

HABLA PEREZ ALFONZO

Hablar seriamente de petróleo en Venezuela siempre ha revestido bastante gravedad. Y mucha más si quien habla es Juan Pablo Pérez Alfonzo. Y mucha más aún si lo hace en una forma demoledora y en momentos culminantes de una campaña electoral.

El llamado padre de la OPEP ha vuelto al primer plano de la vida nacional gracias a un largo informe divulgado por él en la primera semana de Octubre con ocasión de exponer una clase magistral ante los alumnos de Post-Grado en Economía y Administración de Hidrocarburos. En dicho informe Pérez Alfonzo realiza un descarnado análisis no sólo de la



actual situación del manejo del recurso petrolero venezolano, sino además de varios aspectos particularmente estratégicos de la economía nacional, y llega a conclusiones nada halagadoras para el pueblo venezolano y menos aún para sus gobernantes.

Entre las tesis que Pérez Alfonzo sostiene (y prueba con abundantes argumentos y cifras de fuentes reconocidas), resaltan:

- 1) Venezuela, hoy por hoy, vende el petróleo más barato del mundo.
- 2) La participación fiscal ha venido disminuyendo violentamente, en especial en el último quinquenio, al punto de situarse para 1978 casi al mismo nivel de 1973.
- 3) Se está produciendo una vertiginosa declinación en el potencial de producción (aproximadamente 1/5 anual)
- 4) La nacionalización petrolera ha adoptado modalidades a veces contraproducentes o perjudiciales para la nación, favoreciendo inclusive a las compañías transnacionales (que siguen realizando grandes negocios con nuestro petróleo).
- 5) Petróleos de Venezuela (PDVSA) se convierte cada vez más en un aparato autónomo controlado por tecnócratas con una visión estrecha y particularista del futuro de la empresa y del país.
- 6) Las gigantescas montañas de divisas provenientes de la liquidación del activo petrolero no han sido invertidas en la forma apropiada para la nación, lo que lejos de disminuir ha aumentado nuestra dependencia.
- 7) El monstruoso e indetenible gasto público, el ascenso galopante de las importaciones y el creciente déficit en la balanza de pagos evidencia que el país se aproxima a una situación crítica desde el punto de vista económico.

Fácilmente podrá apreciarse la importancia de estas afirmaciones para el futuro inmediato del país, tanto más en cuanto aluden a puntos claves, y a menudo oscuros e intocables de la vida nacional.

Tan pronto como el documento fue dado a conocer se produjeron las más variadas reacciones en los diversos ambientes políticos y económicos del país. Y tampoco se hicieron esperar por supuesto las respuestas oficiales. Tanto el Ministro de Minas como el propio Presidente de la República se han referido repetidas veces al informe, si bien en forma inexplicable-

mente superficial. La directiva de PDVSA también ha contestado, esta vez con algo más de detenimiento, en un intento que más que dirigido a aclarar la situación parecía estarlo a neutralizar cualquier influencia de las opiniones de Pérez Alfonzo en el público venezolano.

El sábado 21 de Octubre Pérez Alfonzo realizó una rueda de prensa en la que prácticamente se limitó a ratificar cada una de las tesis contenidas en un informe restándole validez a todas las contrargumentaciones oficiales.

Aunque el incidente parece definitivamente cancelado, es preciso retener, más allá de lo circunstancial, la gravedad de lo sostenido por un venezolano de la calificación moral e intelectual de Juan Pablo Pérez Alfonzo para el presente y el porvenir de la nación. La incuestionable certeza de muchas de sus observaciones arroja una densa sombra sobre las perspectivas de un desarrollo autónomo y sobre la responsabilidad de nuestros sectores dirigentes. En las páginas de documentos de este número el lector encontrará los principales puntos afirmados por Pérez Alfonzo.

