



# 5 años

de resiliencia y transformación



## La verdad detrás de las filas: **entre la escasez del combustible y los intereses ocultos**

*Ante un escenario de presión externa, especulación interna y bloqueo político, el Gobierno nacional lidera una de las operaciones logísticas más complejas de los últimos años para asegurar el suministro de carburantes en todo el país y proteger la economía de las familias.*

# Lo que hay detrás del combustible



El carburante es uno de los pilares invisibles que sostiene el funcionamiento del país. Cada litro de gasolina o diésel que

llega a un surtidor es el resultado de un complejo entramado de producción, importación, transporte, control y subsidio estatal. Cuando ese engranaje se ve interrumpido, como ocurrió entre finales de 2023 y los primeros meses de 2024 por los bloqueos de caminos impulsados por sectores con fines políticos, el impacto se siente de inmediato: el transporte se paraliza, los alimentos se encarecen y la incertidumbre se instala en la vida cotidiana.

Durante ese periodo —y aún en la actualidad— Bolivia enfrenta una combinación de factores



ESTE SUPLEMENTO ESPECIAL EXPONE LOS DATOS, ACCIONES Y TESTIMONIOS QUE PERMITEN COMPRENDER CÓMO SE EVITÓ UNA CRISIS MAYOR Y CÓMO LA FIRMEZA ESTATAL LOGRA CONTROLAR UNA SITUACIÓN MARCADA POR FACTORES EXTERNOS, CONFLICTOS INTERNOS Y ESTRATEGIAS DE DESESTABILIZACIÓN QUE PONEN EN RIESGO LA ECONOMÍA COTIDIANA DE MILLONES DE FAMILIAS BOLIVIANAS”.

adversos. Por un lado, la producción nacional de hidrocarburos líquidos mantiene su tendencia descendente por una mala administración y falta exploración de los recursos en gestiones de gobierno pasadas, lo que obliga a reforzar la importación de combustibles. Por otro lado, los precios internacionales del petróleo si-

guen elevados, encareciendo tanto la logística como el costo de la subvención estatal. A este panorama se suman acciones de sabotaje económico, promovidas mediante rumores en redes sociales, especulación en puntos de venta y bloqueos estratégicos de rutas clave.

En este escenario complejo, el Gobierno del presidente Luis

Arce optó por redoblar esfuerzos para mantener la estabilidad en el suministro y el precio del carburante. Mediante una operación logística sin precedentes, liderada por Yacimientos Petrolíferos Fiscales Bolivianos (YPFB) y supervisada por la Agencia Nacional de Hidrocarburos (ANH), se logró asegurar acuerdos con países vecinos, gestionar el ingreso de miles de cisternas y distribuir el combustible a todos los rincones del país, incluso en medio de los bloqueos promovidos por actores con intereses políticos.

Este suplemento especial expone los datos, acciones y testimonios que permiten comprender cómo se evitó una crisis mayor y cómo la firmeza estatal logra controlar una situación marcada por factores externos, conflictos internos y estrategias de desestabilización que ponen en riesgo la economía cotidiana de millones de familias bolivianas.

# Siete años sin exploración y los bloqueos políticos agudizan la crisis del combustible

Aunque el problema de abastecimiento de combustibles se agudizó visiblemente a mediados de

2024, sus causas estructurales se arrastraban desde años anteriores. Entre 2015 y 2023, la producción nacional de líquidos —particularmente diésel y gasolina— experimentó una caída sostenida. Según datos del Ministerio de Hidrocarburos, la producción bajó de más de 60 mil barriles por día en 2015 a menos de 40 mil en 2023.

Esta disminución se atribuye, principalmente, a la declinación natural de campos maduros y al bajo ritmo de reposición de reservas registrado durante la gestión de Evo Morales, una preocupación que ya había sido advertida por diversas autoridades del actual gobierno y por organizaciones sociales.

