

Precios sin condón



Dayamis Sotolongo Rojas

Protegerse hoy, si se sopesa en el desequilibrio que a todo le pone la balanza de la oferta y la demanda, depende casi más del peso en el bolsillo que de la voluntad individual de evitar enfermedades. Al menos, resulta así para quienes apuestan por las relaciones sexuales protegidas y deben sortear desde hace algunos años la misma disyuntiva ante la dilatada extinción de los condones en la red de farmacias: ¿sexo desprotegido o preservativos a sobreprecio?

Se ha pasado de la supuesta abundancia a la precariedad del también método anticonceptivo sin transiciones. Porque quienes criticaban tiempos atrás la venta de condones hasta en las tablillas de los merenderos —a la usanza de un pan con croqueta o un vaso de refresco dispensado— lamentan hoy que ya no se hallen ni en las ofertas farmacéuticas.

Esta crisis de los condones data, si nos guiamos por lo reconocido oficialmente, del 2020. Así lo publicaba ese año *Escambray*, cuando las autoridades de la Empresa Provincial de Farmacias y Ópticas reconocían que en enero de ese año habían recibido el producto y luego pudieron volver a comercializarlo en septiembre al entrar poco más de 51 000 profilácticos.

Irrisorio. De acuerdo con los datos ofrecidos entonces por

Farmacias y Ópticas, la provincia necesita casi 334 500 preservativos al mes, de los cuales el 70 por ciento, unas 234 090 unidades, se distribuyen a través de la red de farmacias del territorio. Y tal cifra no ha vuelto a tenerse ni en papeles.

Así lo confirman ahora a este medio de prensa. Se constata lo mismo cuando al discar los números de varias farmacias espirituanas del otro lado de la línea la respuesta es tan alarmante como esperada: “No, mima, hace rato no entra”, que cuando indagas por las calles y la gente arquea desde las cejas hasta la boca.

Los condones siguen brillando por su ausencia. Lo confirma Damaris Zabalo Calero, directora de la Empresa Provincial de Farmacias y Ópticas: “Los preservativos no entran desde el 17 de marzo del 2022. En esa ocasión solo entraron 54 000 condones, de un plan de 2 809 078 unidades, por lo que solo dio cobertura para siete días. Fue una cifra insuficiente”.

Cuba adquiere estos productos mediante importación desde otros países o a través de donaciones de distintos organismos foráneos no gubernamentales. No obstante, tres años atrás varios medios de la isla admitían que la pandemia de la covid había tensado los sistemas de salud del mundo y había convertido en prioridad la adquisición de otros insumos y materiales médicos. Mas, las proyecciones ahora, según se reconocía meses atrás en algunos medios de comunicación, se encaminan a ir reanudando contrataciones e importaciones también de profilácticos.

Tal realidad obliga a comprar los preservativos en el mercado informal, donde único se expenden hoy por quienes importan el producto y lo venden, luego, al precio que impongan sus ganancias. Los más precavidos, entonces, para tener sexo deberán desembolsar cuanto menos 50 pesos por un condón —aunque hasta más de 100 pesos han llegado a cotizarse, dicen, cuando las ofertas eran menos abundantes— y ello también atenta contra su uso efectivo.

En primer lugar, porque no todo el mundo, pese a que debería hacerlo, paga por cuidar de su salud sexual y reproductiva y, en segundo término, porque tampoco abunda la estabilidad de la oferta en los mundos no tan virtuales de los Revolicos.



Hasta ahora a los únicos que se les garantiza el preservativo es a los grupos de población clave: las personas transgéneros o trans, los hombres que tienen sexo con otros hombres (HSH) y las personas que viven con VIH.

De ese modo lo confirma a *Escambray* Elvis Julio Rodríguez Fimia, psicólogo y jefe del Departamento Provincial de Promoción y Educación para la Salud (Prosalud): “Entre los servicios que prestamos está el programa integral de distribución de condones y lubricantes. Independientemente de la crisis que hay —que tenemos un déficit en la disponibilidad de condones— para los grupos de población clave sí hay condones. Estas personas están dispensarizadas por consultorio y se les da un paquete mínimo anual

de 21 condones y 10 lubricantes, que no cubre ni un mes de actividad sexual, pero al menos es responsabilidad del sector de la Salud que les llegue”.

Aunque según las autoridades sanitarias no existe en la provincia un incremento de las enfermedades de transmisión sexual, la carencia de este método profiláctico a largo plazo sí podría suponer un alza de dichos padecimientos.

Al cierre del 2022 el informe de balance de la Dirección Provincial de Salud revelaba: “En las Enfermedades de Transmisión Sexual, la tendencia de la sífilis es discretamente al descenso, aunque incrementa en el último año y Cabaiguán es el municipio de más baja vigilancia. En la blenorragia es al descenso a expensas de Jatibonico, Cabaiguán y Fomento”.

Otro problema que también puede acarrear tal desprotección son los embarazos indeseados, sobre todo en la adolescencia, cuando la irresponsabilidad, a veces, suele campear por su respeto y no se tiene conciencia de la necesidad de cuidarse para no traer un hijo sin querer al mundo o, peor aún, enfermar.

