

# Gasolinazos

## Columna vertebral del neoliberalismo en Bolivia

Por: Marco Gandarillas G.  
Equipo de investigación CEDIB

EL GASOLINAZO DE DICIEMBRE DE 2010 HA DEMOSTRADO QUE EL PROBLEMA DE LA SOBERANÍA ENERGÉTICA ESTÁ LEJOS DE HABER SIDO RESUELTO POR ESTE GOBIERNO Y POR EL CONTRARIO PARECE SER

LA EVIDENCIA DE QUE HEMOS INGRESADO EN UNA NUEVA CORRELACIÓN DE FUERZAS FAVORABLE A LAS TRANSNACIONALES, QUE MÁS ALLÁ DE LOS DISCURSOS OFICIALES CONTINUAN SIENDO LAS PATRONAS.

A decir de Enrique Mariaca<sup>1</sup>, antes del neoliberalismo Yacimientos Petrolíferos Fiscales Bolivianos (YPFB) logró establecer una política respecto de los precios de los productos derivados de hidrocarburos para el mercado interno basado en tres objetivos:

- 1) que sean compatibles con el poder adquisitivo del pueblo,
- 2) que sea un aliciente para el aparato productivo y
- 3) que sea equilibrado en cuanto a lograr un excedente a distribuir como impuestos, regalías y utilidad para YPFB destinado a reinversión y expansión.

En tanto país productor, es evidente que estos tres objetivos para concretarse requieren de ciertas condiciones económico políticas, entre las más importantes, contar con una entidad pública que garantice la soberanía del Estado en la definición de la política sectorial y que dicha entidad dirija el rumbo del sector en el marco de las necesidades del país. Históricamente la expresión de esta soberanía, en términos de la política de precios de los derivados, consistía en que los *costos de producción* (es decir de todas las diferentes etapas desde la extracción hasta la comercialización de los derivados) formaban la base para fijar los precios para el consumidor final, a ellos, apunta René Rocabado, se sumaba la “angurria” de los gobiernos de turno.

El neoliberalismo, como veremos, condicionó el abandono de estos principios, reorientando el rumbo del sector y por ende de la política de precios. Los continuos gasolinazos son inherentes a este cambio de orientación.



## Los gasolinazos de la primera etapa del neoliberalismo

Si con anterioridad al neoliberalismo el costo de producción (hasta la comercialización) constituía la base para fijar los precios internos, con la llegada de esta nueva política económica los criterios se modificarán. El D.S. 21060 determinará que "... YPFBJ fijará y ajustará quincenalmente, los precios de venta de los hidrocarburos en el mercado interno de la República, sobre la base del equivalente en pesos bolivianos al cambio oficial promedio de la quincena anterior de \$us. 0,30 (treinta centavos de dólar americano) al consumidor" (Art. 75, inciso a). Desde este momento, las fluctuaciones de la moneda norteamericana respecto del boliviano generarán cambios en los precios finales de los derivados que impactarán en la economía popular. Se dará inicio a los continuos gasolinazos.

El 21060 sin embargo no se limita a establecer un nuevo sistema para fijar el precio de los derivados, sino que se orienta a un cambio en la propia dinámica de la industria determinando "la descentralización de Yacimientos Petrolíferos Fiscales Bolivianos mediante la creación de (...) tres empresas subsidiarias dotadas de personalidad jurídica propia, de autonomía de gestión en sus operaciones, régimen administrativo, comercialización de sus productos, adquisición e importación de equipos

e insumos y en general de todas sus operaciones y actividades empresariales" (Art. 86, subrayado nuestro)<sup>3</sup>

El propósito de esta "descentralización" era sin duda la privatización de YPFBJ, por ello en el Art. 90 del citado decreto se disponía "La Empresa de Industrialización y Comercialización de Hidrocarburos elaborará en un plazo no mayor a 60 días, un proyecto para transferir íntegramente al sector privado la distribución y comercialización de los hidrocarburos y sus derivados". Quedando en manos del Ministerio de Energía e Hidrocarburos la aprobación de la estructura de precios de los hidrocarburos y sus derivados propuesta por el directorio de YPFBJ (Art. 93-e).

Dado que uno de los objetivos del neoliberalismo fue la privatización de YPFBJ, en enero de 1986 el gobierno añadió a los costos de producción, además de las regalías e impuestos, las "transferencias", es decir un porcentaje de las utilidades de YPFBJ (del 65%) que se traspasaban al Tesoro General de la Nación (TGN) para cubrir gasto corriente. Esta última medida dará inicio a la descapitalización de YPFBJ, que se verá limitado para reinvertir y expandir sus operaciones.

La privatización de las empresas estatales, entre otras de YPFBJ, conducirá progresivamente a una disminución de los ingresos del Estado, en sustitución de estos ingresos el plan neoliberal consiste en generar nuevos ingresos provenientes de los ciudadanos. Para ello, entre 1986 y 1993 el Estado recurre a frecuentes e importantes in-

**Los gasolinazos serán la caja chica de los gobiernos neoliberales quienes llegarán a incrementar los precios de los derivados más consumidos (Gasolinas, Diesel, Kerosene y GLP) en promedio en estos años más de 21%, con picos promedio de 46% en 1988 o 32% en 1991.**

crementos de los precios de los carburantes (gasolinazos) intentando paliar el déficit del Presupuesto General de la Nación (PGN). Con el mismo propósito, en esta misma época se realiza el ajuste a las leyes impositivas creándose nuevos impuestos indirectos como el Impuesto al Valor Agregado, el Impuesto al Consumo Específico, etc.<sup>4</sup>

Tal como muestra el cuadro 1, los gasolinazos serán la caja chica de los gobiernos neoliberales quienes llegarán a incrementar los precios de los derivados más consumidos en estos años (Gasolinas, Diesel, Kerosene y GLP) en promedio con más de 21%, con picos promedio de 46% en 1988 o 32% en 1991