El 8 de septiembre de 2024, el presidente Luis Arce denunció que el descuido en la administración de la nacionalización de los hidrocarburos y la falta de inversiones en nuevos proyectos de exploración fueron fac-

tores clave en la crisis del abastecimiento, que además se agravó por la escasez de dólares en la economía boliviana.

“El principal problema que explica la falta de dólares y combustibles en Bolivia es que no se cuidó adecuadamente la nacionalización de los hidrocarburos y no se invirtió en exploración. Esto resultó en una caída en la producción de combustibles”, afirmó Arce en esa oportunidad.

El mandatario precisó que, en 2014, Bolivia producía 18,6 millones de barriles de petróleo al año, cifra que cayó a 8,6 millones de barriles en 2023.

“La reducción fue de diez millones de barriles en la producción de petróleo”, puntualizó.

En términos porcentuales, esta variación representa una caída del 54% en la producción de petróleo entre 2014 y 2024.

El Presidente también advirtió de una tendencia similar en la producción de gas natural.

“En 2014 produjimos 21.766 millones de metros cúbicos de gas natural; mientras que en 2023 la producción fue de 13.122 millones de metros cúbicos”, señaló.

Esta disminución equivale a una caída del 40% en la producción de gas natural en el mismo periodo de diez años.

Arce explicó que este descenso sostenido se debe, en gran medida, al agotamiento de los campos existentes, sin que se hayan desarrollado nuevos yacimientos que permitan compensar la producción perdida.

“El agotamiento de los pozos no se ha compensado con la exploración y el descubrimiento de nuevos campos. Esta falta de acción durante el periodo anterior ha llevado a la situación actual”, subrayó.

Detalló que la producción de gas natural proviene principalmente de los campos Margarita, Incahuasi, Sábalo, San Alberto y Yapacaní.

“Estos campos presentan una curva de producción con un pico



““

EL PRINCIPAL PROBLEMA QUE EXPLICA LA FALTA DE DÓLARES Y COMBUSTIBLES EN BOLIVIA ES QUE NO SE CUIDÓ ADECUADAMENTE LA NACIONALIZACIÓN DE LOS HIDROCARBUROS Y NO SE INVIRTIÓ EN EXPLORACIÓN. ESTO RESULTÓ EN UNA CAÍDA EN LA PRODUCCIÓN DE COMBUSTIBLES”.



► alto que luego disminuye. El ciclo de vida de un pozo petrolero o gasífero incluye una etapa de auge seguida de un declive. Deberían haberse realizado inversiones en exploración para reemplazar los campos agotados. Esto no se hizo, lo que evidencia el descuido en la nacionalización de los hidrocarburos”, recalcó.

Asimismo, alertó sobre las implicaciones que esta situación tiene en la disponibilidad de divisas en el país.

“Con una mayor producción, exportábamos más y recibíamos más dólares; ahora, con una producción reducida, exportamos menos y recibimos menos dólares”, explicó.

Por otro lado, señaló que la caída en la producción de petróleo y condensado también redujo la oferta interna de gasolina y diésel.

“Se requieren al menos siete años para madurar un proyecto hidrocarburífero. Por lo tanto, estamos viviendo las consecuencias de lo que no se hizo hace siete años”, afirmó.

En cuanto al impacto en las exportaciones, Arce indicó que en 2013 Bolivia exportaba 16.953 millones de metros cúbicos de gas natural, lo que generaba ingresos de \$us 6.113 millones. Para 2023, la exportación se redujo a 8.062 millones de metros cúbicos, con ingresos de apenas \$us 2.050 millones.

“Es evidente la disminución en la exportación de gas, que era la principal actividad económica del país”, concluyó el mandatario.

Estas declaraciones se producían en un contexto político especialmente adverso para el Gobierno, blanco de críticas y ataques sistemáticos por parte de sectores afines a Morales. En alianza con la derecha, estos actores intensificaron su ofensiva contra la gestión de Arce, centrándose en los temas más sensibles para la población, como el desabastecimiento de carburantes.

