

**Doctora en Historia por la Universidad Nacional Autónoma de México. Profesora titular de tiempo completo en la Universidad Autónoma Metropolitana-Iztapalapa. Es autora del libro *Las finanzas públicas durante la revolución. El papel de Luis Cabrera y Rafael Nieto al frente de la Secretaría de Hacienda* (UAM-I, México, 1997), y ha publicado diversos artículos en revistas especializadas y varios capítulos en distintas obras. Desempeñó el cargo de coordinadora de la licenciatura en Historia de la UAM-I y del posgrado en Humanidades, línea de Historia, de la misma institución. Es miembro del Sistema Nacional de Investigadores. Su línea de investigación es la historia económica e institucional de México en los siglos XIX y XX,**

### **Resumen**

En este trabajo se examina el crecimiento de la demanda interna del petróleo y sus derivados durante el periodo comprendido entre 1925 y 1938. En este lapso, México transitó de una industria eminentemente exportadora de petróleo crudo a la puesta en marcha de una refinadora, con la que el consumo interno de petróleo cobraría mayor relevancia. En este aumento del consumo file importante la política económica de los gobiernos posrevolucionarios que, a través de estímulos fiscales, el establecimiento de organismos semioficiales y el control de precios favorecieron la expansión de este mercado.

**Palabras clave:** México, industria petrolera, mercado interno, política económica.

### **Abstract**

This paper examines the raising of oil products in domestic consumption along the 1925-1938 period. From just having mainly crude oil export industry, Mexico shifted towards a refining oriented one dealing with the internal oil market that would became so greedy important. Finally, it is pointed out how the post revolutionary governments played a main roll on supporting the sustained growing of oil internal consumption through post revolutionary economical policies based on tax exemptions, *sui generis* social organizations and, last but not least, the oil price control established deliberately to strength the home expanding market.

**Key words:** Mexico, oil industry, domestic market, economical policies.

**Fecha de recepción:** abril de 2008

**Fecha de aceptación:** julio de 2008

**LA INDUSTRIA DEL PETRÓLEO EN MÉXICO, 1911-1938:  
DEL AUGE EXPORTADOR AL ABASTECIMIENTO  
DEL MERCADO INTERNO.  
UNA APROXIMACIÓN A SU ESTUDIO**

**Luz María Uhthoff López**

**P**or lo general, la historiografía surgida a raíz de la expropiación petrolera, en 1938, muestra que esta industria estaba al servicio de los intereses extranjeros (léase de las grandes compañías petroleras anglosajonas), cuyo principal interés era exportar el petróleo de México en aras del mayor margen de ganancia posible. Esta historiografía considera que sólo después de la expropiación se incrementó la demanda interna de petróleo, y que es a partir de entonces que éste energético empezó a contribuir al desarrollo económico del país.

Si bien es cierto que a partir de la década de 1940 se acelera el proceso de sustitución de importaciones y se presenta un importante repunte de la industria nacional -con el consecuente aumento en la demanda interna de petróleo-, no debe soslayarse que esta demanda empezó a incrementarse antes de la expropiación. Desde los últimos años de la década de 1920 y plenamente en la década de 1930 se registró un notorio aumento del mercado interno del petróleo. El declive de la producción petrolera, la caída de los precios del petróleo, y el descubrimiento de nuevos yacimientos en otros países, entre otros factores, provocaron que las compañías petroleras extranjeras asentadas en el país buscaran colocar su producción en el mercado mexicano. A lo anterior se le agrega una serie de cambios institucionales y la transformación de la economía interna, lo que condujo a que el petróleo fuera un bien de consumo interno altamente demandado.

Si bien existen pocos estudios que aborden la problemática del mercado interno en los años de 1925 a 1938, observamos que durante esos

años el sector exportador empieza a perder el dinamismo de años anteriores y de manera concomitante la industria vinculada al consumo interno adquiere mayor relevancia. En este sentido, en algunas investigaciones<sup>1</sup> se resalta la importancia de los cambios institucionales que hicieron posible la preferencia por el consumo interno y se subraya la adopción de medidas, como el impulso de obras de infraestructura (que comprendió la construcción de caminos y presas), una nueva legislación y la creación de la banca de desarrollo. Además, se destaca la política del gobierno federal de otorgar estímulos fiscales a la industrialización, así como un tratamiento tributario preferencial a aquellas ramas de la actividad económica ligadas al mercado interno.<sup>2</sup> En cambio, se dictaron leyes que elevaron los impuestos a dos renglones fundamentales del sector exportador: minería y petróleo. Cabe decir, además, que el producto de estos impuestos se asignó a la inversión pública en obras de infraestructura, con el fin declarado de estimular el desarrollo del mercado interno.<sup>3</sup> Para algunos especialistas, durante la década de 1930 la industria se convierte en el motor del crecimiento económico del país. Cabría preguntarse, en este contexto de redefinición económica, ¿cómo participa la producción petrolera? y ¿en qué medida este energético se vuelve condición indispensable para el crecimiento del mercado interno en esos años? En principio, puede afirmarse que la demanda de petróleo estuvo vinculada al desarrollo económico de los procesos de industrialización y urbanización.<sup>4</sup> Así, el transporte, la industria en general, y la del petróleo en particular, fueron los tres mayores consumidores de los productos petroleros.

En este trabajo se propone una primera aproximación al estudio del abastecimiento de petróleo y sus derivados al mercado interno, en el periodo previo a la expropiación petrolera de 1938. Para ello, ubicamos el punto de partida en la etapa del auge exportador de 1911 a 1921, para después examinar cómo poco a poco se inclina la balanza de la producción petrolera hacia el mercado interno, para llegar, en 1938, a representar 46% de la producción total. En este acercamiento al tema se estudian los principales indicadores que dan cuenta del consumo interno de petróleo, principalmente en los ferrocarriles, la construcción de carreteras, la industria automotriz y la industria en general.

<sup>1</sup> Cárdenas, *Industrialización, 1995*, y Márquez, *Concentración, 1992*.

<sup>2</sup> Reynolds, *Economía, 1973*, p. 52.

<sup>3</sup> *Ibid.*, p. 242.

<sup>4</sup> Garza, *Proceso, 1985*, p. 254.

**MÉXICO, IMPORTANTE ABASTECEDOR DE PETRÓLEO  
DEL MERCADO MUNDIAL**

El año de 1911 marcó el inicio de la vocación exportadora del petróleo mexicano, pues en esa fecha se rompían precedentes y la industria petrolera por primera vez exportaba 900 000 barriles.<sup>5</sup> Con ello el México de entonces se convertía en el cuarto productor mundial de petróleo, y las empresas del estadounidense Doheney y del inglés Pearson controlaron el 90% de esa producción.<sup>6</sup> Pero fue sobre todo en los años de la primera guerra mundial<sup>7</sup> -momento en que la demanda y los precios fueron lo bastante atractivos para animar la producción en gran escala-, y con la oportuna y perfectamente localizada Faja de Oro en la Huasteca veracruzana, cuando la producción petrolera mexicana se volvió una importante abastecedora del mercado mundial. El incremento fue tan trascendente que en sólo siete años (para 1918) la producción se elevó a 63 828 326 barriles, con un valor comercial de 89 655 859 pesos, lo que permitió que el país pasara a ser el segundo exportador de petróleo en el mundo.

