas, por lo cual no resulta válido comparar al hielo descongelado con el agua. Así, partiendo del hecho indudable de que, en la superficie y a temperaturas ambientales, el crudo extra-pesado dejaba de fluir y se comportaba como un auténtico *bitumen*, PDVSA concluyó que, bajo las condiciones naturales y a temperaturas mayores prevalecientes los yacimientos, dicho bitumen estaría presente bajo la forma de *bitumen natural* en estado líquido, pero de ninguna manera de crudo extra-pesado. Huelga decir que esta posición contravenía las normas científicas de clasificación establecidas internacionalmente.

De esta forma, cuando en 1988 PDVSA creó una filial específicamente para producir Orimulsión, a dicha filial se le bautizó con el nombre de *Bitúmenes del Orinoco* (Bitor), aunque jamás iba a producir un solo barril de bitumen *natural*. (En contraste, sí se produce bitumen *natural* en las arenas de Athabasca en Canadá, por medio de la *minería* a cielo abierto y con poderosas máquinas excavadoras. Bitor, en cambio, siempre produjo un líquido – petróleo crudo extra-pesado – a través de pozos petroleros convencionales lo cual, por cierto, es un método de producción muchísimo más barato.)

Luego, con la ayuda de la British Petroleum – con la cual PDVSA formó una filial en Londres, BP-Bitor – se iniciaron trámites ante las autoridades aduaneras internacionales, para que se le clasificara la Orimulsión como una especie de 'carbón líquido', puesto que se trataba de partículas de bitumen (o sea, partículas de un sólido) suspendidas en agua. Ello se hizo, desde luego, con el fin de obtener un tratamiento arancelario comparable al del carbón (que es mucho más favorable que aquél para el petróleo crudo). Una vez logrado esto, el próximo paso consistió en solicitar al Ministerio de Petróleo, en 1994, que las reservas en el área de Bitor, hasta entonces

consideradas oficialmente crudo extra-pesado, fueran reclasificadas como bitumen *natural*, con el solo argumento que no había que poner en peligro la clasificación de la Orimulsión como ‘carbón líquido’ por parte de las autoridades aduaneras internacionales. Y así efectivamente se hizo.

Una de las consecuencias que esto tuvo fue que, de allí en adelante, diferenciar radicalmente entre agua congelada y hielo, o entre agua y hielo descongelado, se volvió un asunto de patriotismo. De esta forma, cuando PDVSA solicitó (en 1996 y 2001) al Poder Legislativo que, conforme a la legislación vigente en la materia, se le diera autorización para formar una asociación de Bitor con el capital privado con el fin de producir Orimulsión, entre los *Considerandos* incluidos en dicha solicitud y, finalmente, en la Autorización correspondiente, se afirmaba, patrióticamente, que “en la Faja del Orinoco se encuentran cuantiosas reservas probadas de bitúmenes naturales”.

Ahora bien, no obstante ese *Considerando*, en dichas Autorizaciones se delegó la tarea de definir ‘bitumen natural’ a los mismos socios: “En el Convenio de Asociación a ser celebrado, deberán establecerse los parámetros de definición de bitumen natural.” Luego en los Convenios de Asociación correspondientes, se reprodujo, correctamente, la definición de ‘bitumen natural’ del XII. Congreso Petrolero Mundial, de 1987: “un tipo de petróleo... que existe en yacimientos naturales en estado sólido o semi-sólido”, y se definió asimismo, de forma científicamente válida, la viscosidad que marca la diferencia entre un bitumen natural y un petróleo crudo extrapesado (es decir, entre un sólido o semi-sólido, y un líquido). Dichas definiciones servían perfectamente a los propósitos de estas asociaciones en materia arancelaria. Pero planteaban un ligero problema; a saber, que en las áreas que se iban a conceder a las asociaciones – áreas de Bitor – no había bitúmenes naturales (por la sencilla razón de que los hidrocarburos que habían de producir las asociaciones podían fluir libremente a través de pozos petroleros convencionales). Para obviar dicho problema, y de forma muy sabia, el Poder Legislativo autorizó a los asociados a “llevar a cabo la explotación de campos de bitumen natural y sus fluidos asociados”. Así, las asociaciones podrían no producir ningún bitumen natural, pero sí sus ‘fluidos asociados’.