**MAYOR DEPENDENCIA DE LA IMPORTACIÓN**

El problema del abastecimiento se agravó por el aumento sostenido en la demanda interna

# EL DESABASTECIMIENTO SEÑALES IGNORADAS



# datos

LA DEPENDENCIA DE LA IMPORTACIÓN ES CONSECUENCIA DIRECTA DE LA CAÍDA EN LA PRODUCCIÓN NACIONAL DE HIDROCARBUROS. A ESA BAJA PRODUCCIÓN —COMO YA HABÍA ADVERTIDO— SE SUMÓ EL ENCARECIMIENTO DE LOS PRECIOS INTERNACIONALES, LO QUE TENSIONÓ AÚN MÁS EL ABASTECIMIENTO, ALERTÓ LUIS ARCE EN 2024.

de combustibles, resultado de la reactivación económica impulsada por el Gobierno después de la pandemia. La mayor actividad productiva, el incremento del parque automotor y el crecimiento del consumo energético elevaron significativamente el requerimiento de diésel y gasolina.

Paralelamente, el precio internacional del petróleo —influido por la guerra en Ucrania y otros conflictos geopolíticos— incrementó los costos de impor-

tación. Aun así, el Gobierno del presidente Arce optó por no trasladar ese aumento a la población. Se mantuvo el precio subvencionado de los combustibles como una medida para proteger a las familias bolivianas y evitar una espiral inflacionaria, lo que implicó una inversión multimillonaria del Estado.

Durante su discurso del 8 de septiembre de 2024, Arce explicó que la dependencia de la importación es consecuencia

directa de la caída en la producción nacional de hidrocarburos. A esa baja producción —como ya había advertido— se sumó el encarecimiento de los precios internacionales, lo que tensionó aún más el abastecimiento.

“En 2014 consumíamos 8,8 millones de barriles de gasolina al año, de los cuales el 78 por ciento era producido por nuestros pozos petroleros. Solo importábamos el 22 por ciento”, señaló el mandatario.

# ¿O NO EMPEZÓ EN 2024: CISTERNAS POR AÑOS



## RESPUESTA DEL GOBIERNO

5

2025

• Importaciones reforzadas desde:

- ▶ Perú
- ▶ Argentina
- ▶ Paraguay
- ▶ Chile



**Ejemplo:**  
5 junio 2025: 31 cisternas desde Perú abastecen a La Paz  
6 junio: descarga del buque Pacific Moonstone (20 MM litros)  
8 junio: arribo del buque Prometel (42 MM litros)



## DISTRIBUCIÓN NACIONAL (JUNIO 2025)

6

2025

• Cisternas operativas: 346

• Distribución prevista (9-15 junio): 72 millones de litros

• Apoyo: Policía, FFAA, ABC



## CONTEXTO POLÍTICO

7

- ▶ Morales, inhabilitado constitucionalmente, busca forzar su candidatura
- ▶ Bloqueos se usan como presión contra el presidente Arce
- ▶ Elecciones presidenciales: 17 de agosto de 2025

## conclusión

La crisis del combustible es resultado de siete años sin exploración, una creciente dependencia externa, el uso político del desabastecimiento y factores externos como el clima en puertos.

"EN 2014 CONSUMÍAMOS 8,8 MILLONES DE BARRILES DE GASOLINA AL AÑO, DE LOS CUALES EL 78 POR CIENTO ERA PRODUCIDO POR NUESTROS POZOS PETROLEROS. SOLO IMPORTÁBAMOS EL 22 POR CIENTO".

**LUIS ARCE**  
PRESIDENTE DE BOLIVIA

En términos porcentuales, la importación de combustibles se incrementó en 127% entre 2014 y 2023. A esto se suma el impacto de los precios internacionales. "Estamos importando mayores volúmenes a precios más altos. En 2019, las importaciones de gasolina y diésel costaron \$us 1.447 millones; en 2023, ese gasto subió a \$us 2.881 millones, y en 2022 pagamos \$us 2.999 millones", detalló el jefe de Estado.