Cabe decir que el petróleo de exportación mexicano fue estratégico en este escenario de la primera guerra mundial, al punto que las grandes potencias<sup>8</sup> se interesaron en influir en la situación interna, durante la guerra revolucionaria, para garantizar el flujo de petróleo. De hecho, entre los años de 1918 a 1921 la importación de México fue crucial para Estados Unidos, en un momento en que sus reservas descendían. No hay que olvidar que la contracción de la producción rusa implicó que el país abasteciera más de la mitad de los requerimientos estadounidenses de origen externo.<sup>9</sup>

Así, los campos petroleros mexicanos fueron elevados a su máxima capacidad de extracción en una época en que los mercados petroleros del mundo estaban urgidos de petróleo. Es en este horizonte en el que

<sup>5</sup> Santaella señala que el 25 de mayo de 1911 zarpó de Tampico el vapor Capitán A. F. Lucas con el primer cargamento de petróleo mexicano enviado al extranjero; con anterioridad, solamente se habían enviado pequeñas cantidades que nunca ameritaron fletar un buque-tanque. Santaella, *Industria*, 1919, p. 14. Véanse Manterola, *Industria*, 1938, p. 232; Bach y De la Peña, *Méjico*, 1938, p. 26, y Silva, "Cuestión", 1940, p. 50.

<sup>6</sup> Haber, Maurer y Razo, "Wlien", 2003.

<sup>7</sup> Con la guerra mundial el petróleo sufrió un cambio cualitativo derivado de la transformación tecnológica de la guerra; este energético fue considerado un producto vital para el esfuerzo bélico porque la maquinaria fundamental (tanques, vehículos, submarinos, aeroplanos, etc.), estaba impulsada por petróleo y sus derivados, además de que un número creciente de barcos también lo consumía. Duran, "Petróleo", 1982, p. 56.

<sup>8</sup> Manterola, *Industria*, 1938, p. 243, y Duran, "Petróleo", 1982, p. 64.

<sup>9</sup> «Rubioy "Role", 2006, p. 83.

México se convirtió en el gran exportador mundial, sólo después de Estados Unidos.<sup>10</sup>

La bonanza exportadora se mantuvo durante los años de 1918 a 1921; en ese lapso hubo una estrecha correlación entre la producción y la exportación: dos terceras partes del petróleo mexicano se exportaba, y tan sólo 6% de la producción se destinaba al consumo interno, en forma de combustibles, lubricantes, aceites de alumbrado o ceras.<sup>11</sup>

Después de esa cúspide de 1921 empezó el declive de la producción petrolera. Durante los siguientes años la producción mexicana bajó de manera consistente y precipitada, a tal grado que para 1930 su producción era sólo 20% de lo que había sido en 1921, y México sólo aportaba 3% de la producción mundial.<sup>12</sup>

Si bien la industria petrolera ya no recuperó los niveles de producción alcanzados en 1921, continuó la exportación de productos derivados del petróleo: gasolina refinada y kerosina hasta 1925, asfalto hasta 1927, y gasóleo y lubricantes hasta 1929. Así pues, aunque en menor escala, los productos refinados continuaron exportándose.<sup>13</sup> De este modo, para 1924, México todavía producía 46% del petróleo adquirido externamente por Estados Unidos, y mantenía también sus exportaciones a otros países, como Inglaterra, Alemania o Cuba.

#### HACIA EL CONSUMO INTERNO DE PETRÓLEO

Como hemos visto, de 1911 a 1921 México fue uno de los más importantes exportadores de petróleo en el mercado mundial. En esos años, el auge del petróleo, junto con la minería, permitieron que el sector exportador se convirtiera en el más dinámico de la economía.<sup>14</sup> Tan relevante papel desempeñó la industria petrolera que, para el año de 1921, contribuía con la tercera parte de los ingresos federales.

Para la segunda mitad de la década de 1920, el sector externo empezó a perder el dinamismo del periodo anterior. Entre otros cambios, la

<sup>10</sup> De acuerdo con Haber, para 1921 México aportaba 25% de la producción de petróleo en el mundo. Haber, Maurer y Razo, "When", 2003.

<sup>11</sup> Brown, Petróleo, 1998, p. 164.

<sup>12</sup> Haber, Maurer y Razo, "When", 2003.

<sup>13</sup> Rubio, "Role", 2006, p. 86.

<sup>14</sup> De acuerdo con Reynolds, el producto interno bruto entre 1910 y 1925 muestra un incremento neto de 2.5% anual, debido en particular al comportamiento exitoso de los grandes enclaves mineros y petroleros que, al quedar aislados de los efectos más serios de la fase militar de la revolución, crecieron a una tasa de 5.6% anual. Así, en estos años, salvo el caso de la minería y petróleo, la mayor parte de los sectores de la economía experimentaron descensos en la producción. Reynolds, *Economía*, 1973, p. 45.

industria petrolera entró en declive, mermó su producción, disminuyeron los precios del petróleo en el mercado mundial y se descubrieron nuevos yacimientos petroleros en otros países. En contraste, el mercado interno empezó a crecer: la industria manufacturera, después de la crisis del periodo revolucionario, se recuperó y expandió. También llegaron nuevas inversiones estadunidenses a la industria, como la Ford Motors, Dupont y Palmolive.<sup>15</sup> Para algunos especialistas, entre 1925 y 1940, la economía nacional experimentó cambios estructurales que le permitieron sentar las bases para el proceso de sustitución de importaciones a gran escala. Una transformación de fondo consistió en que la industria se convirtió en el sector más dinámico de la economía.<sup>16</sup> También la política de los gobiernos posrevolucionarios desarrolló una serie de estímulos para la promoción del mercado interno, y se llevaron a cabo cambios institucionales dirigidos a la construcción de infraestructura, destacadamente la construcción de carreteras.

En particular, en lo tocante al petróleo, existió desde la etapa revolucionaria la preocupación de fomentar su consumo interno. Con el creciente nacionalismo económico aumentó el interés para que la industria petrolera, en manos del capital extranjero, contribuyera al desarrollo económico del país. Este interés se reflejó en una serie de políticas públicas aplicadas por los nuevos gobiernos revolucionarios. Así, en 1915, la Comisión Técnica del Petróleo formuló un proyecto de ley que establecería "un impuesto al petróleo crudo y sus derivados que se exporten", y se exentaba de impuestos "al que se consumiera dentro de los límites de la república", esa exención se propuso tanto para los productos de la industria nacional como para los que provinieran del extranjero, dado que proponía la libre importación.<sup>17</sup> Con ello se gravaba a la exportación y se favorecía el consumo interno de petróleo. Otra de las preocupaciones que se manifestaron con la revolución fue la de promover la industrialización del petróleo, para lo cual se gravó mayormente al petróleo crudo que al refinado.<sup>18</sup>

En 1921, en plena etapa del auge exportador del petróleo, se estableció un impuesto a su exportación, quedando exento el que se consumía internamente. Más adelante, en 1929, se fijó un impuesto a la importación de petróleo, con lo que se pretendía reducir la dependencia de las importaciones y aumentar la demanda de la producción interna.<sup>19</sup> En

<sup>15</sup> Haber, *Industria*, 1992, p. 180.

<sup>16</sup> Cárdenas, *Industrialización*, 1995, p. 9, y Márquez, *Concentración*, 1992, pp. 321-322.

<sup>17</sup> *Memoria*, 1952, p. 354.

<sup>18</sup> Manterola, *Industria*, 1938, pp. 315-316, y *Memoria*, 1952, p. 354.

<sup>19</sup> Manterola, *Industria*, 1938, p. 348.

1932 se estableció un subsidio para la kerosina y el gas oil utilizados como materia prima en las industrias de transformación, con lo cual se les exentaba indirectamente del impuesto.<sup>20</sup> La industria aeronáutica fue igualmente favorecida con estímulos fiscales. En 1932 se definió un subsidio para el fomento de la aviación comercial a favor de las compañías que tuvieran servicios regulares para el transporte de pasajeros y carga. Este subsidio consistió en descuentos sobre el impuesto al consumo de gasolina.

