



Manuel Llorca-Jaña:

“En esta crisis del petróleo la vuelta a la normalidad tardará bastante”

El doctor en Historia Económica y académico de la UAI, dice “si el conflicto se prolonga, y el alza de precios se sostiene en el tiempo, eso debería pegar fuerte en los salarios reales y probablemente en el empleo”.

Valeria Troc F.

El alza sostenida en los precios de los combustibles vuelve a golpear el bolsillo de los chilenos y reabre un debate que cruza economía, política y desigualdad territorial. En un país dependiente del petróleo importado, los efectos de los conflictos internacionales se sienten con rapidez en la vida cotidiana.

El fenómeno no es nuevo, pero sí vuelve a instalar preguntas de fondo: cuánto ha cambiado Chile frente a crisis similares del pasado y qué tan preparado está para enfrentar un nuevo ciclo de encarecimiento energético. La historia económica del país ofrece varias pistas.

A lo largo del siglo XX y lo que va del XXI, distintos shocks petroleros han impactado la inflación, los salarios y la estabilidad social. Hoy, el contexto global vuelve a poner a prueba esa resiliencia, en medio de una economía vulnerable.

Manuel Llorca-Jaña, doctor en Historia Económica y académico de la U. Adolfo Ibáñez —uno de los editores del libro «Historia económica de Chile» (FCE, 2025)— analiza este nuevo “bencinazo” a partir de las lecciones del pasado. Por lo pronto, dice que **“la vuelta a la normalidad tarda bastante más de lo que se cree, incluso después de terminados los conflictos. En este caso en particular hay mucha infraestructura que fue dañada y que tomará años en reparar. Hay que armarse de paciencia, porque esto tiene para rato, incluso si se termina el conflicto en pocas semanas. Es mejor no pecar de optimistas”**.

“Esto puede ser muy dañino para las familias más pobres”

—Desde su perspectiva: ¿en qué momento Chile enfrentó un shock de precios en combustibles tan agresivo como el actual?

—El siglo XX está lleno de ejemplos, partiendo por 1973, cuando se cuadruplicaron los precios producto de la guerra entre Israel y algunos países árabes, aunque viniendo de niveles muy bajos. Luego, con la Revolución Islámica en Irán de 1979, y la posterior guerra Irán-Irak de 1980, también se fueron a las nubes los precios. Poco después, tenemos la Guerra del Golfo de 1990-91. Vale decir, en total Chile debió enfrentar cuatro shocks importantes en un cuarto de siglo. En el siglo XXI tenemos un ejemplo bastante cercano, con los inicios de la guerra entre Rusia y Ucrania.

—¿Por qué Chile sigue siendo tan sensible a conflictos geopolíticos remotos para sostener su vida cotidiana?

—Porque a pesar de que nuestra matriz energética ha evolucionado para mejor, en el sentido que ahora usamos más energías renovables producidas acá, el petróleo sigue estando entre uno de nuestros principales productos de importación. A eso súmale que el principal medio para distribuir mercaderías en Chile es el



terrestre, casi todo se distribuye en camiones. Dependemos demasiado de la distribución en camiones, que usan como combustible diésel importado. No creo que eso vaya a cambiar en el corto plazo, pero se podrían tomar medidas como liberalizar el cabotaje marítimo o potenciar los ferrocarriles.

—En sus estudios sobre los niveles de vida en Chile, ¿cómo afecta un “bencinazo” de esta magnitud a la percepción de progreso de la clase media y los sectores más vulnerables?

—Este tipo de shocks siempre viene de la mano de aumentos importantes en el nivel de precios. La inflación golpea en particular a aquellos que no pueden protegerse bien de ella, como la clase media y los sectores más vulnerables. La inflación puede considerarse como una especie de “impuesto regresivo”. Además, golpea doblemente a estos sectores, porque el precio de los alimentos sube mucho, y los alimentos representan buena parte del gasto total de las familias: a menor ingreso medio, mayor la participación de los alimentos en la canasta de los sectores más vulnerables. En la historia económica de Chile se ha observado que las caídas más pronunciadas de los salarios reales se han producido justamente en periodos de alta inflación. Esto puede ser muy dañino para las familias más pobres, y me atrevería a decir que puede llevar a revueltas sociales, tal como ocurrió en los años 20 y 50.

—Más allá de la recaudación fiscal, ¿cómo ha evolucionado la justificación del impuesto específico a las bencinas desde su creación en los años 80 hasta hoy?

—Partió como un mecanismo para financiar parte de la reconstrucción del país luego del terremoto de 1985. Hoy se justifica más que nada porque en buena medida puede ser catalogado como un impuesto verde. Uno podría pensar que también es un impuesto progresivo, pues quien paga más es el usuario de automóvil —privado— que lo ocupa para desplazar-se diariamente. En ese sentido, podría representar un incentivo para usar el transporte público.

—Históricamente, ¿qué tan efectivas han sido las políticas de subsidios o congelamiento de precios en Chile? ¿Son una solución real o solo postergan una crisis mayor?

—En general yo no soy muy partidario de congelar precios, porque lo único que hacen es distorsionar artificialmente precios relativos de la economía. Dicho lo anterior, en este caso en particular creo que sí había espacio para subsidiar y dejar operar el MEPCO. Los combustibles no son cualquier bien: afectan demasiado el precio de los bienes más consumidos por las clases medias y los sectores más desposeídos, incluyendo los alimentos y el transporte público, y en muchos casos el gas para cocinar y bañarse. Y ojo, en Chile se da una anomalía: los camioneros pagan muy pocos impuestos. Surge entonces la pregunta: ¿por qué nos podemos

dar el lujo de subsidiar a los camioneros pero no a los hogares de los deciles más pobres? No tiene sentido.