Recalcó que si durante los casi 14 años del gobierno de Morales se hubiesen priorizado inversiones en exploración, hoy Bolivia contaría con mayor producción propia y dependería menos del mercado externo.

El escenario se tornó aún más delicado en octubre de 2023, cuando se evidenció que, desde 2022, la Asamblea Legislativa mantenía en pausa tres contratos de exploración y explotación de hidrocarburos, obstaculizados por legisladores evistas en alianza con la oposición.

El presidente de Yacimientos Petrolíferos Fiscales Bolivianos (YPFB), Armin Dorgathen, denunció que la demora legislativa ponía en riesgo la inversión extranjera y la provisión futura de hidrocarburos. "Bajo la intencionalidad de dañar al Gobierno y la economía, con la lógica de: 'yo no exploré, vos tampoco explores', estamos enfrentando esta situación", afirmó en una entrevista con Cadena A.

Finalmente, el 13 de noviembre de 2023, el Órgano Ejecutivo logró promulgar las tres leyes que viabilizaron los contratos firmados entre YPFB y la empresa Vintage Petroleum Bolivia LTD., por una inversión total de \$us 504,5 millones. Empero, la Asamblea Legislativa continuó con el bloqueo de leyes y proyectos que garantizaban el acceso a créditos ex-

Desde entonces, el consumo ha crecido de forma sostenida debido al incremento del parque vehicular tanto en zonas urbanas como rurales. En 2023, el consumo alcanzó los 14,5 millones de barriles de gasolina, pero la producción nacional solo cubrió el 44%, lo que obligó a importar el 54%.

La situación con el diésel es aún más crítica. En 2014, Bolivia requería 11,4 millones de barriles por año, de los cuales el 50%

# 2014

BOLIVIA REQUERÍA 11,4 MILLONES DE BARRILES DE DIÉSEL POR AÑO, DE LOS CUALES EL 50% ERA PRODUCIDO INTERNAMENTE. PARA 2023, EL CONSUMO SUBIÓ A 15 MILLONES DE BARRILES, PERO LA PRODUCCIÓN NACIONAL APENAS CUBRIÓ EL 14%.

era producido internamente. Para 2023, el consumo subió a 15 millones de barriles, pero la producción nacional apenas cubrió el 14%. En consecuencia, el 86% del diésel tuvo que ser importado.

"Cada vez necesitamos importar más gasolina y diésel, lo que implica mayor demanda de dólares. Esta situación tiene su origen en la falta de exploración en el pasado. Hoy estamos pagando esas consecuencias", enfatizó Arce.

# 5 años

de resiliencia y transformación

▶ ternos, fundamentales para la internación de dólares al país. Estos recursos eran clave para enfrentar la escasez de divisas, ya que ingresaban al Banco Central de Bolivia (BCB) y se cambiaban por bolivianos para financiar los proyectos establecidos, mientras los dólares podían destinarse a otras necesidades urgentes, como la compra internacional de carburantes.

## ESPECULACIÓN, REDES SOCIALES Y SABOTAJE

La crisis se agudizó en enero de 2024, cuando sectores afines a Morales bloquearon carreteras durante 16 días, y se intensificó entre octubre y noviembre con un nuevo bloqueo de 24 días. En ese periodo, circularon nuevamente rumores de escasez de combustible en redes sociales, que se viralizaron con imágenes de largas filas en estaciones de servicio. Esto generó compras impulsivas y protestas de algunos sectores del transporte, aunque sin la duración ni alcance de las movilizaciones evistas. Lo que comenzó como un aumento en la demanda se

"CADA VEZ NECESITAMOS IMPORTAR MÁS GASOLINA Y DIÉSEL, LO QUE IMPLICA MAYOR DEMANDA DE DÓLARES. ESTA SITUACIÓN TIENE SU ORIGEN EN LA FALTA DE EXPLORACIÓN EN EL PASADO. HOY ESTAMOS PAGANDO ESAS CONSECUENCIAS".