Pudiera parecer un problema menor, pero no lo es. La carencia de preservativos afecta a todos: al padre que los debe zapatear a cualquier costo para su hijo; al joven que lo paga a sobreprecio o a la muchacha que prefirió tener sexo sin protección porque el novio no encuentra condones. Y es tan sintomático como perjudicial. La pregunta sigue rondándonos sin respuesta: protegerse, ¿a qué precio?

Coches al libre albedrío

Lo que parece ser una epidemia en materia de precios también llegó al transporte urbano, y no digo los ómnibus locales que cubren escasos horarios del día, sino los coches tirados por caballos.

Lo que debería ser un alivio a la hora de trasladarse de un lugar a otro se ha convertido en un suma y resta para los bolsillos de aquellos espirituanos de a pie, los que cada mañana se desesperan porque “no hay quien pague una motorina cuando no se sabe cuánto te va a cobrar” o “ya hoy el coche vale 10 pesos más que ayer”.

De acuerdo con las autoridades de la Unidad Estatal de Tráfico (UET), actualmente circulan por toda la provincia con licencia para operar 315 coches, aunque es evidente que la cifra se queda muy, pero muy corta, y se estima que puede duplicarse si se tienen en cuenta los ilegales o quienes en determinado momento renunciaron a la licencia y ahora vuelven a “cochar” al libre albedrío. A ello se une el hecho de que, increíblemente, municipios pequeños como Jatibonico, Cabaiguán y Fomento tienen inscrita casi la misma cantidad de carretones (62, 63 y 62, respectivamente) que la cabecera provincial, que suma solo 64.

Pero no se trata de que haya o no coches para el traslado de pasajeros; lo preocupante es la abusiva, irrespetuosa, incontrolable y arbitraria ley de oferta y demanda con precios sin control cuanto mayor es la necesidad, sin que exista la inspec-

ción estatal, aun cuando algunos no están registrados y mucho menos pagan el fisco.

En dependencia de la hora del día y la distancia, los precios son ilimitados: como mínimo 20 pesos por persona si son menos de 2 kilómetros y de ahí en adelante lo que el cochero quiera; de lo contrario, se “planta” hasta que alguien lo alquile por la cuantía que le venga a la cabeza.

¿No existe en la provincia un cuerpo de inspectores que pueda controlar el desenfreno de tales precios? ¿Cómo es posible que un camión que consume combustible cobre de Cabaiguán a Sancti Spíritus 50 pesos y un coche pida 60 de la terminal intermunicipal de la cabecera provincial al hospital Camilo Cienfuegos?

A juicio de Arlides Torres Fábregas, al frente de la UET en la provincia, los mayores problemas se reflejan en el municipio de Sancti Spíritus. A partir de la escasez de combustible hay un resurgir de las disciplinas, algo que se agrava con el déficit de inspectores, amén de que las multas o sanciones son ineficientes e improcedentes, porque los fiscalizadores tienen las manos atadas ante leyes y regulaciones.

“Esta entidad está hoy en un período de transición hacia la Dirección Provincial de Transporte, de modo que se está trabajando para oficializar esa fuerza que no está en plantilla y el trabajo de inspección en ocasiones lo realizan nuestros técnicos. No obstante, el Grupo Provincial

de Trabajo de la actividad de Transporte ha discutido el asunto con los gobiernos municipales que tienen la responsabilidad de establecer las tarifas para todo vehículo con licencia para trasladar pasajeros, algo en que se ha trabajado en algunos de los territorios y en otros, no”.

Según el criterio de Camilo Pérez Pérez, coordinador de Programas y Objetivos que atiende la esfera en el Gobierno Provincial, por acuerdo de ese órgano, los precios de quienes prestan servicio de vehículos automotores y de tracción animal están topados con una tarifa establecida según el lugar y la ruta desde hace mucho tiempo, pero tras dos años de pandemia hubo un resquebrajamiento del orden, unido a toda una transformación del entorno económico.

“No obstante, se actualizaron las nuevas tarifas a nivel de provincia y están en proceso de aprobación en cada municipio. Para que eso fluya tras topar los nuevos precios debe haber un proceso de información al transportista y a la población”.

Los conductores están claros de que si no tienen licencia les imponen una multa de 500 pesos; también saben que no se controla que se cumplan las rutas establecidas ni las tarifas de precios, ni por los inspectores de Transporte ni los de la Dirección Provincial de Inspección y Supervisión, pero también están conscientes de que, a veces, en ese mismo público que se queja de los precios tienen un aliado,



Carmen Rodríguez Pentón

porque cuando aparece un fiscalizador de precios y no deja salir el coche, el viajero, que lo que quiere es llegar a su casa o al hospital, paga lo que le pidan y pone mala cara al inspector.

Lo cierto es que corren tiempos de crisis y los coches siguen siendo un alivio, a pesar de los pro y los contra, de modo que hay que aceptar la convivencia de estos medios con el limitado transporte automotor.

Resta a los municipios acabar de topar los precios, que es la tarea más sencilla; lo difícil es que se cumpla y se controle lo que establecen las direcciones de los gobiernos, y eso es responsabilidad, primeramente, de Transporte y sus entidades fiscalizadoras, de los propietarios de los coches que no deben violar ni poner precios arbitrarios, y de la población, que debe ser más exigente y menos pasiva para que el libertinaje no desfonde sus bolsillos.