

En zonas productoras nada ha cambiado: no llega gasolina ni barata ni cara

La llegada del combustible iraní que desde el 1° de junio el gobierno vende bajo un esquema dual de precios (uno subsidiado y otro dolarizado) no ha aliviado la severa escasez en los municipios productores del estado Táchira, de donde cada semana sale la mayoría de las hortalizas que se consumen en el país. Los pocos camiones y camionetas pickup que siguen atravesando el páramo tachirense ruedan con gasolina colombiana que los agricultores compran a contrabandistas en zonas fronterizas.

«No ha llegado gasolina ni a 5.000 bolívares ni a precio dólar, y si llegó no la han repartido», asegura Gerson Pabón, productor de hortalizas del Táchira. «No tenemos gasolina ni de la nueva ni de la vieja. La que usan los carros es colombiana. Aquí el que tenga algo de dinero y cómo bajar a surtir su vehículo en los sitios donde la puede conseguir compra gasolina colombiana. El que no tiene plata sencillamente no puede ir a la finca».

Esta situación a la que llegó Venezuela luego de 20 años de mala gestión y falta de mantenimiento en la industria petrolera nacional, la padecen los productores agropecuarios del occidente del país desde hace más de tres años. Paradójicamente, la escasez les ha obligado a acudir a los contrabandistas en el país con las mayores reservas probadas de petróleo del mundo, pues sin combustible no pueden producir ni distribuir alimentos en un país que sufre hambre.

La gasolina que en Colombia cuesta [0,59 dólares](#) la revenden en zonas fronterizas de Venezuela entre 75.000 y 100.000 pesos colombianos la pimpina de 25 litros, dependiendo de dónde se compre, precios que equivalen a 0,82 y 1,09 dólares, respectivamente, a un tipo de cambio de 3.673,49 pesos colombianos por dólar. Aun así, estos montos están por debajo de los precios que ofrecen bachaqueros de gasolina en otras zonas del país, que han llegado incluso a cinco dólares el litro.

La mayoría de los camiones que se usan en el páramo tachirense tienen un tanque de 100 litros, por lo que los productores necesitan comprar cuatro pimpinas y desembolsar hasta 400.000 pesos, que son más de 111 dólares.

Desde que empezó la cuarentena en marzo, Pabón ha llenado dos

veces el tanque de 95 litros de la pickup que usa para transportar cilantro, perejil y apio; combustible colombiano que ha comprado a 100.000 pesos la pimpina de 25 litros. «No sabemos de qué octanaje es, pero es la única manera para subir a la finca y bajar lo que estoy produciendo, porque en las pocas gasolineras donde llega algo de combustible apenas dan 30 litros por persona y solo a los que se anotan en una lista en la alcaldía del municipio Jáuregui».

«El gobierno no le ha dado gasolina ni a 15% de los productores para que saquen las cosechas, a pesar de que dijeron que tendríamos prioridad. No hubo prioridad los primeros meses de la pandemia y no creo que la haya ahorita que llegó de Irán», agrega Pabón.

En medio de la escasez de gasolina, exacerbada durante la cuarentena por el coronavirus y que ha paralizado a 85% de los productores del Táchira, Nicolás Maduro anunció un nuevo esquema de venta de combustible con tres modalidades: un precio de Bs. 5.000 (0,025 dólares), uno «internacional» 0,50 dólares y un subsidio completo al transporte público y de carga.

En el Táchira, los conductores no han tenido acceso a gasolina subsidiada y se han reportado kilométricas colas en las ESA (estaciones de servicio alternativas). La Mesa de Combustible, que el lunes 8 de junio había informado que las bombas no laborarían durante toda la segunda por la cuarentena, informó que **a partir del 15 de junio surtirán gasolina subsidiada en Bs. 5.000 por terminal de la Tarjeta de Abastecimiento de Gasolina, conocida como TAG o chip de combustible.**

Indicó también que **cada día se revisará el alcance de la gasolina para, si es necesario, poner un cono en la cola a fin de indicar que hasta allí se atenderá.** Agregó que en las gasolineras dolarizadas, que venden el litro a \$0,50, se atenderá según el último número de la placa del vehículo, un plan contrario al aplicado en el resto de los estados de Venezuela, donde, según el Ejecutivo nacional, no hay restricciones para pagar el combustible a precio internacional.

«Ojalá llegara aquí la gasolina a medio dólar, lo que pagamos por la gasolina colombiana nos sale más caro que lo que dice el presidente. Para nosotros los productores agropecuarios esto ha sido una desgracia, nos tienen castigados», expresa Óscar Andrés García, productor de pimentón, cebolla, frijol y maíz en el municipio Jáuregui. **«En nuestro municipio pasamos una calamidad muy fuerte, la alcaldía nos asigna 30 litros y en las estaciones**

de servicio terminan suministrándonos 20 litros que no alcanzan ni para buscar las hortalizas. Es mejor ir a La Fría a comprar a 5.000 o 6.000 pesos la gasolina colombiana para que no se nos pierdan las cosechas y darle comida al pueblo».

García tiene una camioneta Toyota de 80 litros, que si la llena completo le dura una semana.