**LUIS ARCE**  
PRESIDENTE DE BOLIVIA

transformó en un terreno fértil para la especulación.

El presidente Arce denunció que actores políticos vinculados a la oposición y al evismo buscaban crear una sensación artificial de crisis para desestabilizar al Gobierno. Por su parte, la Agencia Nacional de Hidrocar-

buros (ANH) intensificó los operativos en estaciones de servicio y detectó desvíos ilegales de diésel hacia el contrabando y revendedores que se beneficiaban del temor social.

YPFB activó rutas de distribución extraordinarias y solicitó apoyo logístico a las Fuerzas Armadas para resguardar el transporte de combustible en zonas vulnerables. El Ministerio de Hidrocarburos alertó sobre una "guerra económica silenciosa" que pretendía presionar para la liberalización de precios, lo que afectaría directamente el bolsillo de las familias bolivianas.

A pesar de las tensiones, el Estado garantizó la cadena de suministro y priorizó regiones estratégicas como los valles productivos y las principales ciudades del eje troncal. Las campañas informativas y los reportes diarios de la ANH contribuyeron a controlar la desinformación y a restablecer la tranquilidad en las estaciones de servicio.

## DESPLIEGUE NACIONAL PARA ASEGURAR EL ABASTECIMIENTO

Frente al riesgo de desabastecimiento, el Gobierno implemen-



Un trabajador de YPFB descarga combustible de una cisterna.

// FOTO: ARCHIVO

Personal de la ANH y de las Fuerzas Armadas, en operativos contra el contrabando.



tó un plan integral que incluyó la ampliación de importaciones de diésel y gasolina a través de YPFB. Se establecieron rutas alternativas desde Argentina, Paraguay y Perú hasta superar desafíos logísticos y bloqueos.

El mandatario instruyó priorizar la distribución hacia los sectores productivos y las zonas más afectadas. Entre octubre y noviembre de 2024, se movilizaron más de 5.000 cisternas diarias, muchas custodiadas por militares, para abastecer departamentos clave como La Paz, Cochabamba y Santa Cruz. La coordinación entre YPFB, Fuerzas Armadas y Policía permitió superar puntos críticos y evitar la paralización económica.

La ANH puso en marcha un sistema de monitoreo diario con información oficial en tiempo real sobre la disponibilidad

de combustible en estaciones. Se habilitaron líneas gratuitas para denuncias ciudadanas e intervenciones en surtidores que restringían ventas. Además, se mantuvo una comunicación constante con medios y redes sociales para desmentir rumores y tranquilizar a la población.

Gremios del transporte, agricultores, comerciantes y autoridades locales reconocieron el esfuerzo estatal para evitar el alza de precios y frenar la especulación.

## ACCIONES Y RESULTADOS

Con el tiempo, las medidas comenzaron a mostrar resultados: las filas en las estaciones disminuyeron, el abastecimiento se normalizó en ciudades intermedias y los incidentes reportados bajaron considerablemente.

La presencia estatal se reforzó con patrullajes preventivos,

# 127%

ES EL INCREMENTO QUE SE REGISTRÓ EN LA IMPORTACIÓN DE COMBUSTIBLES ENTRE 2014 Y 2023. A ESTO SE SUMA EL IMPACTO DE LOS PRECIOS INTERNACIONALES.

En el puerto de Arica aguarda un buque con carburante boliviano.



// FOTO: ARCHIVO

► controles en rutas y vigilancia en fronteras, junto a operativos conjuntos con la Aduana para frenar el desvío de diésel hacia actividades ilícitas.