—¿Cómo proyecta que este aumento afecte la integración de las regiones extremas?

—En ausencia de subsidios específicos a estas regiones, a raíz de esta crisis, el impacto debería ser brutal en materia de inflación. Uno esperaría que el Gobierno haga un guiño y los incluya entre los sectores que van a recibir subsidios, como los taxistas y los colectiveros. Me preocupa también que se hayan congelado solo los precios del transporte público en Santiago, donde es fácil de hacer pues el sistema está centralizado, pero que no haya ocurrido lo mismo en regiones, donde hay muchos actores que participan de manera independiente. Santiago sigue estando al debe con las regiones: Chile no es solo Santiago.

“Es imposible que no tensione al Gobierno”

—Mirando hacia atrás ¿qué tan cerca estamos de una parálisis logística?

—Si el Gobierno no toca los beneficios tributarios que tienen los camioneros, de pagar pocos impuestos y además recibir devolución de buena parte de lo poco que pagan, no creo que pase nada como lo ocurrido en la UP o el 2008. Recordemos que este es un sector históricamente ligado a la derecha y tenemos un Gobierno de derecha. Los camioneros van a traspasar precios a sus clientes, no veo realmente mayor riesgo de una paralización. Yo creo que la presión va a salir por otro lado, por los movimientos sociales, por los hogares que van a ser más golpeados por la inflación.

—¿Qué tan resiliente es la economía chilena actual frente a estas crisis?

—En este caso estamos hablando principalmente de un golpe a los precios de los combustibles, que va a venir de la mano de algo de inflación, pero tampoco algo muy desproporcionado que no pueda absorber nuestra economía de alguna u otra manera. Nuestros grandes problemas como país, en relación con la situación internacional, se han dado cuando ha colapsado el sector exportador chileno. Por ejemplo, para la Primera Guerra Mundial, cuando perdimos el mercado alemán que consumía buena parte de nuestro salitre; durante la Gran Depresión de 1929, cuando el sector exportador chileno colapsó dramáticamente. O durante la crisis de la deuda de los años 80, cuando toda América Latina entró en recesión producto de un escenario externo muy desfavorable. En esta crisis del 2026, el sector exportador va a sufrir, como todos, pero en ningún caso vamos a presenciar una debacle como en esos otros ejemplos de antaño, aunque habría que ver cómo le pega a China, que es nuestro principal mercado de exportación. Además, nos pilla mejor parados que en cualquier otro periodo de crisis internacional, con buena salud



En Chile se da una anomalía: los camioneros pagan muy pocos impuestos. Surge entonces la pregunta: ¿por qué nos podemos dar el lujo de subsidiar a los camioneros pero no a los hogares de los deciles más pobres?”.



En este caso estamos hablando principalmente de un golpe a los precios de los combustibles, que va a venir de la mano de algo de inflación, pero tampoco algo muy desproporcionado que no pueda absorber nuestra economía”.

fiscal, con inflación en bajos niveles y con empleo en niveles relativamente normales.

—¿Qué tipo de costo político suelen tener estos “bencinazos” en Chile? ¿Ve riesgos de que este episodio tensione al Gobierno en el corto y mediano plazo?

—Siempre hay costos políticos. Por un lado, a nadie le gusta que le suban los precios de lo que compra, así que la ciudadanía se va a mostrar poco empática con estas alzas, incluso si se sabe que se originaron por un shock externo; y por otro, siempre hay grupos de interés que tiran el carro para su propio lado, como los camioneros, otros gremios, y asociaciones de consumidores. Y finalmente está el aprovechamiento político clásico, con varios actores sosteniendo desde que la subida pudo haber sido más gradual, o que debiese haber sido absorbida en su mayor parte por el Fisco vía subsidios. Nadie va a quedar contento. Es imposible que no tensione al Gobierno por varios lados.

—Usted mencionaba que la presión podría venir desde los hogares más que desde el transporte. ¿Cómo se traduce eso políticamente?

—Ya vimos que los principales gremios camioneros descartaron un paro, y que las relaciones con el Gobierno de Kast serán amistosas. No vemos presión tampoco de ningún otro interlocutor gremial o de algún partido político en particular. En general han tomado palco. Si el conflicto se prolonga, y el alza de precios se sostiene en el tiempo, eso debería pegar fuerte en los salarios reales y probablemente en el empleo. Cuando esto ocurre, el golpe es más fuerte en los hogares de los grupos socioeconómicos menos favorecidos, y uno esperaría que fuesen estos sectores los que más presionen. Por supuesto, no están articulados ni con partidos políticos, ni con movimientos sociales que tengan mucha ascendencia, pero algún tipo de protesta social debiese observarse si la situación se prolonga o agrava.

—¿Cree que existe el riesgo de que este tipo de alzas reabra debates más estructurales, como el rol del Estado en los precios o la desigualdad territorial?

—Yo esperaría que sí, sobre todo respecto de la estructura tributaria del país. Chile sigue dependiendo mucho de los impuestos indirectos, incluyendo el IVA e impuestos específicos como el del combustible, todos regresivos. Debiésemos avanzar hacia una estructura tributaria con más impuestos directos. Con menos IVA y sin impuestos específicos el precio sería bastante más bajo, pero para eso hay que generar fuentes alternativas de impuestos, ojalá directos. Respecto del rol del Estado, quizás se podría pensar en un rol adicional para la ENAP: acumular reservas de petróleo cuando el precio esté bajo, y usarlas en estos periodos de subidas súbitas. Los chinos algo han hecho al respecto, entiendo que tienen reservas para aguantar hasta 200 días sin combustible importado.