«La situación no solo está mala, está peor que antes», sostiene Aquiles Hopkins, presidente de la Confederación de Asociaciones de Productores Agropecuarios de Venezuela (Fedeagro). «El gobierno priorizó la región capital y dejó en segundo plano zonas productoras. **En los pueblos del sur de Mérida, por ejemplo, no ha llegado gasolina ni barata ni cara**».



Portuguesa estancada en una cola

Dos veces y con diferentes vehículos, Roberto Latini, un productor de cereales del municipio Turén, al este de Portuguesa, hizo cola durante la primera semana del nuevo esquema de venta para pagar el precio subsidiado de 5.000 bolívares. Ambas fueron en vano.

«Hice dos veces cola en la semana los días que correspondían por la placa y en ninguno de los dos pude siquiera acercarme a la bomba. El segundo día fue el jueves, era el número 132 en la cola y no pude echar porque nunca llegó. Habían prometido que llegaría ese día y no llegó, luego llegó en la tarde y no trabajaron y al día siguiente correspondía a otro número de placa. El sábado puse pagando en dólares porque no quise seguir perdiendo mi tiempo», cuenta el productor.

Latini tuvo que posponer de manera indefinida la siembra de arroz que debía empezar en abril por la escasez de gasolina. A finales de mayo aún no había podido trasladarse a las casas comerciales de agroinsumos ni a asociaciones de productores que lograron conseguir algunos suministros para el campo.

Los productores, que tienen que reponer el tanque con una frecuencia casi que diaria, prefieren acceder a gasolina subsidiada para que no se les disparen los costos de producción y transporte pagando 0,50 dólares por litro. «El problema es que para eso tienen que someterse a un calendario de la placa que representa una traba para ellos. Es una desgracia porque si no logras echar el día al otro entra otro número. Esos costos hay

que asumirlos en alguna parte», afirma Latini.

«Los productores consumen mucha gasolina, un tanque de combustible de 60 ó 70 litros de una camioneta pequeña para transportar personal y mercancía puede que alcance para un día o dos, dependiendo de qué tan lejos tenga la finca. Aquí hay productores que tienen que rodar hasta 100 kilómetros para llegar a la finca. Ida y vuelta son 200 kilómetros».



Foto: The New York Times

En Apure el suministro es insuficiente

La venta por terminal de placa empeoró la situación que ya vivían los ganaderos del estado Apure. En el municipio Achaguas, por ejemplo, el mayor productor de carne bobina del país, llevan casi cuatro meses con la producción totalmente paralizada por falta de gasoil.

«La situación es peor para los productores, porque antes estábamos en una programación para surtir los miércoles y sábado a una hora específica y nos programábamos y no perdíamos tiempo, claro con la desventaja que era para un grupo muy pequeño (20 cada vez). Ahora, con el pico y placa, las colas son inmensas y se pierde mucho tiempo, y la mayoría de las veces se acaba la gasolina para que los bachaqueros sigan vendiendo a dos dólares. Además nos ponen muchas limitaciones, que hay que estar registrado en un tal sistema patria y nos limitan a 30 litros. Eso es muy poco, la gran mayoría de la veces no alcanza para ir y venir a las fincas, y otros que están más lejos no les alcanza ni para venir a la estación de servicio», relata Chara Melgarejo, presidente de la Asociación de Ganaderos de Apure (Agapure).

Carlos Alborno, presidente del Instituto Venezolano de la Leche y la Carne (Invelecar), expresa que **«el gobierno lo que hace es administrar la miseria para controlar y someter al pueblo a la agonía**, limitando cualquier forma normal de vida. Esto hace que las personas no solo se angustien, sino que su estilo de vida se deteriore».

La Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO por sus siglas en inglés) advirtió en [su más reciente informe](#), publicado el 5 de junio, que **las perspectivas de producción de arroz y maíz durante el ciclo de siembra de invierno son desfavorables debido a la reducción considerable de las plantaciones y los bajos rendimientos esperados**. La escasez

de insumos agrícolas y combustible afectó significativamente los rendimientos.

«La siembra de los cultivos de invierno menores de arroz y maíz principal comenzó a fines de mayo. Las lluvias estacionales comenzaron a partir de la última semana de mayo y se pronostica que las cantidades de precipitación aumentarán en el período de junio a agosto, lo que podría impulsar las plantaciones para la agricultura de subsistencia. Sin embargo, se espera que el área plantada agregada disminuya significativamente debido a la escasez aguda de insumos y combustible».

La FAO agrega en el informe que se espera que la situación de seguridad alimentaria empeore en 2020, ya que es probable que la producción de cereales disminuya y que los requisitos de importación no se cumplan por completo.

Por esta razón, expertos advierten que [una hambruna es inminente en Venezuela](#).

«Venezuela tiene todos los ingredientes para generar una hambruna, entre ellos la escasez de gasolina, la pandemia y la ruptura de canales de suministro internacionales que, si bien es cierto que se podría importar algo, no va a ser tan sencillo porque otros países también lo van a necesitar», sostiene el economista Alejandro Grisanti.

Con información de Tal Cual