Para finales de diciembre de 2024, la distribución volvió a niveles previos, y la estabilidad en los precios de alimentos, que encarecieron también por esta situación, comenzó a recuperarse. Gracias a subsidios y otras medidas, el Gobierno evitó suspensiones en servicios esenciales y mantuvo el control del mercado.

**SITUACIÓN ACTUAL Y DESAFÍOS**

En un contexto preelectoral marcado por tensiones crecientes, tanto internas como externas, el problema del abastecimiento de combustibles se ha mantenido como una constante fuente de conflictividad.

Aunque Evo Morales se encuentra inhabilitado para postular nuevamente —según la Constitución y sentencias del Tribunal Constitucional Plurinacional— y carece de una sigla política vigente, sus seguidores impulsaron, desde el 2 de junio de 2025, bloqueos en regiones como Cochabamba. Estas medidas han obstaculizado el paso no solo de carburantes, sino también de alimentos y ambulancias, en un intento por generar caos y presionar la renuncia del presidente Luis Arce, a fin de crear condiciones para forzar la habilitación electoral de Morales.

A este escenario se sumaron factores externos como las condiciones climáticas adversas en el puerto de Arica, Chile, que impidieron la descarga de cinco buques tanque. Según informó YPFB el 30 de mayo, estas embarcaciones transportaban 72 millones de litros de gasolina, 60 millones de litros de diésel y 17 millones de litros de petróleo

crudo, que no pudieron ser desembarcados en su momento, debido a las marejadas.

Ante esta situación, el ministro de Hidrocarburos, Alejandro Gallardo, informó que se intensificó la entrega de combustibles desde puntos de importación terrestre en Argentina, Paraguay y Perú, con el objetivo de fortalecer los stocks en plantas de al-

macenaje y asegurar el abastecimiento nacional.

El 5 de junio, un convoy de 31 cisternas con más de un millón de litros de combustible arribó a la Planta de Senkata, en El Alto, y se inició su distribución en el departamento de La Paz. Un día después, el 6 de junio, YPFB comenzó la descarga del buque Pacific Moonstone en Arica, con una carga aproximada de 20 millones de litros, lo que fortaleció así el suministro a nivel nacional, pese a los bloqueos.

El presidente de YPFB, Armin Dorgathen, anunció la llegada del buque Prometei, con 42 millones de litros de diésel. Alertó también que más de 40 cisternas seguían retenidas en diferentes puntos de bloqueo, lo que ralentizaba el proceso logístico y complicaba la distribución en varias regiones.

Actualmente, YPFB realiza despachos al 100% de diésel y gasolina, con lo que paulatinamente se van reduciendo las filas en los surtidores; sin embargo, desde el Ejecutivo se alertó de que, para una disminución más drástica, se requeriría incrementar los despachos a un 105% o 110%, pero para ello se requieren divisas.

**IMPORTACIÓN DEL SECTOR PRIVADO**

A su vez, el Gobierno nacional autorizó la importación de combustibles por parte de operadores privados, según el artículo 9 de la Ley 1613 del Presupuesto General del Estado (PGE) 2025, el

**datos**

"BAJO LA INTENCIONALIDAD DE DAÑAR AL GOBIERNO Y LA ECONOMÍA, CON LA LÓGICA DE: 'YO NO EXPLORÉ, VOS TAMPOCO EXPLORÉS', ESTAMOS ENFRENTANDO ESTA SITUACIÓN", DENUNCIÓ EL PRESIDENTE DE YPFB, ARMIN DORGATHEN, EN ALUSIÓN A LOS BLOQUEOS EVISTAS.

Decreto Supremo (DS) 5084 y el Decreto Supremo 5313.

El Decreto Supremo 5313 amplió de uno a tres años la autorización para que personas naturales o jurídicas del sector privado puedan importar y comercializar combustibles; además reduce los requisitos y pueden importar también gasolina con arancel cero, según los datos oficiales.