Además de esta política de estímulos fiscales dirigida a favorecer el consumo interno del petróleo y sus derivados, existieron factores externos que orientaron la producción de las empresas petroleras hacia el mercado nacional. Desde mediados de la década de 1920 el principal comprador del petróleo mexicano, Estados Unidos, amplió sus fuentes de abastecimiento, por lo que disminuyó su demanda de petróleo mexicano. El descubrimiento de importantes yacimientos internos en California (1923) y en Oklahoma (1927), así como el surgimiento de productores emergentes en Venezuela y Persia y la recuperación de Rusia, aumentó la oferta de petróleo y México fue desplazado en el mercado mundial, particularmente en el estadunidense.<sup>21</sup> A la baja demanda del petróleo mexicano se agregó el establecimiento (en 1931) de un impuesto a la importación del petróleo por el gobierno de Estados Unidos.<sup>22</sup>

Por otra parte, para el abastecimiento del mercado interno se llevaron a cabo importaciones de petróleo y sus derivados. Así, no obstante que México era un importante productor de petróleo, las compañías hicieron importaciones; esto es, porque en algunos casos les resultaba más fácil importar derivados para algunas regiones distantes de los centros de abastecimiento. En general, la tendencia consistió en importar cada vez más productos refinados que petróleo crudo. En 1925 el valor de las importaciones sumó 12 884 822 pesos y para 1937 alcanzaba los 18 381 593 pesos.<sup>23</sup>

Para 1933 el secretario de Economía, Primo Villa Michel, declaraba que las empresas petroleras otorgaban una creciente atención al desarrollo de los mercados locales, debido, entre otros factores, a la sobreproducción y sobreabastecimiento de los grandes mercados del exterior. Con ello

<sup>20</sup> *Ibid.*, p. 15.

<sup>21</sup> Rubio, "Role", 2006, pp. 87-88.

<sup>22</sup> O'Connor señala que en 1931 el gobierno estadunidense adoptó varias medidas para regular la industria del petróleo, entre las cuales estaba fijar cuotas de producción y el impuesto a la importación de petróleo de 21 centavos de dólar por barril. Estas medidas obedecían a las demandas de los productores independientes locales. O'Connor, *Imperio*, 1956, p. 89, y *El Universal*, 10 de abril de 1933.

<sup>23</sup> Manterola, *Industria*, 1938, p. 252.

-afirmaba el funcionario- la industria del petróleo dependía menos de los cambios en el mercado internacional y favorecía el consumo interno.<sup>24</sup>

Tenemos entonces que, en forma paralela al crecimiento del mercado interno, en los años de 1925 a 1938 hubo una mayor demanda de petróleo, pero ¿en qué sectores de la economía se encontraban los mayores consumidores de petróleo? De acuerdo con dos especialistas, en 1924 el consumo interno de petróleo era de más de 2 000 000 de metros cúbicos, de los cuales las compañías petroleras consumían un poco más de la tercera parte y los ferrocarriles, los automóviles, las industrias y el consumo doméstico, el resto.<sup>25</sup> Para ese año, el consumo nacional de petróleo representaba 12% de la producción total, y ya para 1937 se triplicó para alcanzar 46%. Lo más sobresaliente de esta situación era que este aumento se registraba sobre todo en el consumo de productos refinados.<sup>26</sup>

#### LA REFINACIÓN Y LOS DERIVADOS DEL PETRÓLEO

Sin duda, uno de los principales indicadores que permiten entender el impacto de la industria petrolera en el mercado nacional se observa al examinar cómo se llevó a cabo su propio proceso de industrialización. La refinación del petróleo permitió un mayor consumo de los derivados del petróleo: gasolina, combustóleo, gas oil, kerosina,<sup>27</sup> lubricantes,<sup>28</sup> parafina<sup>29</sup> y asfalto.<sup>30</sup> Cada uno tuvo un efecto multiplicador en el proceso de industrialización que se vivió en esos años, impulsando el sistema de transporte, propiciando el crecimiento industrial y cambiando los hábitos de consumo doméstico. Así, por ejemplo, el consumo de la gasolina se dio paralelamente al desarrollo de la industria automotriz y la aeronáutica, y el combustóleo fue utilizado por los ferrocarriles.

Una de las primeras y más importantes refinerías que se estableció en el país fue la de Minatitlán en 1909, y ya para 1924 existían 19. La mayoría de ellas fueron instaladas por las compañías petroleras cerca de las

<sup>24</sup> *El Universal*, 1 de abril de 1934,

<sup>25</sup> Sterret y Davis, "Situación", 1994, p. 136.

<sup>26</sup> Bach y De la Peña, *Méjico*, 1938, p. 30. •

<sup>27</sup> La kerosina se empleaba para el alumbrado, así como para la calefacción y para cocinar en los hogares.

<sup>28</sup> Los lubricantes se usaron principalmente en las industrias, en máquinas pesadas y de alta velocidad.

<sup>29</sup> La parafina sirvió para la fabricación de velas y cerillos, también como sustancia aisladora e impermeabilizante, para la preparación de envases, para la elaboración de papel o cartón parafinado y para usos medicinales.

<sup>30</sup> El asfalto fue empleado para la pavimentación de carreteras, y también como impermeabilizante.

zonas de explotación petrolera en la región de Veracruz y Tamaulipas. La cercanía a las zonas petroleras obedecía al interés de que el petróleo refinado fuera fácilmente exportado a través de los puertos de Tampico y Tuxpan.<sup>31</sup> Cabe decir que el gobierno federal tuvo un especial interés en fomentar la industria de refinación, cuyos productos, como ya se mencionó, pagaban un menor impuesto que el petróleo crudo. En 1920, el presidente De la Huerta expresaba: "El ejecutivo ha hecho todos los esfuerzos posibles para que se establezcan refinerías de petróleo en nuestro país, pues considera que la refinación es propiamente la industria petrolera."<sup>32</sup> Desde 1923,<sup>33</sup> las autoridades señalaban la necesidad de mejorar los procedimientos de refinación de las industrias petroleras, concretamente resaltaban la necesidad de construir refinerías y oleoductos al interior del país para así aprovisionar a la meseta central, la zona de mayor consumo de petróleo. Todo lo anterior con la finalidad de suministrar combustible barato para la industrialización del país, así como industrializar la agricultura y, en general, facilitar los transportes.<sup>34</sup>

Un cambio cualitativo en la orientación del consumo de petróleo estuvo marcado por el establecimiento -por parte de la compañía El Águila- de la refinería de Azcapotzalco en la ciudad de México.<sup>35</sup> En 1932 entró en operación esta refinería, teniendo una capacidad nominal de destilación de más de 1 748 metros cúbicos diarios, que representaban 10.7% de la capacidad instalada en el país.<sup>36</sup> El abastecimiento del mercado interno era su orientación principal, con el propósito de lograr la distribución de productos derivados del petróleo en la zona de mayor concentración poblacional y de más amplio consumo. Además, se contaba con un oleoducto desde la zona de producción petrolera, permitiéndole disponer del petróleo crudo necesario para la refinación sin grandes recargos por el transporte del mismo.<sup>37</sup>

La producción de refinados tuvo un comportamiento fluctuante. En 1921, año de la gran producción petrolera, alcanzó una cantidad máxima de 11 309 417 metros cúbicos, pero después tendió a descender: en 1927, fue de 6 418 292 metros cúbicos; en 1932 bajó aún más su producción,

<sup>31</sup> Manterola, *Industria*, 1938, pp. 65-66.