Pero volvamos a la cuestión del precio. Vamos a comparar el precio del ‘bitumen natural’ con el precio del crudo extra-pesado. En 2001, como vimos, Bitor informó a la Asamblea Nacional que el barril de ‘bitumen natural’ valía, aproximadamente, US\$5,00. En este mismo año se mezclaron diariamente unos doscientos mil barriles de crudo extra-pesado con cien mil barriles de un crudo más liviano, conocido como Mesa, para producir una mezcla líquida a temperaturas ambientales, conocida como Merey. Ahora bien, en esta mezcla, el barril de crudo extrapesado se valorizaba en US\$15,05: ¡una diferencia de US\$10,05 por barril!

De hecho, a lo largo del período que va de 1990 (cuando se vendieron los primeros cargamentos experimentales de Orimulsión) hasta diciembre de 2006 (cuando el Ministerio de Petróleo puso fin a la producción de Orimulsión), estos descuentos promediaron US\$10,04 por barril. Si se toma en cuenta el volumen total vendido entre 1990 y 2006 (300 millones de barriles), los descuentos sumaron tres mil millones de dólares. Los descuentos fueron menores cuando los precios del petróleo fueron especialmente bajos (entre 1998 y 1999), pero aún así eran del orden de US\$1,50 por barril. Para 2006, con el precio internacional del petróleo en franca recuperación, tocaron los US\$37,00 por barril. (Por cierto, en el Apéndice del libro de Boué se encuentra un análisis detallado de los más importantes contratos de suministro de Orimulsión).

## **EL PROYECTO ORIMULSIÓN: LA POLÍTICA**

### *Los precios del ‘bitumen natural’ y del petróleo crudo en general*

Los promotores de la Orimulsión siempre sostuvieron que la Orimulsión competiría solamente con el carbón en las centrales eléctricas, y así justificaban su bajo precio. Pero la verdad era otra. En la mayoría de los casos, la Orimulsión no solamente sustituyó combustible residual – es decir, petróleo y no carbón – sino que, peor aún, sustituyó combustible residual *venezolano*. Dado que la mayoría de los yacimientos venezolanos albergan crudos de baja gravedad, Venezuela es un productor muy importante de combustible residual, un producto pesado y bastante sucio (en particular con un alto contenido de azufre). El combustible residual representa lo que se llama ‘el fondo del barril’; es decir, lo que queda después de que se han extraído todos los componentes más livianos y valiosos del petróleo crudo, de acuerdo con la capacidad tecnológica de la refinería en cuestión. Así, la Orimulsión, más allá de los descuentos directos en el pre-

cio de los barriles procesados, también ejercía una presión hacia la baja sobre los precios de las exportaciones venezolanas de combustible residual.

Por otra parte, esta presión no dejaba de tener efecto sobre el nivel general de precios del petróleo crudo y sus derivados, por la sencilla razón de que el combustible residual puede convertirse en derivados más livianos mediante la inversión en instalaciones de alta conversión, es decir, en refinerías más sofisticadas.