## Cronología de los frecuentes e importantes incrementos de los precios de los carburantes...



Cuadro N° 1: Precios de venta de productos derivados de hidrocarburos (Periodo: 1986-1993)

PRODUCTO	UNIDAD	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
Gasolina Premium	Litro	0,58	0,62	0,91	1,17	1,60	2,15	2,47	2,70
Variación Anual		23,40%	6,03%	47,74%	28,77%	36,75%	34,38%	14,88%	9,31%
Gasolina Especial	Litro	0,50	0,50	0,69	0,89	1,10	1,49	1,69	1,85
Variación Anual		316,67%	0,00%	38,00%	28,99%	23,60%	35,45%	13,42%	9,47%
Diesel Oil	Litro	0,50	0,50	0,60	0,76	0,90	1,19	1,41	1,54
Variación Anual		284,62%	0,00%	20,33%	26,32%	18,42%	32,22%	18,49%	9,22%
Kerosene Doméstico	Litro	0,42	0,42	0,61	0,55	0,60	0,80	0,88	0,95
Variación Anual		500,00%	0,00%	46,03%	-10,33%	9,09%	33,33%	10,00%	7,95%
GLP-Domestico	Kilo	0,20	0,35	0,63	0,73	0,85	1,10	1,10	1,15
Variación Anual		400,00%	75,00%	78,57%	16,00%	17,24%	29,41%	0,00%	4,55%
<b>PROMEDIO DE LOS 5 PRODUCTOS</b>		<b>304,94%</b>	<b>16,21%</b>	<b>46,13%</b>	<b>17,95%</b>	<b>21,02%</b>	<b>32,96%</b>	<b>11,36%</b>	<b>8,10%</b>

Fuente: Yacimientos Petrolíferos Fiscales Bolivianos - Instituto Nacional de Estadística

▷ en 1991. El encarecimiento de los derivados de hidrocarburos hará viable al Estado neoliberal.

Parte de la ofensiva contra la economía popular se basó en la desinformación que pregona la supuesta “irracionalidad” de los precios de los derivados en Bolivia, por ser, se decía entonces, excesivamente bajos respecto de los países vecinos. Estas campañas interesadas caían por su propio peso cuando informes de organismos internacionales como la Organización Latinoamericana de Energía (OLADE) señalaba que Bolivia era por entonces – gasolinazos de por medio- el país que (en enero de 1992) tenía los precios más altos de los carburantes de la región andina (considerando a Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela), región donde la mayor parte de los países

son productores de hidrocarburos.<sup>5</sup>

En este mismo periodo se operan cambios en la industria de los hidrocarburos en Bolivia que condicionarán en adelante la definición de los precios para los/as bolivianos/as. El primer cambio tiene que ver con las importaciones de derivados, habida cuenta la señalada descapitalización a que estuvo sujeto YPFB debido a las “transferencias” de 65% de sus utilidades y por ende la falta de inversiones, se fueron generando las condiciones para que el país se vea en la necesidad inducida de importar estos productos. La conciencia de los gobernantes de turno sobre esta previsible consecuencia de la descapitalización de YPFB, se revela en el financiamiento de 800 mil dólares concedido a la habilitación del oleoducto Sica Sica – Arica justificado

entonces para reducir los significativos costos de importación de diesel por cisternas desde Brasil y Argentina, analistas de aquel entonces señalaban preocupados: “Es la primera vez en la historia que se instala una infraestructura definitiva para importar derivados de petróleo. Siempre se trabajó con una mentalidad exportadora”<sup>6</sup>.

El segundo cambio tiene que ver con sentar las bases para los negocios de exportación de hidrocarburos, especialmente gas natural, a través de incentivos tales como los bajos precios. Mientras se castigaba a los/as bolivianos/as con gasolinazos y precios cada vez más altos, en enero de 1993 el gobierno negoció un precio de 0,90 dólar por Millar de Pies Cúbicos de gas al Brasil, un precio bajo en aquel momento.

... (gasolinazos) a los que recurre la política neoliberal en el periodo post capitalización para s

1997	1998	1998	1999	1999	1999	1999	1999	2000	2000
<b>Febrero</b>	<b>Abril</b>	<b>Mayo</b>	<b>Enero</b>	<b>Mayo</b>	<b>Julio</b>	<b>Diciembre</b>		<b>Mayo</b>	<b>Mayo</b>
Se capitalizan las dos unidades de exploración y explotación de YPFB; Andina SA. y Chaco SA. y la unidad de transportes Transredes SA.	Diesel importado desplaza a diesel nacional	<b>GASOLINAZO</b> Incremento de 10% en promedio.	Se aprueba el decreto que autoriza la devolución del IVA en CEDEIM a las petroleras	Se promulga la Ley 1981 que dispone la fusión del margen fijo del régimen de precio de los productos derivados de petróleo al IEHD.	Se emite un decreto supremo que determina el primer congelamiento de precios por 30 días.	Se privatizan las refinarias, pasan a manos de la Empresa Boliviana de Refinación, EBR de Petrobras y Perez Compac	En todo 1999 hubieron seis mini gasolinazos que en total representaron un incremento de 11,51% en gasolinas, diesel, kerosene y GLP. Enero, mayo, julio, septiembre, noviembre y diciembre (el 12 y el 15).	<b>GASOLINAZO</b>	Se licitan por primera vez la distribución al por mayor de combustibles, en enero de 2001 se hace una segunda licitación de la que salen favorecidas, políticos de ADN y MIR, además las transnacionales (Petrobras y Shell) son las principales beneficiarias.

## Los gasolinazos de la capitalización

La capitalización demandó grandes recursos del Estado que volvieron a repercutir en los precios de los carburantes, de este modo, en enero de 1996 (luego de dos años sin importantes aumentos) se incrementaron los precios en 16% en promedio, siendo el Diesel Oil el que mayor incremento tuvo, de 29,8%. Esta alza tan elevada del Diesel se debió a que Bolivia se obligó a recurrir a importaciones continuas de este producto desde Chile y otros países. La capitalización de YPFB es la razón por la que en adelante los gobiernos golpean a la economía popular con frecuentes gasolinazos.