<sup>32</sup> *La industria*, 1993, p. 45.

<sup>33</sup> Véase *Revista de Hacienda*, 28 de mayo de 1923, y *Boletín del Petróleo*, febrero de 1926.

<sup>34</sup> Paredes, *Problema*, 1933, p. 69.

<sup>35</sup> Lavín, *Petróleo*, 1979, p. 159, y Bach y De la Peña, *Méjico*, 1938, p. 30.

<sup>36</sup> Garza, *Proceso*, 1985, p. 248.

<sup>37</sup> El oleoducto a la ciudad de Méjico se integró de varias secciones, con origen en el puerto de Tampico. La longitud total de este ducto fue aproximadamente de 489.3 kilómetros, y dotó a esta ciudad de petróleo crudo para refinarlo en su propia planta. Para 1940, del petróleo transportado por ductos llegaba a la capital 32%. *Ibid.*, pp. 250-251.

como efecto de la crisis de 1929, y llegó en su cuota más baja a un monto de 3 805 200 metros cúbicos, pero nuevamente se recuperó para 1937 y alcanzó los 6 838 410 metros cúbicos.<sup>38</sup> Lo destacable es que la proporción de petróleo refinado tuvo un aumento notable, de tal manera que en 1921 se refino 38% de la producción total; para 1934 se alcanzó el porcentaje de 72.5, y en 1937 aumentó a 95.1%.<sup>39</sup> Así, el país pasaba de ser un exportador de petróleo crudo a un productor de refinados, y un creciente porcentaje de estos refinados se destinaba al consumo interno. La demanda interna crecía y las compañías petroleras aprovechaban esa circunstancia para refinar el máximo posible.<sup>40</sup> Cabe decir que un poco más de la tercera parte del consumo interno del petróleo se destinó a la misma industria petrolera, para su sistema de transporte, las calderas de sus refinerías, sus plantas de bombeo, sus campamentos y, en general, para cubrir sus servicios. El resto fue demandado para los ferrocarriles, los automóviles, las industrias y el consumo doméstico.<sup>41</sup>

El consumo interno de los productos refinados iba en aumento, mientras el del petróleo crudo descendía (véase cuadro 1). De los refinados, la fracción de mayor consumo era el combustóleo,<sup>42</sup> que pasó de 709 442 metros cúbicos en 1926 a 2 209 362 metros cúbicos en 1937, triplicando su producción. El combustóleo fue utilizado principalmente por los ferrocarriles. Después, en orden de importancia, siguió la gasolina, cuya producción en 1926 fue de 127 334 metros cúbicos, y aumentó a 469 108 metros cúbicos en 1937, y se destinó a la industria automotriz y la aeronáutica. Con una menor proporción figuraban los otros derivados de petróleo, demandados por la industria y el consumo doméstico. Otro aspecto digno de atención fue el alza en el consumo de petróleo registrado durante el gobierno de Cárdenas; lo anterior se explica, en parte, por la política económica desarrollada por este gobierno de aumentar el gasto en obras de infraestructura e impulsar la industria. Así, por ejemplo, hubo un mayor presupuesto para carreteras y ferrocarriles, que a su vez demandaron un mayor consumo de productos refinados de petróleo.<sup>43</sup>

<sup>38</sup> Manterola, *Industria*, 1938.

<sup>39</sup> Baclí y De la Peña indican que para 1937 la refinación de petróleo alcanzaba 95%, mientras Padilla Aragón da la cifra de 87%, Bach y De la Peña, *Méjico*, 1938, p. 30, y Padilla, "Industria", 1958, p. 54.

<sup>40</sup> Manterola, *Industria*, 1938, p. 136, y Paredes, *Problema*, 1933.

<sup>41</sup> "Boletín del Petróleo", diciembre de 1926, julio de 1927 y junio de 1930.

<sup>42</sup> En las estadísticas oficiales de la época se designa combustible a este derivado, pero en algunos documentos se le menciona como combustóleo; para evitar confusión, con el primer término utilizamos el de combustóleo.

<sup>43</sup> Wilkie, *Revolución*, 1978, y Haber, *Industria*, 1992, p. 219.

**CUADRO 1. CONSUMO INTERNO DE PETRÓLEO CRUDO Y DERIVADOS, 1926-1937 (METROS CÚBICOS)**

| <i>Años</i> | <i>Totales</i> | <i>Petróleo crudo</i> | <i>Corribustóleo</i> | <i>Gas oil</i> | <i>Gasolina</i> | <i>Kerosina</i> | <i>Lubricantes</i> | <i>Asfalto</i> |
|-------------|----------------|-----------------------|----------------------|----------------|-----------------|-----------------|--------------------|----------------|
| 1926        | 2 305943       | 1068499               | 709442               | 166422         | 127334          | 39014           | 16621              | 9874           |
| 1927        | 1881336        | 498944                | 825529               | 236997         | 155993          | 35011           | 17239              | 834            |
| 1928        | 1686543        | 230886                | 866919               | 130642         | 180 780         | 39337           | 18831              | 894            |
| 1929        | 1 771377       | 210616                | 995 528              | 73854          | 212217          | 41539           | 15894              | 3221           |
| 1930        | 1 781 191      | 230854                | 1003443              | 77403          | 238294          | 51701           | 15208              | 5648           |
| 1931        | 1944 100       | 642 042               | 835507               | 54245          | 184661          | 57 783          | 19374              | 5565           |
| 1932        | 1870492        | 379946                | 991086               | 82 754         | 189850          | 42283           | 19405              | 8320           |
| 1933        | 1994331        | 218495                | 1 144 779            | 95482          | 245410          | 41505           | 22652              | 9874           |
| 1934        | 2384041        | 138 716               | 1525 500             | 110150         | 305 769         | 49266           | 28 770             | 19192          |
| 1935        | 2 655 363      | 80549                 | 1766431              | 140 118        | 331549          | 49085           | 34294              | 13051          |
| 1936        | 2 695 958      | 68357                 | 1808036              | 84539          | 397917          | 36534           | 32029              | 22505          |
| 1937        | 3150055        | 108 873               | 2209 362             | 85 701         | 469 108         | 38368           | 38616              | 28 793         |

Fuente: Manterola, *Industria*, 1938.

## LOS FERROCARRILES Y LA INDUSTRIA DEL PETRÓLEO

Como se mencionó, fue el combustóleo el derivado del petróleo de mayor demanda en el mercado nacional; su consumo se triplicó en los años de 1926 a 1937. Este aumento en la demanda obedeció en gran medida al consumo de los ferrocarriles. Desde el porfiriato este medio de transporte empezó a sustituir al carbón por el petróleo.<sup>44</sup> A diferencia de aquél,<sup>45</sup> el petróleo representó un combustible con mayores ventajas, en principio por, su mayor eficiencia calorífica, a la vez que requería de menor espacio para su almacenamiento e implicaba una reducción de personal en las locomotoras.<sup>46</sup> Sin duda, es necesario examinar cómo en los ferrocarriles se llevó a cabo el proceso de sustitución del carbón por el petróleo; el mejor conocimiento de este proceso permitiría comprender el vínculo entre la historia de los ferrocarriles y la industria petrolera.

Para 1932, del total del consumo de derivados petroleros, cerca de 50% era requerido por los ferrocarriles.<sup>47</sup> Las principales líneas ferrocarrileras demandaron una mayor disponibilidad de combustóleo y de otros derivados de petróleo. Así, observamos que su demanda para el mismo año llegó a la suma de 724 125 406 litros y era utilizado por las principales líneas ferrocarrileras (véase cuadro 2).