### *Cuotas OPEP y Soberanía Nacional*

Lo que surge así del análisis, es que el Proyecto Orimulsión apuntaba a ejercer una presión a la baja sobre toda la estructura de precios del petróleo y sus derivados. Ello se hace particularmente obvio cuando se llega a la cuestión de las cuotas OPEP, las cuales fueron concebidas para fines opuestos, es decir, para defender los precios en contra de presiones a la baja. Cabe señalar que PDVSA insistió, desde el principio, que la producción del supuesto ‘bitumen natural’ utilizado en la Orimulsión no estaría sujeta a ese sistema de cuotas, pues no se trataría de petróleo crudo. De nuevo, la compañía convenció al Poder Legislativo de ello, de tal manera que en las dos Autorizaciones para producir Orimulsión antes citadas, en 1996 y 2001, se afirmó que:

“En virtud de que los organismos oficiales internacionales de clasificación arancelaria han dictaminado que la Orimulsión es un hidrocarburo no petrolero, los niveles de producción de bitumen natural destinados a la elaboración de Orimulsión por La Asociación no se considerarán sujetos a los compromisos internacionales de la República (Bolivariana) de Venezuela derivados de su participación en organizaciones internacionales.”

Pero éste era solamente un primer paso, porque en los contratos de los cuatro proyectos para el mejoramiento de crudo extra-pesado, se iban a incorporar luego cláusulas, según las cuales podría argüirse que la producción de dichos proyectos tampoco estaría sujeta al sistema de cuotas OPEP y, más aún, no estaría sujeta ni siquiera al poder del Estado venezolano de regular la producción por decisión propia. Así, lo que se presentó a la opinión pública en un ropaje nacionalista – una supuesta defensa en contra de la posibilidad de que el gobierno venezolano, en el seno de la OPEP y en apoyo de los precios, pudiera acordar recortes de producción – resultó ser un ataque de fondo a los derechos soberanos del Estado venezolano a regular la producción de recursos naturales agotables y, más aún, no renovables.

Resulta entonces que el Proyecto Orimulsión apuntaba, por una parte, a despojar a Venezuela de un derecho soberano y, por la otra, sacar a Venezuela de la OPEP, de la cual el país había sido miembro fundador de primera importancia. Se iba a salir de la OPEP progresivamente y en la misma medida en que la producción nacional fuera desplazándose hacia la Faja Petrolífera del Orinoco. En la actualidad, la producción de la Faja ya representa alrededor de un tercio del total, y la tendencia sigue siendo creciente.

### **EL SÍNDROME**

El balance del negocio de la Orimulsión que presenta Boué, es devastador. Además, es completo: no perdona ni una. Así, por ejemplo, responde de una vez la pregunta, ¿por qué – como sus promotores siguen reclamando hasta el presente, y en voz alta, frente a la actual crisis eléctrica – la Orimulsión nunca se ha consumido en las centrales eléctricas nacionales? La respuesta es muy simple: la baratura de la Orimulsión en el mercado mundial, en comparación con el combustible residual (y hasta con el carbón), se debía única y exclusivamente al régimen fiscal aplicable. En igualdad de condiciones – por ejemplo, dentro del mercado doméstico – la Orimulsión se revela como un producto costoso, mucho más costoso que la producción de combustible *residual*. Esto se debe a que el combustible residual se produce en asociación con productos livianos más valiosos, a los cuales se pueden imputar todos los costos correspondientes de refinación.

No cabe duda de que la Orimulsión fue el peor de todos los proyectos de la autodenominada ‘Meritocracia Petrolera’ en términos absolutos por barril. La Orimulsión generó pérdidas por tres mil millones de dólares sólo por concepto de descuentos. Dichas pérdidas fueron mucho menores a la que generó la política de Internacionalización (nueve mil millones de dólares, resultados de un descuento promedio de US\$1,50 por barril aplicado a un volumen total de seis mil millones de barriles), pero solamente porque los niveles de producción de Orimulsión siempre fueron relativamente modestos, pues nunca se llegaron a procesar más de 75 MBD de crudo extra-pesado en Orimulsión.