Durante el primer año de la capitalización de Andina y Chaco, YPFB refinación, la unidad que todavía era estatal, debe subvencionar a las transnacionales merced a una cláusula de los contratos de capitalización que establecen un precio fijo de 18 dólares por barril de petróleo puesto en refinería<sup>7</sup>. La diferencia entre este precio fijo y el precio del mercado internacional que, sin embargo estuvo en promedio por debajo de los 15 dólares el barril (oscilando entre 13 y 14,50) generó una pérdida estimada para la estatal, única refinadora y comercializadora al por mayor, de 100 millones de dólares ya que debía pagar a las transnacionales un precio muy por encima al del mercado internacional. De

este modo, a las nuevas productoras se vieron favorecidas con un precio que no guardaba relación siquiera con los (en si mismos ya elevados) precios internacionales.

Las estimaciones de pérdidas para YPFB fueron conservadoras si se considera que antes de su capitalización, la estatal ingresaba el barril de petróleo a las refinerías a un precio de 8 dólares. A pesar de ello, el gobierno incrementó los precios de los derivados el 5 de diciembre de 1997 en un 28% en promedio.

Luego de continuas alzas, el gobierno fue forzado a disminuir un poco el precio de los derivados debido al evidente sobreprecio, más allá del mercado internacional<sup>8</sup> (sin llegar por supuesto a los importes anteriores a los gasolinazos post capitalización). Empero el control de la producción concedida con la capitalización de Andina y Chaco y su nuevo derecho de disponer



Foto: Diario Los Tiempos

**Parte de la ofensiva contra la economía popular se basó en la desinformación que pregona la supuesta "irracionalidad" de los precios de los derivados en Bolivia, por ser, se decía entonces, excesivamente bajos respecto de los países vecinos**

"libremente" de la misma para inclusive exportar los hidrocarburos y sus "derivados" (Art. 5 Ley 1689)<sup>9</sup> fue la razón por la que el ministro del ramo llegó a afirmar que YPFB estaba "atado de pies y manos" en la negociación de precios con las productoras debido a que por Ley éstas "pueden optar por exportar libremente toda su producción obligando al Estado a importar"<sup>10</sup>.

En efecto, el derecho de libre importación y exportación, permitió que se generara, aún a costa del todavía status de país productor, un nuevo y lucrativo (y con los años permanente) negocio de importación de derivados, en especial diesel. El país vio florecer empresas importadoras que al amparo del contubernio político de la coalición ADN-MIR, en alianza con las trans-

## Subsidiar las ganancias extraordinarias de las transnacionales (Periodo 1985-2004)

<p><b>2000</b></p> <p><b>Julio</b></p> <p>Se estabilizan (congelan) los precios de los derivados por 365 días.</p>	<p><b>2000</b></p> <p><b>Agosto</b></p> <p>Gobierno autoriza la emisión de notas de crédito fiscal para compensar las "pérdidas" de las importadoras de diesel. La medida disminuirá los ingresos del TGN pero evitará un incremento en los precios del diesel</p> <p>Subió el precio del Jet Fuel internacional en 34 ctvs. de 8,69 a 9,03 el galón.</p>	<p><b>2000</b></p> <p><b>Septiembre</b></p> <p>Gobierno autoriza importación de diesel de menor calidad.</p>	<p><b>2001</b></p> <p><b>Mayo</b></p> <p>Rigen nuevas tarifas de transporte por ductos que privilegian la exportación</p> <p>Gas natural: Mercado interno 0,41 centavos de dólar por mpc Exportación 0,22 dólar por mpc (antes era de 0,18) Subió 0,04</p> <p>Petróleo: Mercado Interno 2,46 dólar por barril (antes 1,05 dólar por barril) Subió 1,41 Exportación 2,31 dólar (antes 1,55) Subió 0,76</p>	<p><b>2001</b></p> <p><b>Marzo</b></p> <p>Misión del Banco Mundial sugiere subir impuestos, peajes y precio de gasolina. En el senado se aprobó la Ley de modificación de la ley de hidrocarburos que permite bajar las regalías en zonas no tradicionales de departamentos productores.</p>	<p><b>2001</b></p> <p><b>Agosto</b></p> <p>Se emite un decreto que modifica el mecanismo de congelamiento de los precios de los derivados ajustando el IEHD.</p>	<p><b>2002</b></p> <p><b>Enero</b></p> <p>Se aprueban decretos (26365 y 26366) que liberan a las petroleras de la obligación de perforar un pozo por parcela.</p>	<p><b>2004</b></p> <p><b>Enero</b></p> <p>EBR anuncia que ingresará al negocio de exportación de lubricantes y combustibles a Perú y Chile</p>	<p><b>2004</b></p> <p><b>Enero</b></p> <p>Se liberan los precios de los derivados, <b>GASOLINAZO</b> del 2%.</p>	<p><b>2004</b></p> <p><b>Diciembre</b></p> <p><b>GASOLINAZO</b></p> <p>Nuevo gasolinazo, el incremento es entre el 10 y 23%.</p>
--	---	--	---	--	--	---	--	--	--

▷ nacionales del sector, fueron desplazando a los derivados nacionales<sup>11</sup>. En Abril de 1998 se denunció que el Diesel nacional fue desplazado por el diesel importado de menor calidad<sup>12</sup> ya que los surtidores preferían comprar diesel importado por empresas privadas que pagaban mejores comisiones y daban el carburante a crédito.