Desde el principio los ferrocarriles aparecen estrechamente ligados a los avatares del petróleo y sus derivados. Especialmente favorecieron su consumo interno, al transportar a diferentes zonas de la república, pero especialmente a la ciudad de México, una creciente carga de petróleo. Así, entre 1926 y 1937 se movilizó, en promedio, un poco más de 1 000 000 de toneladas de petróleo, que representaron entre 6 y 7% del total de mercancías transportadas por el ferrocarril.<sup>48</sup> El transporte ferrocarrilero de petróleo sólo fue superado por el de los minerales, que fueron la principal carga de este medio de transporte. Entre los principales destinos a donde llegaba el petróleo por medio del ferrocarril figuraba, en primer lugar, la ciudad de México, a donde arribaba 36%. Debe mencionarse que esta ciudad no sólo era receptora de petróleo, sino que también redistribuía a otras entidades del país. Después de la ciudad de México, otras ciudades a donde llegaba este abastecimiento eran: Monterrey, Pachuca, Fresnillo, Guadalajara, Puebla, Tampico, San Luis

<sup>44</sup> Véanse Brown, *Petróleo*, 1998, p. 49, y Kuntz y Riguzzi, *Ferrocarriles*, 1996, p. 336.

<sup>45</sup> Cabe señalar que México no producía el suficiente carbón y tenía que importarlo. En 1912 el consumo de petróleo hizo bajar el consumo del carbón extranjero de 1 300 000 toneladas a 390 000 toneladas. Urbina, *Cuestión*, 1915, p. 32.

<sup>46</sup> Boletín de Petróleo, septiembre de 1925.

<sup>47</sup> Paredes, *Problema*, 1933, p. 72.

<sup>48</sup> Manterola, *Industria*, 1938, p. 156.

**CUADRO 2. CONSUMO DE PETRÓLEO  
POR LOS FERROCARRILES EN EL AÑO DE 1932  
(CANTIDADES EN LITROS)**

|                                      |                   |
|--------------------------------------|-------------------|
| <b>Tehuantepec</b>                   | <b>21641264</b>   |
| <b>Ferrocarril Mexicano</b>          | <b>41433 197</b>  |
| <b>Minatitlán a El Carmen</b>        | <b>731 564</b>    |
| <b>Sud Pacífico División Sonora</b>  | <b>25 433 552</b> |
| <b>Sud Pacífico División Sinaloa</b> | <b>23085 192</b>  |
| <b>Tijuana-Tecate</b>                | <b>1097091</b>    |
| <b>Interoceánico División Puebla</b> | <b>50 525 342</b> |
| <b>Interoceánico División Jalapa</b> | <b>46 638 369</b> |
| <b>Monte Alto</b>                    | <b>745 467</b>    |
| <b>Querétaro</b>                     | <b>73 698 856</b> |
| <b>Centro</b>                        | <b>58 047 848</b> |
| <b>Cárdenas</b>                      | <b>82 508 763</b> |
| <b>Golfo</b>                         | <b>43 674291</b>  |
| <b>Guadalajara</b>                   | <b>33152953</b>   |
| <b>Monterrey</b>                     | <b>68823 165</b>  |
| <b>Pacífico</b>                      | <b>30177651</b>   |
| <b>México</b>                        | <b>42 737 034</b> |
| <b>Torreón</b>                       | <b>51 923 790</b> |
| <b>Sureste</b>                       | <b>28070017</b>   |
| <b>Total</b>                         | <b>724 125406</b> |

Fuente: *Boletín de Petróleo, abril, mayo y junio de 1933.*

Potosí, Torreón, Tolteca, Chihuahua, entre otras. Como vemos, el petróleo preferentemente se destinaba a los centros industriales y urbanos de mayor población.

**EL PETRÓLEO Y LA CONSTRUCCIÓN DE CARRETERAS**

Después de la producción de combustóleo siguió en orden de importancia la gasolina, que tuvo un gran crecimiento al pasar de 179 000 000 de litros en 1926 a 504 000 000 en 1937.<sup>49</sup> Preferentemente fue la naciente industria automotriz la que hizo un mayor uso de este combustible y, en una menor

proporción, la industria aeronáutica. Así, de forma paralela al consumo de la gasolina, durante estos años creció la planta vehicular, automóviles, camiones de pasajeros y de carga (véase cuadro 3).

Asimismo, en el alto consumo de la gasolina de esos años influyó la política económica del presidente Elias Calles. Una de sus medidas relevantes al respecto fue la creación de la Comisión Nacional de Caminos. Esta comisión quedó integrada por tres miembros que representaban, respectivamente, al ejecutivo y a los secretarios de Hacienda y al de Obras Públicas, y que tenía como principal objetivo desarrollar una política constructora de caminos, así como la de crear un sistema nacional de carreteras troncales.<sup>50</sup> Para poner en marcha este programa de carreteras se estableció un impuesto a la gasolina, y su producto se destinó tanto a la construcción como al mejoramiento de los caminos nacionales.<sup>51</sup> Junto con la recaudación del impuesto a la gasolina aumentó la producción de este combustible (véase cuadro 4). Y, cabe señalar, para el gobierno federal este impuesto terminó por convertirse en un recurso significativo en sus ingresos, pues mientras que a finales de la década de 1920 y principios de la de 1930 los impuestos a la producción y exportación del petróleo descendían, los ingresos por el impuesto a la gasolina aumentaban y compensaban de alguna forma este descenso.

Por otra parte, la construcción de carreteras demandó la producción de asfalto, que de 9 874 metros cúbicos, en 1926, alcanzó los 28 793 metros cúbicos en 1937 (véase cuadro 1). En ese entonces había carreteras petrolizadas, revestidas y de terracerías, y se llegaron a construir 9 929 kilómetros. Hacia 1927 se terminó de construir la primera carretera México-Puebla, para después continuar a Veracruz. Más tarde fueron trazadas las de México-Pachuca, México-Toluca, México-Acapulco y, en 1928-1929, las de México-Laredo y Nuevo Laredo-Matamoros. De 1927 a 1930 se construyeron 1 426 kilómetros, de los cuales sólo 37.9% tenía asfalto, siendo los demás revestidos o de terracería.<sup>52</sup>

Entre 1925 y 1928, periodo en que dio inicio al programa de construcción de carreteras, se construyeron 700 kilómetros, y para 1930 se alcanzaron los 1 426 kilómetros. Fue en la época del presidente Cárdenas cuando se tuvo el mayor impulso a la construcción caminera, pues la cifra de 1930 se multiplicó por siete hasta llegar a un total de 9 929 kiló-

<sup>50</sup> Sterret y Davis, "Situación", 1994, p. 97.

<sup>51</sup> Este impuesto se estableció con la cuota de tres centavos por litro a toda la gasolina producida en el país e importada, después aumentó a cuatro centavos en 1929, en 1931 a seis centavos y en 1933 se fijó en ocho centavos. Manterola, *Industria*, 1938, pp. 359-362, y Santaella, *Petróleo*, 1937, p. 42.

<sup>52</sup> Garza, *Proceso*, 1985, p. 279.