A escasos meses del final del mandato del presidente Arce y de celebrarse las elecciones generales previstas para el 17 de agosto, los ataques a su administración continúan. El propio mandatario ha denunciado, tanto a nivel nacional como internacional, que enfrenta acciones coordinadas de desestabilización política y económica.

Técnico de YPFB monitorea el recorrido de las costerneras mediante GPS.



// FOTO: ARCHIVO

# La política por encima del país, el error que agravó la falta de combustible

**P**ara el analista económico Martín Moreira, el abastecimiento de carburantes en Bolivia no colapsó por falta de políticas del Gobierno actual,

sino por una ofensiva política que, desde 2023, boicoteó las fuentes de financiamiento necesarias para sostener la subvención y asegurar la provisión de diésel y gasolina. Afirmó que el origen estructural del problema se remonta al mal manejo de la nacionalización durante el gobierno de Evo Morales.

“Los indicadores de 2021 y 2022 muestran que la economía se estaba recuperando. No había politización, había estabilidad. El problema comenzó en 2023, cuando la Asamblea Legislativa y sectores ligados a Evo Morales decidieron bloquear el ingreso de divisas y sabotear los créditos”, señaló a Ahora El Pueblo.

Moreira aseguró que este bloqueo deliberado generó un “desfase interno” al limitar el acceso a dólares, moneda imprescindible para importar carburantes y pagar la subvención. “Las subvenciones se pagan en divisas. Al impedir su ingreso, se afectó directamente la capacidad del Estado para abastecer combustible”, explicó.



**SI NO HUBIERA EXISTIDO ATAQUE POLÍTICO, ENCABEZADO POR SECTORES RADICALES Y UNA OPOSICIÓN DESMEDIDA A POLÍTICAS QUE APUNTABAN A ENCAMINAR BOLIVIA HACIA UN MEJOR DESTINO, EL PAÍS HABRÍA TENIDO MEJORES DÍAS. LAS MALAS CALIFICACIONES Y LA SITUACIÓN ACTUAL SON CONSECUENCIA DIRECTA DE LA INTERFERENCIA CONSTANTE DE LA POLÍTICA EN LA ECONOMÍA, Y HA FRENADO EL DESARROLLO”, MARTÍN MOREIRA.**

No obstante, el analista también recuerda que este déficit tiene raíces más profundas: “El gobierno de Morales no cuidó la nacionalización. No se invirtió en exploración, no se protegieron las reservas y hoy estamos pagando las consecuencias. El presidente Arce lo ha dicho con claridad: ‘Sin nuevos pozos ni reservas, la producción cayó y la importación aumentó’”.

El experto identificó varios momentos críticos provocados por acciones políticas, como el paro evista de 16 días en enero de 2024, el cierre de fronteras en agosto liderado por el transporte pesado, y los bloqueos de 24 días impulsados por sectores ligados a Evo Morales entre octubre y noviembre del mismo año.

“Cada marcha, cada bloqueo ha generado un golpe a la cadena productiva, un rebote inflacionario y, sobre todo, una sensación

de inestabilidad económica que se traduce en malestar ciudadano”, subrayó.

Para Moreira, el trasfondo es claro: hay sectores que quieren forzar una crisis para justificar medidas de ajuste impopulares. “Quieren que entre el FMI (Fondo Monetario Internacional). Que la gasolina ya no cueste 3,72 bolivianos, sino 14 o Bs 17 bolivianos. Es una agenda encubierta para liberalizar precios y colapsar el modelo social”, alertó.

El analista lamentó que los esfuerzos del presidente Arce, que en su juicio “logró encaminar la economía después de la pandemia”, no hayan tenido el respaldo legislativo que necesitaban. “Si hubiera existido acompañamiento a las políticas económicas, Bolivia estaría en mejores días. Pero la política se impuso a la economía y ahora enfrentamos las consecuencias”, concluyó.

// FOTO: AFG



El bloqueo en las vías evita el abastecimiento de carburantes.