Cabe entonces preguntarse, ¿por qué puede hablarse de un *síndrome de la Orimulsión*? ¿Por qué este Proyecto, definitivamente el peor de todos los proyectos que promovió la ‘Meritocracia Petrolera’, sigue teniendo tantos dolientes? Los convenios de la Apertura Petrolera pertene-

cen, definitivamente, al pasado, luego de que se han renegociado en condiciones ventajosas para la Nación (con la excepción de los convenios de ExxonMobil y ConocoPhillips, las cuales se negaron a aceptar las condiciones propuestas por el gobierno venezolano, y recurrieron a las cortes arbitrales internacionales). Este hecho lo reconoce hasta la Oposición, aunque no lo acepta el núcleo más duro y recalcitrante de aquella *Gente del Petróleo* que dirigió el sabotaje petrolero entre diciembre/enero de 2002/2003. Pero resulta que los peores entre todos estos convenios – es más, los peores entre todos los convenios en nuestra historia petrolera ya casi centenaria – fueron los Convenios de Asociación de Bitor en el marco del Proyecto Orimulsión, el cual sigue teniendo muchos dolientes que no dejan de soñar con el regreso triunfal de este producto.

Entre los proyectos de la Apertura Petrolera, la Orimulsión siempre se destacó por representar, más radicalmente que cualquier otro, esa política nefasta y perversa. Pero la Orimulsión era el único entre todos estos proyectos que tenía, para decirlo de alguna manera, un alma venezolana. A la Orimulsión se le presentó como un producto auténticamente nacional, resultado del esfuerzo de investigación de los mejores profesionales tanto del INTEVEP como de las universidades nacionales, una causa de orgullo para la Nación. Dejando a un lado las exageraciones del caso, la Orimulsión ciertamente fue un respetable proyecto venezolano de investigación científica. Pero también es cierto que la Orimulsión jamás llegó a ser un producto comercialmente maduro, y menos aún competitivo con los usos alternos del crudo extra-pesado. Más aún, con el tiempo lo fue siendo cada vez menos, dado el éxito de las asociaciones enfocadas al mejoramiento de ese crudo (es decir, a su refinación parcial para convertirlo en productos intermedios, siempre líquidos, que luego se pueden seguir procesando en otras refinerías alrededor del mundo).

De hecho la Orimulsión nunca fue remotamente rentable, ni siquiera exonerada de todo impuesto petrolero aún cuando al recurso natural con el cual se preparaba se le imputara un valor contable de cero. PDVSA, como lo demuestran sus documentos internos, jamás recuperó el valor del capital que dedicó a la Orimulsión. Pero este hecho se escondió detrás de manipulaciones contables, mediante desinformación sistemática de los Poderes Ejecutivo y Legislativo, y la opinión pública venezolana en general. El Proyecto Orimulsión ciertamente tenía un alma ve-

nezolana, pero ésta estaba irremediablemente atrapada en un cuerpo podrido hasta los tuétanos que era la ‘vieja PDVSA’: es éste el *Síndrome de la Orimulsión*.

#### **¿PUEDE REPETIRSE EL DESASTRE DE LA APERTURA PETROLERA?**

En el último capítulo de su libro, Juan Carlos Boué se pregunta, ¿cómo evitar que el desastre de la Orimulsión se vuelva a repetir? Boué considera este desastre como un síntoma y consecuencia de la descomposición del ente regulador de la industria petrolera, o sea, del Ministerio de Petróleo.

Al respecto de dicha descomposición, resultan muy ilustrativos los vaivenes que ha tenido el nombre dado a la Faja a lo largo de la historia. Cuando se exploró por primera vez el área que hoy se conoce como la Faja Petrolífera del Orinoco, en la década de los 1930, se concluyó que se trataba de una faja *bituminosa*, y que su explotación no era comercialmente viable. Así, históricamente, se conoció primero bajo ese nombre: Faja *Bituminosa* del Orinoco.

