

Una realidad en el país

La gasolina que agota

Oswin Barrios*



LACALLE.COM

La escasez de gasolina se fue convirtiendo en un problema recurrente en Venezuela, especialmente en los estados fronterizos donde el contrabando es común y, además, se espera hasta 72 horas en cola para poder abastecerse de gasolina. Los expertos aseguran que los niveles actuales de producción no permiten cubrir la demanda del parque automotor, mientras progresivamente la paciencia del venezolano parece que, junto al combustible, se agota

Son las 5:36 de la tarde, la hora pico sirve para surtirse de combustible en Caracas, una ciudad espectral, secuestrada por el silencio y con el tráfico licuado.

Hay dos carros delante de nosotros; el muchacho de la gasolinera levanta el surtidor en señal de que el tanque se llenó, ya puede avanzar, pero el conductor no se da cuenta. Fue entonces cuando Carlos tocó con rabia la corneta, ha perdido la paciencia.

El carro de adelante se percata y avanza, ahora nos toca a nosotros. Cuando el señor hace el mismo gesto de hace unos minutos y vemos que el calibrador de combustible marca la F con su manecilla, Carlos procede a pagar con un cigarrillo.

En las estaciones de servicio de la capital del país se ha extendido la práctica del trueque luego de que la hiperinflación redujera el valor de



@ELNACIONALWEB



@ELNACIONALWEB

algunos billetes, al punto de que nadie quiera aceptarlos.

No importa si no tienes dinero en la cartera, los dependientes de las gasolineras aceptarán como pago un paquete de harina de maíz, un kilo de pasta o de arroz, lo que se pueda conseguir.

Tampoco importa mucho si no tienes dinero o nada qué intercambiar, es posible que se te deje ir así, sin cobrarte. En Venezuela la gasolina es tan barata que los encargados de las estaciones de combustible no tienen idea de su precio.

Una gandola de gasolina (cuyo contenido oscila entre los 30 mil y 40 mil litros) tiene un precio de 1,78 bolívares, es decir, mucho menos que el valor del billete de menor denominación, el de 2 bolívares.

Esta información fue difundida por el diputado a la Asamblea Nacional y miembro de la Comisión de Finanzas del Parlamento, Ángel Alvarado, mediante su cuenta de Twitter (@AngelAlvaradoR) al mostrar una factura de la estatal Pdvsa.

Venezuela es el país que tiene la gasolina más barata del mundo. Entre las 167 naciones y territorios analizados por la consultora Global Petrol Prices el país suramericano ocupa la primera posición con 0,010 centavos de dólar por litro. Sin embargo, ciudadanos de a pie en el interior del país pagan con creces este beneficio.

CIUDADES CONVERTIDAS EN ESTACIONAMIENTOS

Por ejemplo, en estados fronterizos como Zulia, Bolívar y Táchira, la gente tiene que hacer cola durante varias horas, o inclusive durante días, para conseguir gasolina debido a los problemas en el suministro que, según indica la prensa local y usuarios vía redes sociales, ha empeorado.

En Santa Elena de Uairén, ciudad ubicada al sureste del estado Bolívar, llega una gandola con combustible una vez al mes. Dependiendo de cuantos litros de gasolina tenga puede venderse en tres días y para ello se realizan cuatro colas: una de turistas, otra de motos, comerciantes/civiles y personas de la tercera edad.

Según el periodista Cristóbal Jordán, cuando se surte directamente de la estación de servicio se paga en bolívares, “por fuera la venden en pimpinas, de un litro, veinte litros; en la frontera con Brasil se cobra cinco reais (reales brasileños) por litro, en efectivo”.

En esa zona del país las personas llegan a la estación de servicio el sábado y hacen la cola para poder llenar su tanque de combustible el lunes.

“Para echar gasolina invierto 48 horas; si son dos veces a la semana serían cuatro días que pierdo”, informó un usuario en ciudad Guayana que también reveló que guardias nacionales se prestan para guardar cupos en las filas “cobran entre cinco a diez dólares, pero no garantizan que se pueda llenar el tanque por completo”.

En casi todas las calles y avenidas de San Cristóbal se hace alguna cola que se dirige a una de las estaciones de servicio en el estado Táchira. Desde el día anterior, a quien le corresponda según sea el terminal de placa, los carros se estacionan uno detrás del otro con el riesgo de ser asaltados, como ya ha ocurrido.

En cola se puede esperar entre 18 a 72 horas para poder surtirse, y ante la falta del hidrocarburo las estaciones se encuentran militarizadas para regular el suministro que les queda. Los funcionarios enumeran a los carros para llevar un control.

Una situación parecida se vive en Guasdualito, punto fronterizo con la ciudad de Arauca en Colombia, donde altoapureños hacen colas por cinco horas en las bombas de gasolina con el mismo objetivo que los bolivarenses y sancristobalenses, poder llenar su tanque.