La consecuencia inmediata fue que YPFB tuvo que reducir la refinación de este combustible debido a la poca capacidad de almacenamiento disponible. En camino hacia su privatización total, YPFB refinación fue acusada de incapacidad ya que la inducida dependencia de combustibles, servía a los políticos de entonces para endilgarle a la estatal la responsabilidad por los crecientes gastos que el erario nacional debía hacer para importar estos derivados<sup>13</sup>. La respuesta oficial fue obviamente que era necesario privatizar las refinerías.

En mayo de 1998 se determina un nuevo gasolinazo que en promedio llega a más del 10%. El Superintendente de Hidrocarburos Carlos Miranda Pacheco justificó el aumento de precios ya que permitiría la privatización de las refinerías: “el GLP está extremadamente barato, demasiado barato” “Una situación así hará difícil privatizar, firmar contratos de Join Venture o cualquier otra forma de atraer capitales privados hacia las refinerías”<sup>14</sup>.

Desde la capitalización de YPFB el reglamento de fijación de precios fue una

Cuadro N° 2: **Precios de venta de productos derivados de hidrocarburos**  
(Periodo: 1994-1999)

PRODUCTO	UNIDAD	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Gasolina Premium	Litro	2,70	2,70	2,98	3,12	3,74	4,07
Variación Anual		0,00%	0,00%	10,37%	4,70%	19,87%	8,82%
Gasolina Especial	Litro	1,85	1,85	1,99	2,08	2,43	2,63
Variación Anual		0,00%	0,00%	7,57%	4,52%	16,83%	8,23%
Diesel Oil	Litro	1,54	1,54	1,98	2,07	2,34	2,67
Variación Anual		0,00%	0,00%	28,57%	4,55%	13,04%	14,10%
Kerosene Doméstico	Litro	0,95	0,95	1,09	1,13	1,14	1,24
Variación Anual		0,00%	0,00%	14,74%	3,67%	0,88%	8,77%
GLP-Domestico	Kilo	1,15	1,15	1,34	1,38	1,42	1,67
Variación Anual		0,00%	0,00%	16,52%	2,99%	2,90%	17,61%
<b>PROMEDIO DE LOS 5 PRODUCTOS</b>		<b>0,00%</b>	<b>0,00%</b>	<b>15,55%</b>	<b>4,08%</b>	<b>10,71%</b>	<b>11,51%</b>

Fuente: Yacimientos Petrolíferos Fiscales Bolivianos - Instituto Nacional de Estadística

norma que varió de acuerdo con las previsiones de ganancia futura de las transnacionales. Si bien la primera versión del reglamento (del 5 de diciembre de 1997) determinaba el precio fijo y elevado de 18 dólares el barril en un contexto internacional de precios a la baja, la siguiente versión (del 14 de diciembre de 1998) establecía un mecanismo que generaba ajustes, es decir incrementos, en los precios siempre que se rebasa hacia arriba una banda de 5% del precio internacional de referencia, el West Texas Intermediate (WTI) pero que solo bajen cuando se supere el 20%, es decir que los precios seguirían aumentando y solo extraordinariamente (algo que no ocurrió jamás) bajarían<sup>15</sup>. Es a partir de este momento que el precio internacional será la otra condicionante (además de las fluctuaciones del dólar establecido en el D.S.21060) con la cual se determinará el precio de los derivados en Bolivia. Dos determinantes que además de expresar la pérdida total de soberanía, implican la sub-

ordinación a los especuladores que dominan los mercados mundiales cual si fuéramos un país importador y no productor.

Como el gobierno estaba “amarrado de pies y manos”, los cambios en el reglamento impuestos por las transnacionales determinaron continuas alzas de los carburantes; en

todo 1999 hubieron seis mini gasolinazos que en total representaron un incremento de 11,51% en gasolinas, Diesel, kerosene y GLP. Al respecto un viceministro indicó que era imposible frenar el alza o estabilizar los precios “debido a que los productos exportarían su petróleo”<sup>16</sup>.

La privatización de las refinerías de YPFB fue oportunidad para imponer nuevos gasolinazos. En efecto, de acuerdo con un análisis de René Rocabado, en diciembre de 1999 hubieron dos gasolinazos (uno el 12 y otro el 15) “que elevó los precios de los derivados de gran consumo en un promedio del 2,75%; y después el “golpe” del 15-X-99, que elevó los precios de esos 8 derivados en un 31,25% como promedio respecto a enero-99, aduciendo supuestas alzas de precios internacionales, que ya habían sido contabilizadas antes”<sup>17</sup>.

Los gasolinazos de este periodo fueron un premio al consorcio PETROBRAS – PEREZ COMPAC por privatizar las refinerías ya que mientras YPFB refinaba se le cargaba el costo de la subvención a las productoras encima, pero pasa a manos privadas es el Estado (TGN) y ya no la refinería privada quien asume estos. En conformidad con lo anterior, el 27 de mayo del 99, la Ley No. 1981 dispuso la fusión “del margen fijo del régimen de precio de los productos de petróleo al Impuesto Especial a los Hidrocarburos y sus Derivados (IEHD), sólo a partir de la concreción de la transferencia de las actividades de refinación de YPFB al sector privado”, fijándose “nuevas tasas de específicas del IEHD” (por cierto mayores) por el D.S. del 1ro de dic 99<sup>18</sup>.

La novedad del sistema de precios de derivados post privatización de las refinerías consiste en que el costo de los gasolinazos



Foto: petrolerosinresgos.blogspot.com

Entre 2000 y 2004 el  
Estado erogó

**500**  
Millones de USD  
por concepto  
de subvención de  
carburantes

incluida la no imposición de estos, es transferido al TGN. La variable de ajuste será la recaudación por cuenta del Impuesto Especial a Hidrocarburos y sus Derivados (IEHD). Mientras por un lado

se elevan los precios cargando mayores impuestos a los consumidores, por otra parte se viene liberando a las transnacionales del pago de impuestos, de este modo desde el 1 de enero de 1997 (al amparo del Decreto Reglamentario No. 25504) en adelante se autoriza la devolución del Impuesto al Valor Agregado (IVA) en CEDEIM al sector de hidrocarburos<sup>19</sup>.