Sin embargo, exploraciones posteriores revelaron que, en realidad, la existencia de bitumen natural era un fenómeno marginal, y que más bien se trataba de un vasto yacimiento de petróleo extra-pesado. En consecuencia, en 1970 – es decir, cinco años antes de la nacionalización – el Ministerio de Petróleo la renombró oficialmente Faja *Petrolífera* del Orinoco. Más aún, el primer estudio de PDVSA sobre la Faja data de 1984, y en éste se volvió a confirmar que se trataba de yacimientos de crudo extra-pesado, de manera que, en efecto, a la Faja del Orinoco le correspondía el calificativo de Petrolífera. En consecuencia, el hecho de que PDVSA pudiera sin más rebautizar a la Faja en la década de los 1990 – degradándola nuevamente a ser la Faja *Bituminosa* del Orinoco – de por sí es un ejemplo extraordinario de la descomposición de ese ente regulador que era el Ministro de Petróleo. Y para echarle más sal a la herida, el soberano Poder Legislativo aceptó dicha reclasificación sobre la base de un dictamen de las autoridades aduaneras internacionales en Bruselas el cual, obviamente, se refería al barril producido y no al barril en el subsuelo. El Estado venezolano había perdido el más elemental control sobre su riqueza natural principalísima.

En vista de la anterior conclusión, se impone una pregunta. ¿Ha recuperado el estado dicho control gracias a la política de Plena Soberanía Petrolera del Presidente Hugo Chávez? Juan

Carlos Boué no deja duda del progreso realizado, del camino recorrido, pero también deja claro que todavía queda mucho camino por recorrer: la recuperación *institucional* del ente regulador.

## **EPÍLOGO**

El libro de Juan Carlos Boué *El Síndrome de la Orimulsión* presenta, como ya señalamos, un estudio detallado, científico, técnico y económico de la Orimulsión, completo y ampliamente documentado. De manera que el lector interesado puede formarse su propia opinión respecto a este proyecto, basado en la información más completa jamás puesta en el dominio público a propósito del tema. Pero dado que se trata de un síndrome, no faltarán quienes prefieran seguir viviendo con, y creyendo en, sus mitos.

Personalmente, fui actor de este drama. Me asombra la fuerza que sigue teniendo ese síndrome, no obstante que ya en 2004 el Ministerio de Petróleo, por instrucciones del Ministro Rafael Ramírez, reclasificó las reservas de Bitor como crudo extra-pesado. Más, el mismo Presidente Hugo Chávez (quien al principio asumiera una posición pública a favor del Proyecto Orimulsión), desde agosto de 2005, lo identificó públicamente como una estafa. En realidad, la parte estafada, evidentemente, fue la Nación; pero como que los estafadores siguen siendo anónimos.

El grado de confusión que sigue prevaleciendo aún en las filas gubernamentales con respecto a la Orimulsión, se puede apreciar, por ejemplo, por el hecho de que aún después de ponerse fin a su producción por instrucción del Ministro de Petróleo Rafael Ramírez en diciembre de 2006, el presidente de la Comisión de Energía y Minas de la Asamblea Nacional, Ángel Rodríguez, en entrevista de televisión de amplia difusión, en octubre de 2009, pidió el regreso de la Orimulsión. Asimismo, en marzo de 2011, Teodoro Petkoff, un ícono de la oposición, llegó hasta nombrarme personalmente en otra entrevista por televisión de amplia difusión, como el culpable de haber destruido tan excelente negocio. Y no se puede dejar de señalar que en la nueva PDVSA, siguen prevaleciendo las fuerzas que se niegan a ejecutar órdenes del Ministerio de Petróleo (que datan de diciembre de 2006), de que se deben desmontar los así-llamados Orimixers que se encuentran en Jose. Aún en la nueva PDVSA hay muchos que sigue soñando con el regreso de la Orimulsión.

Al respecto, lo único que se puede decir es que, como reza el dicho, uno puede llevar al caballo al río, pero no puede obligarlo a tomar agua. Pero este libro de Juan Carlos Boué, sin lugar a dudas, podrá apagar la sed de verdad de todos aquéllos que busquen entender lo que representó la Orimulsión para Venezuela y, por extensión, la Apertura Petrolera.

Julio de 2011