**CUADRO 3. NÚMERO DE VEHÍCULOS  
EN LOS AÑOS DE 1925 A 1937**

| <i>Año</i> | <i>Automóviles</i> | <i>Camiones de pasajeros</i> | <i>Camiones de carga</i> |
|------------|--------------------|------------------------------|--------------------------|
| 1925       | 40076              | 5476                         | 7999                     |
| 1926       | 43305              | 5344                         | 9574                     |
| 1927       | 44161              | 5137                         | 11712                    |
| 1928       | 49059              | 5 550                        | 12525                    |
| 1929       | 62461              | 6299                         | 16031                    |
| 1930       | 63073              | 6261                         | 18331                    |
| 1931       | 62 085             | 6287                         | 19523                    |
| 1932       | 59628              | 5296                         | 20 702                   |
| 1933       | 66445              | 6607                         | 24497                    |
| 1934       | 74212              | 6 973                        | 27236                    |
| 1935       | 64663              | 6828                         | 23 792                   |
| 1936       | 67166              | 7828                         | 25688                    |
| 1937       | 78155              | 8489                         | 33 746                   |

Fuente: *Estadísticas, 2000, t. n.*

**CUADRO 4. CONSUMO DE GASOLINA E IMPUESTOS DE 1925 A 1937**

| <i>Año</i> | <i>Consumo en litros</i> | <i>Impuesto por litro</i> | <i>Impuestos a la gasolina<br/>(en pesos)</i> |
|------------|--------------------------|---------------------------|---|
| 1925       | 141295000                | 0.03                      | 4 283 885                                     |
| 1926       | 179812000                | 0.03                      | 5 392 360                                     |
| 1927       | 192264000                | 0.03                      | 5 767920                                      |
| 1928       | 218 699000               | 0.03                      | 6560970                                       |
| 1929       | 259267000                | 0.04                      | 10371 148                                     |
| 1930       | 314538000                | 0.04                      | 12581520                                      |
| 1931       | 272 202 000              | 0.06                      | 16332 120                                     |
| 1932       | 259816000                | 0.06                      | 15586960                                      |
| 1933       | 251 776 000              | 0.08                      | 20 142 180                                    |
| 1934       | 327 069000               | 0.08                      | 26 167 120                                    |
| 1935       | 352 896 000              | 0.08                      | 28231 680                                     |
| 1936       | 423 979000               | 0.08                      | 33918320                                      |
| 1937       | 504596000                | 0.08                      | 40367680                                      |

Fuente: Caso, "Comunicaciones", 1961.

metros en 1940. De ese total, 48,1% (4 781 kilómetros) estaba asfaltado, y el restante revestido o de terracería.<sup>53</sup> Durante ese gobierno se concluyó la carretera México-Laredo, que unía a la capital del país con el mercado estadounidense, además de las carreteras México-Oaxaca, México-Guadalajara y México-Veracruz, y otras en el centro del país. Así, como era previsible, la construcción de carreteras aumentó la demanda de asfalto, lubricantes y gasolina.

Cabe señalar que con la construcción de la red caminera, junto a la reactivación de los ferrocarriles, se intercomunicó de mejor manera a los centros urbanos e industriales, reduciéndose el costo de las transacciones y, consecuentemente, se estimuló y amplió el mercado interno.

#### LA CIUDAD DE MÉXICO: PRINCIPAL CENTRO CONSUMIDOR DE PETRÓLEO

Como hemos visto, existen varios indicadores que muestran que la ciudad de México fue la zona de mayor consumo de petróleo en el país. Por una parte, esta ciudad se consolidó como centro de la red carretera y ferrocarrilera nacional. También fue muy importante la construcción, en 1932, de la refinería de Azcapotzalco que, junto con su oleoducto, convirtió a la ciudad de México en la principal receptora de petróleo en el mercado nacional. Ciertamente el interés de las empresas petroleras de hacer esta obra de infraestructura fue cubrir la demanda de la principal ciudad del país. En ese entonces la ciudad contaba con un poco más de 1 000 000 de habitantes y concentraba 27.2% de la producción industrial nacional.<sup>54</sup> Además de los transportes, ferrocarriles y automóviles, la industria fue el principal consumidor de productos derivados del petróleo, por lo que su disponibilidad fue un factor de atracción estratégica para la localización de diversas empresas industriales. Para 1936 una variada gama de industrias consumía petróleo (véase cuadro 5); entre estas destacaban una planta eléctrica, una productora de cemento y la misma refinería de Azcapotzalco. Por ello, y a medida que la ciudad de México continuaba su acelerado proceso de industrialización y crecimiento poblacional, las instalaciones de esta refinería se fueron ampliando y modernizando. Para 1936 tuvo una producción de 763 354 metros cúbicos de derivados del petróleo, ocupando un cuarto lugar en cuanto a producción, después de las grandes refinerías de Tampico y Minatitlán, de la compañía El Águila, y la de Tampico, perteneciente a la Huasteca Petroleum.<sup>55</sup>

<sup>53</sup> *Ibid.*, y Haber, *Industria*, 1992, p. 219.

<sup>54</sup> Garza, *Industria*, 1985, p. 248.

<sup>55</sup> *El petróleo*, 1940, p. 116.

**CUADRO 5. CONSUMO INDUSTRIAL DE PETRÓLEO  
EN EL DISTRITO FEDERAL EN 1936 (BARRILES DIARIOS)**

|                                  |             |
|----------------------------------|-------------|
| <b>Planta eléctrica Nonoalco</b> | <b>2000</b> |
| Cemento Mixcoac                  | 480         |
| Refinería Azcapotzalco           | 333         |
| La Consolidada                   | 133         |
| San Antonio Abad                 | 80          |
| Loreto, fábrica de papel         | 50          |
| Tubos de albañil                 | 50          |
| Éuzcadi                          | 45          |
| Fierro y Acero de México         | 40          |
| La Magdalena                     | 37.8        |
| La Hormiga                       | 37.8        |
| Vidriera México                  | 53          |
| Palmolive                        | 31          |
| Ánfora                           | 30          |
| La Popo                          | 26.6        |
| La Carolina                      | 25          |
| Cervecería Modelo                | 23.3        |
| Beneficencia Pública             | 20          |
| El Pino, fábrica de aguarrás     | 20          |
| Fábrica de jabón La Luz          | 19.6        |
| San Ildefonso                    | 18.9        |
| <b>Total</b>                     | <b>3535</b> |

Fuente: Noriega, *Influencia*, 1944.

**EL PROBLEMA DE LOS PRECIOS DEL PETRÓLEO**

Sin duda el principal obstáculo para el incremento del consumo interno de petróleo era su alto precio. Especialistas de esa época<sup>36</sup> coincidieron en señalar la necesidad de que la producción petrolera se destinara en su mayor parte al consumo interno, pero ubicaban el alto precio del petróleo como el impedimento más serio para lograr este objetivo. El dominio que ejercían las grandes empresas extranjeras sobre la producción, los medios de comunicación, la refinación y el almacenamiento, les permitía fijar y controlar fácilmente los precios. Entre estas grandes compa-

Véanse Paredes, *Problema*, 1933, y Manterola, *Industria*, 1938.

nías estaban El Águila, Standard Oil, Huasteca, Sinclair, The Texas Company y la Gulf. Como se sabe, los pequeños productores siempre se vieron obligados a venderles su petróleo según la tarifa fijada por las grandes compañías. Es de señalar que se carece aún de un estudio que dé cuenta de cómo se llevó a cabo la competencia entre las grandes compañías petroleras por el dominio del mercado interno.<sup>57</sup>

Así, resultaba el caso absurdo de que siendo México un productor importante de petróleo, pagaba precios más altos que otros países importadores o productores en corta escala. Como era el caso, en 1932, del precio de la tonelada de petróleo en la ciudad de México que se cotizaba 17 pesos por arriba del de la ciudad de Buenos Aires.<sup>58</sup>

En general, los principales derivados del petróleo, como la gasolina, la kerosina, el combustóleo, lubricantes, parafina y asfalto, tuvieron precios comparativamente más elevados a los de otros países. El combustóleo muchas veces representó para los ferrocarriles un alto costo, lo que motivó la intervención del gobierno federal para establecer el Control de Administración del Petróleo Nacional que, entre sus objetivos tuvo el de suministrar combustible barato a este medio de transporte y, para ello, se obligó a las compañías proveedoras a reducir el precio de sus combustibles.