### Subvención a las petroleras y bancarrota del Estado

Todas estas medidas, generaron sin duda una acelerada bancarrota del Estado neoliberal, que siguiendo la receta se apresuró a cargar en la población el costo de esta crisis. En el año 2000, a pocos meses de la privatización de las refinerías, el incremento de los precios supera el 28% (en gasolinas, diesel, GLP y kerosene) debido a que el gobierno recurre a elevar el IEHD como medio para paliar el déficit presupuestario.

En esta etapa de la historia, la condición de país productor importará ya poco, pues son las fuerzas especulativas del mercado las que determinarán que los precios internos no guarden ninguna relación con la producción. El entonces viceministro de presupuesto, Ramiro Cavero, descri-

bía la incapacidad del Estado neoliberal del siguiente modo “Bolivia siendo un país productor de petróleo, cuando suben los precios internacionales, se ve más afectado que beneficiado, ya que el impacto en los precios del consumo es más alto que el impacto que tenemos por el

lado de mayores regalías”<sup>20</sup>

Para “salvar el sistema”<sup>21</sup>, el gobierno de Banzer acordó con las petroleras productoras y refinadoras el congelamiento de los precios de las gasolinas y el diesel por 365 días entre julio de 2000 y julio de 2001 (que al final se amplió a 13 meses hasta agosto de 2001)<sup>22</sup>. La medida consistía en la apertura de una “línea de crédito”<sup>23</sup> entre las productoras y refinadoras con los consumidores quienes no pagarían más por los derivados sino al cabo de un año cuando se determine, previo análisis de las fluctuaciones de los precios internacionales en el periodo, los saldos a favor o en contra. En un año en que los precios internacionales fueron a la baja, la medida terminó “congelando” los precios finales en un pico elevado, impidiendo un previsible descenso favorable a los consumidores. Lo peor de todo es que al final del congelamiento, el gobierno reconoció un saldo a favor de las petroleras que fue pagando hasta julio de 2002, el monto total ascendió a 21 millones de dólares<sup>24</sup>.

La “mano al hombro” que le pusieran las transnacionales al país con el congelamiento tuvo un elevado costo. Días después de esta medida, se emitió un nuevo

Decreto supremo, el No. 25885 del 29 de agosto de 2000 para pagar con Crédito Fiscal a las importadoras las “pérdidas” que pudieran tener con la medida que se congela el precio del diesel, es decir se genera una nueva subvención a los privados. Además el gobierno, ante un desabastecimiento provocado por una disminución de la oferta, autorizó reducir la calidad del diesel importado con la finalidad de reabastecer el mercado interno. Antes de esto la Superintendencia exigía la importación del diesel con un índice mínimo de cetano de 50, pero en el mercado internacional (en especial Argentina) el producto ofertado solo alcanza a 45.<sup>25</sup>

Por otra parte, las transnacionales obtuvieron otros incentivos, incrementando sus ganancias en otros eslabones de la cadena. Así, Chaco y Andina lograron que el gobierno reajuste los precios del gas natural

### Se generó una acelerada bancarrota del Estado neoliberal, que se apresuró a cargar en la población el costo de esta crisis.

y quedaron en 0,35 dólar por MPC para el mercado interno y 0,23 para exportación. Igualmente consiguieron negociar precios de transportes de hidrocarburos que perjudican al mercado interno y favorecen sus negocios de exportación.

Ya dijimos que el objetivo de las petroleras, post privatización de las refinerías, fue cargar el costo de sus extraordinarias ganancias en el Estado. De este modo, al finalizar el congelamiento impusieron un nuevo sistema, a través del D.S. No. 26242 de agosto de 2001, que establece un nuevo mecanismo de congelamiento ajustan-

Cuadro N° 3: Precios de venta de productos derivados de hidrocarburos (Periodo: 2000-2009)

PRODUCTO	UNIDAD	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Gasolina Premium	Litro	4,86	4,94	5,01	4,75	4,22	4,79	4,79	4,79	4,79	4,79
Variación Anual		19,41%	1,65%	1,42%	-5,19%	-11,16%	13,51%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Gasolina Especial	Litro	3,21	3,31	3,31	3,31	3,39	3,74	3,74	3,74	3,74	3,74
Variación Anual		22,05%	3,12%	0,00%	0,00%	2,42%	10,32%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Diesel Oil	Litro	3,08	3,12	3,12	3,12	3,25	3,40	3,72	3,72	3,72	3,72
Variación Anual		15,36%	1,30%	0,00%	0,00%	4,17%	4,62%	9,41%	0,00%	0,00%	0,00%
Kerosene Doméstico	Litro	1,99	2,14	1,95	2,17	2,51	2,72	2,72	2,72	2,72	2,72
Variación Anual		60,48%	7,54%	-8,88%	11,28%	15,67%	8,37%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Glp-Domestico	Kilo	2,07	2,10	2,10	2,10	2,18	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25
Variación Anual		23,95%	1,45%	0,00%	0,00%	3,81%	3,21%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
<b>PROMEDIO DE LOS 5 PRODUCTOS</b>		<b>28,25%</b>	<b>3,01%</b>	<b>-1,49%</b>	<b>1,22%</b>	<b>2,98%</b>	<b>8,00%</b>	<b>1,88%</b>	<b>0,00%</b>	<b>0,00%</b>	<b>0,00%</b>

Fuente: Yacimientos Petrolíferos Fiscales Bolivianos - Instituto Nacional de Estadística

▷ do permanentemente el IEHD. “Cada vez que el precio rebase la banda de diferencia, entre el costo congelado y el de referencia (internacional), el IEHD disminuirá y a la inversa aumentará cuando el costo externo baje”. En términos sencillos eso significa que para evitar subir el costo final de los derivados, los ingresos del TGN serán mermados. Entre 2000 y 2004, el Tesoro erogó cerca a 500 millones de dólares por la subvención de los carburantes, según informes de Muller & Asociados.