PETROLIA DEL TACHIRA

Con llamativa solemnidad ha sido celebrado el centenario de la fundación de la primera empresa petrolera venezolana. Al recuerdo de la valentía e intuición de un puñado de tachirenses (Manuel Antonio Pulido, Carlos González, Aristides Garbiras, José Antonio Baldó, Rafael M. Maldonado, Tomás Castilla) se le ha querido dar el carácter de celebración de los 100 años de la industria petrolera nacional. Difícilmente podemos hablar en estos momentos de una industria petrolera nacional cuando, a pesar de la llamada "nacionalización", nuestra dependencia ha aumentado en todos los campos desde la tecnología hasta la comercialización y precios de nuestro petróleo. Mucho menos podemos, entonces, hablar de cien años de "industria petrolera nacional".

¿Qué es, por tanto, Petrolia del Táchira? Diríamos que es una "voz en el desierto", un intento infecundo de poner en práctica un ambicioso programa de modernización de una Venezuela anclada en el atraso económico y social. No es mera casualidad que haya sido en el Esta-

do Táchira donde nació esta empresa. Allí se concentraron las condiciones y las personas que encarnaron este esfuerzo modernizador del país. Así lo recordó el Dr. Ramón J. Velásquez en su discurso de orden. Petrolia fue una empresa más, muy importante, de las muchas que intentó esa élite tachirense. Un aspecto novedoso y significativo de la empresa de transformar a Venezuela. Empresa que abarcaba desde la modernización de la agricultura, la construcción de vías de comunicación, el fomento de la educación a todos los niveles, hasta los inicios de la industrialización de los recursos nacionales. Esto es Petrolia, el recuerdo de un intento fallido de desarrollo propio que no encontró las condiciones económicas, políticas y sociales, nacionales e internacionales, necesarias para convertirse en camino del desarrollo venezolano.

Además de eso, Petrolia del Táchira viene a ser una especie de símbolo de nuestra propia historia. Cobra valor y significación cuando la realidad ha sido la contraria de lo que su aparición indicaba. Petrolia y las posibilidades de una explotación nacional del petróleo han vivido en el olvido hasta mucho después de haber entregado nuestra principal riqueza al dominio extranjero. ¿Qué se pretende ocultar con la propaganda de la nacionalización y la resurrección del recuerdo de Petrolia cuyo ejemplo no se ha querido seguir?

NEGOCIACIONES PETROLERAS

Durante el mes de octubre dos noticias sobre negociaciones petroleras nos han llamado la atención:

—La primera se refiere a las conversaciones adelantadas entre Petróleos de Venezuela (PDVSA) y dos empresas transnacionales, la Royal Dutch Shell y la Exxon, en vistas a la compra de una parte de las refinerías de estas compañías en las Antillas Holandesas (Aruba y Curazao), cuya principal fuente de abastecimiento es el crudo venezolano.

Los detalles de las conversaciones y las intenciones de PDVSA en esta negociación no han sido publicados. ¿Se trata de otro favor a las transnacionales, adquiriendo participación en las fases menos rentables de la industria petrolera? ¿Qué relación existe entre esta posible compra y los planes de transformación de los patrones de refinación en nuestra industria?

— La segunda es el anuncio de la firma de un Acuerdo Especial con el Ministro de Investigación y Tecnología de la República Federal de Alemania, Sr. Voker Hauff, para el desarrollo de la Faja del Orinoco. El Acuerdo comienza con la

realización de dos estudios sobre factibilidad de producción de crudos pesados y uso de vapor, y se extiende a otras áreas de cooperación técnica.

La situación en relación a la Faja del Orinoco sigue velada y con un halo de misterio para la opinión pública no especializada. Se ha creado un mito a su alrededor y en fin de cuentas los venezolanos no tenemos ideas muy claras sobre lo que ella representa para el país. Esta situación hace muy difícil emitir opiniones sobre las negociaciones o acuerdos que sobre ella se hacen. Sólo quisieramos reiterar nuestra preocupación en que no sea la explotación de la Faja del Orinoco un eslabón más en el despilfarro de nuestro principal recurso natural, en la cadena de la completa dependencia en esta área vital de nuestra vida sino que, al contrario, sea la oportunidad de usar el petróleo como palanca del desarrollo autónomo, y de creación de tecnología propia basada en investigaciones e investigadores nacionales.