Particularmente llamaba la atención el alto precio de venta de la gasolina. Entre 1925 y 1927 se estuvo publicando en la prensa nacional la comparación de precios de la venta al menudeo de este combustible en la ciudad de México y diferentes ciudades de Estados Unidos. En la primera, en promedio, el precio por litro se vendió en 20 centavos, mientras que en San Luis Missouri su precio era de once centavos, lo mismo que en Nueva York y en San Francisco; por su parte, en San Luis Illinois era de diez centavos. Para 1930, los precios por litro, en centavos mexicanos, eran de 16 en México; diez en Nueva York; doce en San Francisco; diez en San Luis Missouri, y once en San Luis Illinois.

En 1925, en un comunicado de la Secretaría de Industria, Comercio y Trabajo se afirmaba que era exagerado el precio al que se expendía la gasolina de 20 centavos por litro. También se hizo una estimación, contando todos los gastos, de cuánto debería costar el litro: trece centavos (véase cuadro 6). Además, se presentaba el precio de la gasolina en otros países, cuya venta, en moneda mexicana, oscilaba entre ocho y diez centavos por litro: en Dinamarca, en doce; en Holanda, en diez; en Noruega, en 16; en España, entre 16 y 18, y en Inglaterra en 16 centavos.

Para un acercamiento a esta problemática, véase Brown, "Empresa", 1997, pp. 322-323.  
Paredes, *Problema*, 1933, p. 48.

**CUADRO 6. ESTIMACIÓN DE LO QUE DEBERÍA COTIZARSE  
EN EL PRECIO DEL LITRO DE GASOLINA EN 1925 (EN CENTAVOS)**

|   | <i>Por litro</i> |
|---|------------------|
| <b>Costo de producción</b>                                  | <b>0.0240</b>    |
| <b>Flete de Tampico a México</b>                            | <b>0.0269</b>    |
| <b>Impuesto municipal</b>                                   | <b>0.0100</b>    |
| <b>Impuesto 25% federal</b>                                 | <b>0.0025</b>    |
| <b>Impuesto 10% adicional</b>                               | <b>0.0010</b>    |
| <b>Impuesto predial, de patente, timbres, y de la renta</b> | <b>0.0100</b>    |
| <b>Gastos de ventas, gastos generales, etc.</b>             | <b>0.0100</b>    |
| <b>Impuesto federal de caminos</b>                          | <b>0.0300</b>    |
| <b>Comisión a los revendedores</b>                          | <b>0.0200</b>    |
| <b>Total por litro</b>                                      | <b>0.1344</b>    |

Fuente: Paredes, *Problema*, 1933.

Mientras, en México se llegó a cotizar hasta en 25 centavos por litro. Despues de la eliminación del impuesto a la importación de la gasolina y cuando se hizo más activa la competencia, el precio bajó a fines de 1927 a once centavos por litro, para subir a 18 centavos por litro en 1929, cuando para ello se pusieron de acuerdo diversas compañías vendedoras. Aunque debe reconocerse que al interior de la república también variaron las cotizaciones del precio de la gasolina, llegando a cifras diferenciales de hasta once centavos entre una ciudad y otra (véase cuadro 7).

Eran unas cuantas compañías las que dominaban el mercado interno de la gasolina en ese entonces. El Águila (Shell) controlaba 33.7%; la Huasteca (Standard Shell), 24.3%; Sinclair-Pierce, 21.6% y California Standard, 20.4%.<sup>59</sup> Estas compañías se disputaron el control del mercado de la gasolina y desataron una guerra de precios en su disputa. La Standard de California, buscando ampliar su mercado, bajó los precios de la gasolina hasta los doce centavos por litro. La respuesta de las otras grandes compañías no se hizo esperar: la Huasteca, El Águila y la Pierce se reunieron en San Antonio Texas y llegaron al acuerdo de fijar en 18 centavos el precio de la gasolina.<sup>60</sup>

Brown, "Empresa", 1997, p. 324.  
Paredes, *Problema*, 1933, p. 70.

**CUADRO 7, PRECIO AL MENUDEO DE LA GASOLINA  
DE 1933 A 1936 (PESOS MEXICANOS POR LITRO)**

| <i>Ciudades</i>  | <i>1933</i> | <i>1934</i> | <i>1935</i> | <i>1936</i> |
|------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Ciudad de México | 0,20        | 0,20        | 0,19        | 0,18        |
| Chihuahua        | 0,20        | 0,21        |             | 0,20        |
| Campeche         | 0,22        | 0,22        |             |             |
| Guadalajara      | 0,20        | 0,20        | 0,20        | 0,19        |
| Hermosillo       | 0,23        | 0,23        |             | 0,19        |
| Mazatlán         | 0,23        | 0,23        | 0,23        | 0,20        |
| Mérida           | 0,20        | 0,21        |             | 0,21        |
| Monterrey        | 0,19        | 0,20        |             | 0,19        |
| Puebla           | 0,20        | 0,20        | 0,19        | 0,19        |
| Pachuca          | 0,21        | 0,21        |             | 0,18        |
| Saltillo         | 0,19        | 0,20        |             | 0,19        |
| Tampico          | 0,18        | 0,19        |             | 0,17        |
| Torreón          | 0,18        |             |             | 0,21        |
| Veracruz         | 0,21        | 0,21        | 0,18        | 0,18        |
| Villahermosa     | 0,29        | 0,28        |             | 0,27        |

Fuente: Manterola, *Industria, 1938.*

Para 1934, El Águila, una de las principales compañías abastecedoras del mercado interno, incrementó el precio de gasolina a 21 centavos. Esta medida fue secundada por las demás empresas petroleras.<sup>61</sup> Con motivo de este incremento los transportistas y taxistas de la ciudad de México y otras zonas de la república promovieron huelgas y manifestaciones. Este sector de trabajadores denunció que con el alto precio de la gasolina se hacían incosteables los transportes.<sup>62</sup>

El alza de la gasolina despertó gran descontento entre los consumidores, así como entre las diversas industrias y ramas de la economía que dependían cada vez más del autotransporte para el movimiento de sus mercancías. Todo indica, pues, que este energético se había vuelto indispensable para el funcionamiento y desarrollo de la economía nacional.

<sup>61</sup> En los expendios de gasolina, las empresas petroleras colocaron carteles con la siguiente leyenda: gasolina, litro: trece centavos; impuesto directo: ocho centavos, total 21 centavos. *El Universal, 19 de julio de 1934.*

<sup>62</sup> *El Universal, 23-27 de julio de 1934.*

**HACIA UNA MAYOR INTERVENCIÓN ESTATAL  
EN EL MERCADO INTERNO DEL PETRÓLEO**

Para la década de 1930, dada la importancia que había adquirido el petróleo y sus derivados en el mercado interno, el gobierno federal aplicó una serie de medidas tendientes a regular su consumo. El objetivo era asegurar el suministro y precios controlados de estos combustibles, para así promover la industrialización del país y mejorar la capacidad adquisitiva de la población.