El papel subordinado de los gobernantes facilitó a las transnacionales una política de chantaje permanente para imponer un conjunto de nuevas condiciones. Entre 2000 y 2004 si bien no existieron grandes incrementos en los carburantes más demandados, como si se tratara de una compensación por ello, se generaron grandes incentivos a las transnacionales como: la rebaja de la calidad de los combustibles (importados e internos por adultera-

## A pesar de ser un país productor de petróleo, el neoliberalismo obligó a la población a pagar precios tan elevados como si estos proviniesen de Estados Unidos de Norteamérica.

ción)<sup>26</sup>, evasiones tributarias<sup>27</sup>, exportación discriminatoria<sup>28</sup>, control de nuevas áreas de negocios -como la distribución al por mayor<sup>29</sup>, la exportación de combustibles y lubricantes y la incursión en la comercialización al por menor<sup>30</sup> y la más grave y atentatoria a los intereses del país, la eliminación por decreto de invertir lo comprometido en exploración.<sup>31</sup>

El “libre mercado” volverá a imponerse, en enero de 2004, Carlos Mesa “libera” los precios de los carburantes mediante un nuevo reglamento de precios (D.S. No. 27344) que ajusta los mismos al precio de referencia del mercado internacional (WTI) y la cotización del dólar “Los precios de los carburantes cambiarán siempre y cuando la cotización internacional del crudo y sus derivados sufra un cambio de más o menos 5 por ciento, tomando el promedio de los últimos 365 días. A ese cambio se le indexará el dólar estadounidense. Pero, en el caso hipotético de que los precios del petróleo en el mercado in-

ternacional sufran un desplome, los carburantes en el mercado boliviano no bajarán más allá de los topes establecidos, a menos que se emita una medida de excepción” La medida implica un incremento inmediato de más de 2% en los precios de varios derivados.

Meses después buscando acabar con una movilización de diversos sectores contra el alza de los derivados, Mesa emite el D.S. No. 27691 (agosto 2004) que adecua las condiciones de comercialización del petróleo crudo en el mercado interno, estableciendo un sistema de estabilización para el precio de referencia del petróleo crudo puesto en refinería. Mediante una fórmula de máximos (27.11 US\$/barril) y mínimos (24.53 US\$/barril), en base al WTI (promedio de los últimos 365 días) menos un descuento de 6.29 US\$/barril.<sup>32</sup>

De forma paralela, el 23 de agosto, el Ejecutivo emitió el Decreto Supremo No. 27696 que establece la disminución del subsidio en 15 centavos, de 50 a 35, a la importación de Diesel (una medida que preveía un ahorro estatal de 90.000 Bs. diarios), las presiones de las importadoras que dejan de internar estos derivados generan un cambio en la inicial decisión gubernamental que termina por abrogar el referido Decreto. Igual suerte

El D.S. N° 748 eleva los derivados hidrocarburíferos en **61,48%** como promedio, siendo el más alto de todos los gasolinazos.

correrá un Decreto que restringía la exportación de Gas Licuado a Chile<sup>33</sup>.

Más allá de los anuncios de congelamiento y en un marco de evidentes presiones de las petroleras, el 30 de diciembre de 2004 el gobierno de Mesa elevó los

precios emitiendo el Decreto Supremo No. 27959<sup>34</sup>. El incremento del precio de los carburantes fue entre el 10 y el 23% y afectó a la gasolina especial y la premium, jet fuel internacional, el diésel oil boliviano, el agro fuel y el fuel oil. La medida modificó las alícuotas del IEHD permitiendo, según previsiones del gobierno de entonces, generar alrededor de 100 millones de dólares<sup>35</sup>. Aunque el aumento se justificó aduciendo los graves problemas del TGN, sirvió para restituir el margen de refinamiento<sup>36</sup> por el cual PETROBRAS recibía adicionalmente 3,8 dólares por barril de petróleo, siendo posible que este margen se incremente a solicitud de las refineras, en tal caso el gobierno tendría que bajar sus ingresos por el IEHD.

## Importadores de crisis

A pesar de ser un país productor de petróleo, el neoliberalismo nos condenó a una situación inversa, obligando a la población a comprar los derivados como si estos proviniesen del exterior, en específico de Estados Unidos ya que es la moneda

Cuadro N° 4: El “gasolinazo” de Evo, Decreto Supremo N° 748, diciembre de 2010

PRODUCTO	UNIDAD	2010
Gasolina Premium	Litro	7,51
<i>Variación Anual</i>		56,78%
Gasolina Especial	Litro	6,47
<i>Variación Anual</i>		72,99%
DIESEL OIL	Litro	6,80
<i>Variación Anual</i>		82,79%
Kerosene Doméstico	Litro	5,30
<i>Variación Anual</i>		94,85%
Glp-Domestico	Kilo	2,25
<i>Variación Anual</i>		0,00%
<b>PROMEDIO DE LOS 5 PRODUCTOS</b>		<b>61,48%</b>



Foto: banderatoja.blogspot.com/2011

de este país y el precio de referencia de este mercado (WTI) las principales variables empleadas a lo largo de los 90 y parte del nuevo siglo para disparar los continuos gasolinazos.

El otro grave problema que heredamos del neoliberalismo, pero que se tenía que haber asumido con la llamada nacionalización de 2006, es el de la dependencia en las importaciones de derivados. Este problema fue originado con la privatización de YPFB a quien inicialmente (desde 1986) se le limitó en sus inversiones. La llegada de las transnacionales solo empeoró la situa-

ción debido a que no fue de su interés desarrollar exploraciones regionales, mucho menos nacionales, es más hay evidencias que ni siquiera desarrollaron las exploraciones locales convenidas en sus ilegales contratos. En lugar de ello, vieron prosperar una lucrativa empresa de importaciones que en algunos casos se ha alimentado de nuestros hidrocarburos que son transformados al otro lado de la frontera para ser luego revendidos a precios de "paridad de importación".