Armando Beltrán, habitante de la zona, expresó con resignación que para los vehículos sí hay seguridad de que le puedan despachar: “si no llega (la gasolina) el día que le corresponde por terminal de número de cédula, la numeración va a seguir; en cambio, a nosotros los que tenemos motos no se nos garantiza”.

La caída sostenida de la producción petrolera de Venezuela a causa de la gestión en Pdvsa —cuyo presidente es Manuel Quevedo, ministro

de Petróleo— y el impacto de las sanciones de Estados Unidos contra el gobierno de Nicolás Maduro están llevando, de acuerdo con expertos, a una situación límite.

A pesar de que Pdvsa ha difundido un comunicado informando que asegura el suministro en todo el territorio nacional, la experiencia en las carreteras del país muestra lo contrario.

En septiembre de 2019, la producción petrolera de Venezuela se redujo en 80 mil barriles por día, a 680 mil b/d (barriles diarios), acercándose a los niveles observados durante el paro petrolero de 2002, mientras que las exportaciones llegaron a un mínimo de 495 mil b/d, según reportes de la agencia Bloomberg.

Las cifras revelan un bajón de las extracciones venezolanas por quinto mes consecutivo, tras una leve recuperación en abril. Significaría que la estatal venezolana habría perdido 32 mil b/d en septiembre si se compara con el bombeo de 712 mil b/d reportada por la Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP) en agosto.

El desplome en la producción de crudo pareciera ser una de las causas que explican la poca oferta de combustible en el mercado nacional, esta teoría es respaldada por Iván Freitas, secretario de la Federación Unitaria de Trabajadores del Petróleo, quien afirma que solo dos refinерías (Cardón y Amuay) de seis están operativas y ambas producen 110 mil barriles diarios de carburante, cuando el consumo interno está por el orden de los 120 mil barriles.

Al problema de la poca producción Freitas le suma lo que cataloga como “política de Estado”, darle prioridad a Cuba en lo referente al envío de combustible.

El dirigente precisó que el viernes 25 de octubre partió el buque Manuela Sáenz hacia Cuba con 150 mil barriles de gasoil y 150 mil barriles de gasolina. Al día siguiente otro buque tanquero, denominado Terepaima, salió rumbo a la isla cargado con 300 mil barriles: 150 mil barriles de gasoil y 150 mil barriles de gasolina.

“Ese cargamento tuvo un costo de 4 mil 300 dólares, cuando el precio verdadero ronda los 42 millones de dólares”, denunció Freitas.

¿SANCIONES CONTRIBUYERON AL COLAPSO?

Por otro lado, existe un debate abierto sobre la relación entre la crisis económica que vive Venezuela y las sanciones financieras que el gobierno de Donald Trump le aplica desde agosto de 2017.

Mike Pompeo, secretario de Estado de EE.UU, ya ha marcado su posición frente a este tema calificando a la congresista opositora Ilhan Omar de ignorante por haber dicho que las políticas de Washington contribuyeron a “la devastación” del país suramericano.

“Los problemas de Venezuela llevan años de preparación. Ha sido un régimen socialista, pri-

mero con Chávez, ahora con Maduro. La destrucción de una nación rica, una nación con más reservas de petróleo que cualquier otro país en el mundo”, dijo Pompeo en la cadena televisiva *Fox News*.

En la discusión entran economistas como Jeffrey Sachs, director del Centro para el Desarrollo Sostenible de la Universidad de Columbia; también Mark Weisbrot, codirector del Centro de Investigación en Economía y Política.

En un estudio publicado en abril, ambos concluyeron que “las sanciones agudizaron la crisis económica en Venezuela e hicieron casi imposible estabilizar la economía”, impactando sobre todo a la población civil del país, como ha dicho Maduro. Afirmaron que:

Las sanciones redujeron la ingesta calórica de la población, aumentaron las enfermedades y la mortalidad (tanto para adultos como para menores) y desplazaron a millones de venezolanos que huyeron del país como resultado del empeoramiento de la depresión económica y la hiperinflación.

Entretanto, Carlos Mendoza Potellá, economista y especialista en hidrocarburos, dice estar de acuerdo con parte de lo esgrimido por los economistas anteriormente mencionados.

Las sanciones son la estocada final, pero no la causa generadora, los gráficos de la producción indican que ha caído dos millones de barriles diarios, pero comenzó en 2013 y las sanciones son del 2017, ¿entonces qué hacen las sanciones? Acelerar el declive.

Por su parte, Ricardo Hausmann, director del Centro para el Desarrollo Internacional de la Universidad de Harvard y el investigador de ese centro, Frank Muci, respondieron, en la edición digital de *Americas Quarterly*, que es todo lo contrario, “las sanciones financieras han impedido a Maduro hipotecar aún más el futuro del país”. Para el economista y profesor del Instituto Baker de Rice University, Francisco Monaldi, el desplome de la producción petrolera se debe a la pérdida de mano de obra calificada, falta de inversión en infraestructura y la extracción de recursos.