LA HUELGA DEL TRANSPORTE PUBLICO

El lunes día 16, Caracas se sintió sorprendida por un repentino paro de autobuses. La sorpresa creció al producirse después de 4 días consecutivos de "ocio" gracias al "puente" tendido con ocasión del día de la Raza.

Quien oyó los comentarios de radio y TV o leyó la prensa del día siguiente tuvo ocasión de detectar los "malos" de la "intempestiva" acción: COPEI, partidos de ultraizquierda, choferes que se habían dejado embaucar. . . Sería una huelga política y poco tenía de laboral. Por ello se declaró inmediatamente "ilegal" (negando una vez más la ruptura de la proclamada "paz laboral" del gobierno). Se tomaron las medidas represivas necesarias para restablecer el "orden" alterado: más de 70 presos, amenazas de despidos. . . El Ministerio de Trabajo y la Gobernación no diferían en lenguaje y contenido de los

dirigentes sindicales de SUTITT y FEDETRANSPORTE de filiación acciondemocrática. A los actores espontáneos y colectivos de la acción reivindicativa apenas se les dejó hablar (véase la sección de COMMENTARIOS).

El contrato anterior se venció el 1o. de Agosto y el 6 de Septiembre se aprobó en Asamblea General el proyecto del nuevo Contrato Colectivo (C.C.) para ser procesado de acuerdo al Decreto 440. Pasó el tiempo máximo (30 días) para que el Ministerio diera respuesta y se instalar la Convención Obrero-Patronal para su discusión. En el proyecto se pide aumento a Bs. 80 diarios, 100 para los conductores de articulados y porcentaje en igual proporción para los de mantenimiento.

Ni al Gobierno ni a la dirigencia sindical adeca interesaba discutir este pliego que podría traer innumerables problemas, como el del aumento de pasajes, en tiempo de elecciones. Por ello se iba dando largas al asunto con la esperanza de llegar así hasta las elecciones. Los choferes no aceptaron esta manipulación y decidieron contra su dirigencia ir a la huelga. El motivo era laboral ¿Habrán ingredientes o manipulación política? Quizás la pregunta podría ser otra: ¿La causa de los ingredientes políticos era real o no? La rapidez con que salió en la Gaceta Oficial el Decreto de instalación de la Convención Obrero-Patronal y su retroactividad al 1o. de Agosto nos dan la respuesta. Cuál fuera esa causa lo demostró el hecho de que una vez decretada la instalación de la Convención Obrero-Patronal cesó inmediatamente la huelga.

El Ministerio secundado por la "élite" sindical insistió en la "ilegalidad" y sobre todo en el perjuicio que se hacía con ello a la población de "bajos recursos económicos", como señalando con el dedo a los "malos". ¿Podrá haberse dado la solución del conflicto por parte del Gobierno, si no hubiera tenido incidencia pública y política? No obstante los "buenos" dirigentes sindicales pidieron al Gobernador la liberación de los 70 presos, a lo cual este accedió rápidamente.



Esta huelga, aun cuando ha sido de resolución rápida, sabiéndose bien el partido de Gobierno cuánto se jugaba en ello durante el período electoral, no debe hacer olvidar los problemas que van a presentarse con motivo de la discusión del Contrato Colectivo y que se harán patentes en la exigencia de aumento en el pasaje por parte de los dueños del Transporte. El Comunicado de la Cámara Nacional del Transporte publicado el miércoles 18 de Octubre (véase El Nacional p.D-5) ya lo insinúa. El Señor Francisco Forzan Dáger, presidente de FEVETRAC más explícitamente señalaba los altos costos de operación aumentados estos últimos años y las peticiones del actual C.C. por parte de los trabajadores para concluir en la necesidad del aumento de pasaje a Bs. 1 o del subsidio por parte del Gobierno (El Nacional 18-X-78). La petición del mismo Forzan Dáger de reordenamiento del Transporte urbano en favor de 4 grandes empresas mixtas, donde se fundiría y desaparecería el IMTC, sería el sucesivo round de la empresa privada para adquirir nuevamente, ahora subsidiado, el control total real de la empresa autobusera. En el conflicto se dijo que las empresas por una guardia de 8 horas obtienen 800 a 1.000 Bs, mientras que se paga al conductor 48 Bs. Sin aceptar este análisis tan simplón de costos, no obstante la colectividad exige que se esté atento a esta nueva lucha que se avecina en pro del aumento del pasaje y de la privatización del transporte "subsidiado".