"Atados de pies y manos" los gobernantes de turno no han podido modificar esta

situación que nos obliga a optar periódicamente entre gasolinazos que laceran a los sectores populares o crisis de las finanzas públicas.

El gasolinazo de diciembre de 2010 ha demostrado que el problema de la soberanía energética, tarea insistimos, primordial de la nacionalización, está lejos de haber sido resuelta por este gobierno y por el contrario parece ser la evidencia de que hemos ingresado en una nueva correlación de fuerzas favorable a las transnacionales, que más allá de los discursos oficiales continúan siendo las patronas ■

- 1 El Diario 11 de marzo de 2000.
- 2 Claro que se tomaba en cuenta el precio internacional, pero éste en sí mismo era solo una referencia y no la base para la definición.
- 3 Las empresas subsidiarias serán: a) Empresa Petrolera del Oriente con sede en la ciudad de Santa Cruz; b) Empresa Petrolera del Sur, con sede en la ciudad de Camiri; c) Empresa de Industrialización y Comercialización de Hidrocarburos con sede en la ciudad de Cochabamba.
- 4 Impuestos que no solo se crean sino que ajustan sus porcentajes con el correr de los años y de los aprietos en las finanzas públicas.
- 5 Presencia 14 de junio 1992.
- 6 Hugo Del Granado. Presencia 7 de noviembre de 1992.
- 7 El contrato fija el precio de 18 dólares el barril hasta el 14 de abril de 1998.
- 8 En febrero de 1998, la Superintendencia de Hidrocarburos emitió una resolución reduciendo los precios de los derivados, en marzo otra con similar medida. Gasolina Premium de 3,84 a 3,77, en marzo a 3,71. Gasolina Especial de 2,56 a 2,48, en marzo a 2,44. Gasolina de Aviación (Galón) de 10,23 a 9,99. Kerosene de 1,30 a 1,22, en marzo baja a 1,15. Jet Fuel Nacional (Galón) de 5,11 a 4,82. Jet Fuel Internacional (Galón) de 6,02 a 5,73. Diesel de 2,50 a 2,38, en marzo a 2,32. Fuel Oil de 1,65 a 1,59. Gas Oil se mantiene en 1,05. Gas Licuado (Kilo) 1,60 a 1,50. Gas Natural Comprimido de 1,28 a 1,24.
- 9 "Artículo 5. Es libre la importación, la exportación y la comercialización interna de los hidrocarburos y sus productos derivados sujetas a las disposiciones de la presente ley." Ley 1689 de Hidrocarburos. La Razón 13 de nov 1998.
- 10 La Razón 13 de nov 1998.
- 11 Las empresas importadoras son PISCO, COPENAC (la que más importa), PETROBOL, AUTUMA SIMPER, COPEBOL, SERVUIL, SHELL BOLIVIANA SA, INTY RAYMI SA, LOWLAND, EE.SS, EL CHORRO, EXIMPETROL, INPETROL. La Razón 21 de abril 1998.
- 12 Las denuncias sobre la baja calidad del diesel y la gasolina importados fue tal que el superintendente de hidrocarburos Miranda salió en defensa, por ejemplo, de la gasolina chilena en razón de su supuesta mejor calidad. Empero no pudo dar datos de su octanaje y del plomo que por el olor se suponía que contenía. Varios entendidos señalaban que la calidad de esa gasolina era pésima. El Diario 13 de enero de 1999.
- 13 El más ensañado político fue el entonces Viceministro de Energía Carlos Alberto López, que al terminar su gestión trabajó para la petrolera Chaco y posteriormente para la Cámara Boliviana de Hidrocarburos.
- 14 Presencia 23 de octubre de 1998.
- 15 Las otras dos modificaciones realizadas en el periodo fueron el 14 de julio de 1999 (medida que determino el congelamiento de precios por 30 días) y el 27 de agosto de 1999 (que descongeló los precios por presiones del Fondo Monetario Internacional).
- 16 30 días de Noticias. Diciembre de 1999. CEDIB.
- 17 René Rocabado Alcocer. Perspectiva Futura incierta: constantes "gasolinazos". Revista 30 Días de Noticias. Diciembre de 1999. CEDIB
- 18 Idem.
- 19 Los CEDEIM o Certificados de Devolución Impositiva, establecidos en el artículo 6 de la Ley 1731, son títulos valores transferibles y pueden ser utilizados por el tenedor final para el pago de cualquier impuesto de cuya recaudación esté a cargo el SIN o el Servicio Nacional de Aduanas. Con estos certificados, las empresas petroleras, que exigen la devolución de los impuestos, le restan ingresos al Tesoro. A través de los años, el fisco ha reducido sus ingresos producto de esta medida. En 2005 las petroleras exigían la devolución de 360 millones de bolivianos. La prensa 18 de mayo de 2005
- 20 La Prensa 29 de enero 2000
- 21 Un titular de La Prensa del 8 de julio de 2000 indica que la medida fue adoptada con el acuerdo de las petroleras debido a que "La inestabilidad y el descuento social que generó la subida del petróleo y el incremento de los carburantes puso en alerta a las compañías petroleras, las que decidieron ponerle el hombro a la economía popular. También buscaban preservar las inversiones que realizaron hasta ahora que a decir del gobierno llegan a 600 millones de dólares".
- 22 En julio de 2000 mediante los DS 25836 Y 26242
- 23 Como todo crédito el convenio estableció un interés del 8% anual.
- 24 René Rocabado calcula que en realidad los precios del crudo durante este año estuvieron durante 235 días por debajo del precio de congelamiento, y explica que las razones de esta deuda no radican en el precio del crudo sino la devaluación del boliviano en 0,40 centavos respecto del dólar (el boliviano pasó de 6,20 x dólar a 6,66 x dólar). Revista 30 días de Noticias. julio 2001. CEDIB.
- 25 Opinión 15 de septiembre de 2000.