“El descalabro del sector petrolero comenzó con el despido de miles de trabajadores a partir de 2003”, recordó el economista durante un foro sobre el sector energético presentado en la Universidad Católica Andrés Bello.

Desde esa fecha, la extracción de crudo venezolano nunca pudo alcanzar nuevamente su tope de 3 millones de barriles diarios, de acuerdo con fuentes secundarias de la OPEP.

A ese cóctel que contribuyó al bajón del bombeo de petróleo hay que agregar otro elemento



CORREO DEL ORINOCO

presente en la cotidianidad del venezolano: el contrabando de combustible.

En el estado Bolívar, los carros llevan pimpinas de gasolina sobre el capó.

En Tumeremo, capital del municipio Domingo Sifontes, hay un tumulto de buhoneros dispuestos a intercambiar gasolina, bolívares en efectivo y oro, las mercancías más pretendidas allí.

Conductores que trabajan trasladando pasajeros desde Puerto Ordaz hasta otros lugares del estado, explican que suelen llevar consigo oro con el que poder conseguir efectivo para comprar gasolina en los lugares donde es más escaso y los contrabandistas lo venden más caro.

Con el objetivo de ponerle punto final a la gasolina casi gratis en Venezuela, Nicolás Maduro anunció el 14 de agosto desde el Palacio de Miraflores, en un mensaje televisado al país, un nuevo sistema de subsidio directo a través del carnet de la patria:

Vamos a hacer un sistema de subsidio directo progresivo, en un plan de dos años [...]. Yo aspiro a que en dos años a más tardar hayamos resuelto la deformidad que se creó en el transcurso de muchos años, donde la gasolina venezolana prácticamente la regalamos.

Sin embargo, quienes no tengan el controvertido carnet de la patria, tendrán que pagar la gasolina al precio de los mercados internacionales.

Otro requisito fue inscribir el vehículo en un censo nacional que las autoridades venezolanas organizaron en el mes de octubre de 2018.

En esa oportunidad el mandatario nacional aprovechó para denunciar el contrabando de gasolina y señaló que traficantes aprovechan los precios de Venezuela para comprarla y revenderla en los países vecinos.

Posteriormente Maduro anunciaría que el 24 de septiembre se iba a vender la gasolina a precios internacionales y con máquinas electrónicas biométricas en los estados Amazonas, Apure, Delta Amacuro, Táchira y Zulia. Más no se cobra a precio internacional.

Luis Hernández, habitante de Guasdalito, estado Apure, comenta que el sistema biométrico solo funcionó por unos días y que luego no se implementó más: “los que estaban en la bomba decían que iba a acelerar el proceso. Se probó varias veces pero, o no había sistema, o no leía la huella; no terminó de funcionar”.

GASOLINA A “REAL Y MEDIO”

De acuerdo con los cálculos de Asdrúbal Oliveros, economista director del centro de análisis Ecoanalítica, el Estado venezolano perdió, en 2018, unos 5 mil 500 millones de dólares por regalar en el mercado interno toda la gasolina que podría haber vendido en los internacionales a un precio medio de 3,70 dólares el galón, es decir, 1 dólar el litro.

“Venezuela es un país petrolero, pero aun así muchos piensan que deberían cubrirse, al menos, los costes de producción de Pdvsa”, indicó Oliveros a BBC Mundo.

En las arcas públicas venezolanas hay un agujero que supone el subsidio casi total de Petróleos de Venezuela S.A y que en los últimos años se ha reducido, pero en algún momento alcanzó 12 mil millones de dólares, según datos de la propia empresa.

A eso también hay que añadir a los servicios públicos subsidiados como la electricidad, el agua, el Internet, la telefonía, todos en precario estado en casi toda Venezuela.

En Mérida, médicos del Instituto Autónomo Hospital Universitario de Los Andes cuentan que están en paro técnico porque no han podido surtir sus carros de gasolina.

Las consultas y cirugías electivas se encuentran paralizadas, y otros servicios están desasistidos por la ausencia de personal, ya que deben permanecer varios días haciendo fila a las afueras de las estaciones de servicio para llenar el tanque.

“Estamos sufriendo atropellos en las colas de gasolina. No se le da prioridad al sector salud, solo a los militares. Muchos pacientes se mueren por culpa de un sistema de salud que no funciona”, asegura Kevin Villamizar, licenciado en enfermería.

Oro, pimpinas, colas, divisas, cansancio, separan la burbuja en la que se convirtió la capital del país, esa muestra de aparente normalidad que no representa lo que se vive en el interior es motivo para alimentar el mito capitalino, viajar a “la ciudad de la luz”, olvidarse de la gasolina que agota.

*Periodista *Radio Fe y Alegría Noticias*.