diado". Sin duda que este conflicto se politizó, pero ¿quién lo politizó?

25 AÑOS DE UCAB

El martes 24 de octubre cumplió la Universidad Católica Andrés Bello 25 años de fundada. Inició sus actividades en 1953 con 156 alumnos. Actualmente estudian en sus aulas de Caracas y de la extensión del Táchira (UCABET) en San Cristóbal 11.000 estudiantes. La UCAB ha dado al país 8.000 profesionales.

Por su condición de Universidad privada la pensión de sus alumnos es la principal fuente de ingresos, lo que forzadamente hace algo restringido el acceso a ella. Sin embargo en la actualidad es notable el esfuerzo que realiza por mantener las matrículas bajas. Una administración muy severa hace que sea con mucho la universidad del país con más bajos costos por alumno. También es de destacar la política de pensiones proporcionales a la capacidad de pago del alumno como un esfuerzo por abrir sus puertas a estudiantes de menores recursos.

Las dificultades económicas la han llevado a un predominio casi exclusivo de la enseñanza con descuido de la investigación y de los postgrados. La actual dirección tiene interés en subsanar esta limitación.

La vieja idea (presente hace unos años en medios clericales y anticlericales) de que "católica" es sinónimo de parcial y restringida, tiende a dar lugar al verdadero sentido del término que no es otro que el de "universal". Una universidad abierta al diálogo interdisciplinar y a las diversas corrientes de pensamiento e inquietud por construir una Venezuela justa, lejos de perder su catolicidad se estimula y obliga a ahondar en los aportes cristianos más constructivos a la convivencia nacional.

En el centro del programa de actos estuvo la concesión del título de Doctor Honoris Causa en Derecho al P. Pedro Pablo Barnola S. J, que desempeñó el cargo de Rector después del Rector-fundador P. Carlos Guillermo Plaza (que en paz descanse).

SIC felicita a toda la comunidad universitaria y al P. Barnola y les desea muchos años de fecunda labor al servicio del país.

VISITA A GUYANA Y BARBADOS

El Presidente Carlos Andrés Pérez, los días 18 a 20 de Octubre, visitó Guyana, acompañado de numeroso séquito de ministros, altos funcionarios y representantes de la empresa privada. Dijo en la capital guyanesa que estos dos países deben constituir ejemplos de entendimiento armonioso. Pero no llegaron a ponerse de acuerdo para firmar un comunicado conjunto. El Primer Ministro Burnham dijo claramente que la reclamación territorial y la cooperación económica "son cuestiones muy diferentes y no pueden tratarse juntas". Fuentes autorizadas guyanesas explicaron que su país no está dispuesto a hacer concesiones sobre el territorio reivindicado por Venezuela, como una condición para obtener ayuda económica.

El Presidente Pérez, después de regresar, dijo a los periodistas que hubo varias decisiones importantes, en principio, relacionadas con la colaboración económica bilateral, y que ambos países establecerán comisiones para tratar de llevarlas a cabo.

De Guyana pasó a Barbados, donde estuvo día y medio, y tampoco se firmó comunicado conjunto. Probablemente la principal preocupación de Barbados es el desequilibrio comercial con nuestro país. En los seis primeros meses de este año, Venezuela exportó a Barbados 4,99 millones de dólares —principalmente petróleo—, mientras importaba de ese país sólo 155.000 dólares. También allí, según el Presidente Pérez, se lograron importantes acuerdos en principio, que luego se irán concretando. □