- 26 La Superintendencia de Hidrocarburos encontró 100 casos de surtidores con esa práctica irregular que han sido sancionados pero en ningún caso clausurados. Confirmadas las denuncias de que se vendía peligrosas mezclas de gasolina, se encontró que este carburante era combinado con alcohol hidratado, kerosene y gasolina no refinada. La Prensa, 23 de octubre 2002.
- 27 El ex ministro Samuel Doria Medina denunció que encontró diesel con alcohol y gasolina mezclada con gasolina Blanca o sin refinar, es decir condensado. Ya que el crudo boliviano es extra liviano, éste puede ser comercializado sin pasar por las refinerías. Doria Medina afirmó que esto produjo una evasión tributaria de 100 millones de dólares entre 1998 y 2001. PULSO 18 de octubre 2002. El escándalo fue tal que Andina (REPSOL) suspendió a 17 funcionarios de alto rango y anunció la contratación de Kroll Associates para investigar el fraude y corrupción. El Deber, 12 de nov 2002. Posteriormente REPSOL quiso desvirtuar el hecho aduciendo que las malas prácticas tenían que ver con pequeñas licitaciones y no con evasión fiscal.
- 28 Un informe técnico emitido por la Superintendencia de Hidrocarburos ante la Comisión de Desarrollo Económico da cuenta de que las empresas petroleras exportaron GLP a un promedio de 210 dólares por tonelada métrica, mientras que vendieron en el país a razón de 300 dólares la tonelada métrica desde 1998. A través de las Resoluciones Administrativas 0513 y 0989, del 11 de junio y del 15 de octubre de 2004, respectivamente, la Superintendencia de Hidrocarburos declaró probados los cargos formulados en contra de la Empresa Boliviana de Refinación (EBR), Petrosbras Bolivia (Pebo), Petrosbras Energía (Pesa), Maxus, Empresa Petrolera Andina, BHP Billiton (BHP) y Empresa Petrolera Chaco, por fijar un precio más alto para la venta del petróleo en el mercado interno y poner en riesgo el abastecimiento de los carburantes en 2003. Pero eso no es todo. La súper también oficializó cargos contra la EBR, Chaco, Andina, Maxus y Repsol por la exportación de GLP barato a Chile, Perú y Paraguay. La Prensa 27 de noviembre de 2004.
- 29 En contra de un fallo de la Corte Suprema, amparándose en el D.S. 25628 el gobierno licitó la distribución al por mayor de carburantes, las empresas EBR -Petrobras y Perez Compac, Importadora PISCO, DISPETROL, SHELL, COPENAC y Petrolera Santa Cruz controlaron el negocio, a ellas se sumo la denominada empresa laboral petrolera de ex trabajadores de YPFB. La empresa residual perdió el monopolio en la comercialización mayorista. La Prensa 20 de enero 2001.
- 30 Petrobras, a través de EBR anuncia que ingresará al negocio de exportación de lubricantes y combustibles a Perú y Chile. En principio se prevé que exportarán 10.000 litros de lubricantes (0,6% del consumo nacional que a la fecha llega a 1,6 millones). En cuanto a la venta de gasolina los envíos mensuales oscilarán entre 1 y 3 millones de litros "Esto permitirá que las refinerías aumenten su capacidad de refinación que a la fecha no llega al 60%, y al mismo tiempo, al incrementarse el volumen de procesamiento y refinación de petróleo, también crecerá la producción de diesel". Además PETROBRAS abrirá 20 surtidores en Bolivia. El Deber 3 de enero 2002. Un titular del 2003 retrataba el monopolio creciente de las transnacionales: "Multinacionales ya controlan el comercio de combustibles" El Deber 2 de Junio de 2003.
- 31 D.S. 26365 del 24 de octubre de 2001 y 26366. En la línea de reducir las obligaciones de las petroleras, meses atrás el gobierno elaboró un proyecto de Ley de modificaciones a la ley de hidrocarburos en la que se pretendía anular las regalías a Beni y Pando por un lapso de 3 años. "la exención del pago de regalías por los tres primeros años de operaciones de producción regular y sostenible en las zonas no tradicionales de los departamentos productores de hidrocarburos..." el Deber, 28 de enero, 2001.
- 32 Decreto Supremo N° 27691 del 19 de agosto de 2004. Esta medida fue acompañada de otras dos: el D.S. N° 27697 de 23 de agosto de 2004 que estabiliza los precios de la Gasolina Especial, Diesel Oil y GLP por 60 días y el D.S. N° 27700 de 26 de agosto de 2004 que amplió el alcance del D.S. N° 27697 por 40 días adicionales.
- 33 D.S. No. 27493. "Artículo único.- En base al principio de soberanía del Estado Boliviano sobre el uso de los hidrocarburos, dado el carácter estratégico de los mismos y, en cumplimiento a los objetivos estratégicos del Gobierno Nacional en política externa, queda restringida la exportación de hidrocarburos líquidos. En cada caso se requerirá una autorización expresa de parte del Ministro de Minería e Hidrocarburos."
- 34 Y la resolución 1327 de la Superintendencia de Hidrocarburos.
- 35 La Razón 1 de enero de 2005.
- 36 Cuando el gobierno de Sánchez de Lozada eliminó el margen de refinación, la EBR amenazó con un juicio ante un tribunal arbitral. Al sustentar la medida, el propio Sánchez de Lozada sostuvo que "es increíble, pero en Bolivia se pagaba cinco dólares más por refinación de un barril de petróleo que el precio internacional". Para evitar la medida (el arbitraje), se emitió un decreto por el cual se paga un incentivo a la producción de diesel de 2,68 dólares por barril para la EBR y de 4,95 dólares para las refinerías pequeñas como Oro Negro y Reficruz. La Prensa, 6 de enero de 2005.