Una de las medidas fue establecer una empresa nacional de petróleo. El ejecutivo federal, de acuerdo con el decreto del 28 de diciembre de 1933, organizó la compañía Petróleos de México (PETROMEX),<sup>63</sup> cuyo capital social sería de 20 000 000 de pesos, suscrito 50% por el gobierno federal en acciones A y 50% por accionistas mexicanos, en acciones serie B.<sup>64</sup> La preocupación del gobierno al formar esta empresa era que las fuentes de producción, así como los oleoductos, las refinerías y la organización del petróleo y sus derivados se encontraba en manos del capital extranjero. Esto provocaba una influencia desfavorable en la economía nacional, primero, porque subordinaba el desarrollo industrial del país a los precios elevados de dichas empresas y, segundo, porque reducía el poder de consumo de la población al exportarse la mayor parte de las ganancias del petróleo al extranjero,<sup>65</sup> por lo que la creación de PETROMEX buscaba regular el mercado interno del petróleo, asegurar su abastecimiento y, especialmente, satisfacer las necesidades del gobierno y de Ferrocarriles Nacionales de México, así como facilitar el adiestramiento del personal técnico mexicano en los trabajos de la industria petrolera.<sup>66</sup>

En el Plan Sexenal, elaborado por el Partido Nacional Revolucionario en 1933, también se hizo referencia al petróleo pues, entre otros aspectos, mencionaba que "se intervendrá para lograr el equilibrio de las fuerzas económicas de la industria petrolera, estimulando el desarrollo de las empresas nacionales y creando un organismo semioficial de apoyo y regulación".<sup>67</sup> En este plan se asentaba la intención del gobierno federal de intervenir en la industria petrolera a través de la creación de un organismo semioficial que regulara y coordinara las tarifas de los energé-

<sup>63</sup> Meyer señala que los encargados de vigilar a la industria petrolera en la Secretaría de Industria lanzaron a través del *Boletín del petróleo* la idea de formar una empresa oficial similar a los Yacimientos Fiscales de Argentina. Meyer, México, 1972, p. 297.

<sup>64</sup> *El Universal*, 16 de mayo de 1934.

<sup>65</sup> Declaraciones del secretario de Economía, Primo Villa Michel, para fundamentar el establecimiento de PETROMEX. *El Universal*, 16 de mayo de 1934.

<sup>66</sup> *Diario de Debates de la Cámara de Diputados*, 20 de diciembre de 1933.

<sup>67</sup> *Ibid.*

ticos y de los transportes de modo tal que "la industria se desenvuelva por y no para la energía" y a través del sistema ferroviario estatal.<sup>68</sup>

Tenemos entonces que para la clase política posrevolucionaria el petróleo y sus derivados eran esenciales para el desarrollo de la economía nacional, ya que este energético impactaba directamente en el transporte, tanto a los automotores como a los ferrocarriles; también la industria dependía del combustible y lubricantes; en el consumo doméstico se utilizaban crecientemente las lámparas y estufas de petróleo, y aun la industria eléctrica consumía cada vez más petróleo, pues de 500 000 kilowatts que medía la capacidad eléctrica total instalada en el país, 43%, es decir 215 000 kilowatts, correspondía a plantas termoeléctricas que se alimentaban con aceite mineral y sus derivados, todos de procedencia nacional.<sup>69</sup> Por todo ello, una preocupación estratégica de los gobiernos posrevolucionarios fue intervenir en la regulación del transporte y la energía, pues se les consideraba las principales trabas para estimular el mercado nacional.

Así, aun antes de que el presidente Cárdenas tomara medidas radicales para regular el transporte y la energía, como fueron la nacionalización de los ferrocarriles en 1937 y la expropiación petrolera en 1938, existió el interés manifiesto de los gobiernos federales por aplicar medidas de control sobre los precios del petróleo y sus derivados. En 1934, la Secretaría de Economía declaró -dentro de las prevenciones del artículo 28 constitucional- como artículo de primera necesidad al petróleo y sus derivados,<sup>70</sup> lo que le permitía a esta secretaría intervenir y fijar los precios máximos a que debían venderse dichos artículos.<sup>71</sup> En consecuencia, con motivo del alza de la gasolina establecida por las empresas petroleras, en julio de 1934 el gobierno formó una comisión técnica investigadora de las condiciones del mercado del petróleo. Se tomó en cuenta la afectación a los consumidores y la repercusión en las diversas industrias y ramas de la actividad económica. El gobierno federal resolvió, con fundamento en la Ley Orgánica del artículo 28 constitucional, fijar transitoriamente el precio de la gasolina en 20 centavos,<sup>72</sup> cancelando el alza propuesta por las empresas petroleras. Finalmente, el gobierno federal estableció el precio de la gasolina en 18 centavos, de los cuales tomaba ocho centavos como impuesto.<sup>73</sup>

<sup>68</sup> Para Hernández Chávez, con el Plan Sexenal emerge así la primera formulación de la clase política posrevolucionaria: la función económica y social del Estado se define como la de regular y apoyar indirectamente la economía nacional. Hernández, "Economía", 1993, p. 318.

<sup>69</sup> *El Universal*, 22 de mayo de 1934.

<sup>70</sup> *El Universal*, 23 de julio de 1934,

<sup>71</sup> *El Universal*, 24 de julio de 1934,

<sup>72</sup> *El Universal*, 28 de julio de 1934,

<sup>73</sup> Brown, "Empresa", 1997, p. 330.

## COMENTARIO FINAL

Desde los últimos años de la década de 1920 se inicia un consistente incremento en la demanda interna del petróleo y sus derivados. Al crecer la planta vehicular con automóviles y camiones se multiplicó el consumo de gasolina; los ferrocarriles dependieron cada vez más del combustible para su funcionamiento y, en general, las industrias y las diversas actividades económicas demandaron los derivados del petróleo. Era tan importante el consumo de este energético en la vida económica que, para 1937, México ocupaba el noveno lugar como país consumidor, antecedido por Estados Unidos, Rusia, Inglaterra, Francia, Canadá, Alemania, Japón y Argentina.<sup>74</sup>

Junto al crecimiento del consumo interno del petróleo, existió la preocupación de los gobiernos posrevolucionarios por regular su consumo. En principio se aplicó una política de estímulos fiscales que favoreció la demanda interna de este energético; también, a partir de la década de 1930, se trató de intervenir en el mercado interno con la creación de la empresa PETROMEX, cuyo objetivo fue restarle poder al control oligopólico de la producción y distribución que ejercían las empresas extranjeras del petróleo. Otra forma de intervención gubernamental fue el control que ejercieron sobre los precios del petróleo. Así, el poder del Estado se afirmó como agente regulador a través de impuestos y con el control de precios en el mercado nacional.

Ciertamente, para el gobierno federal fue prioritario ampliar el mercado interno. Y, para cumplir con este objetivo era necesario ejercer en la práctica una mayor intervención sobre los transportes y la energía. El petróleo, entonces, tuvo cada vez más un papel decisivo en la economía nacional y, en consecuencia, el interés de la política económica consistió en proporcionar este energético a bajo costo y con ello reducir los costos de producción. Si bien estos objetivos se alcanzaron plenamente después de la expropiación petrolera de 1938, no debe pasarse por alto que con bastante antelación la economía nacional mostraba ya una importante dependencia del petróleo y sus derivados.

## HEMEROGRAFÍA

- Boletín del Petróleo, 1926-1933.*  
*El Universal, México, 1933-1934.*  
*Revista de Hacienda, 1923.*

<sup>74</sup> Noriega, *Influencia*, 1944, p. 197.

BIBLIOGRAFÍA

- BACH, F, y M. DE LA PEÑA, *México y su petróleo. Síntesis histórica*, México, Editorial México Nuevo, 1938.
- BROWN, JONATHAN, "Empresa y política: cómo y por qué se nacionalizó la industria petrolera" en CARLOS MARICHAL y MARIO CERUTTI, *Historia de las grandes empresas de México, 1850-1930*, México, FCE, 1997.
- \_\_\_\_\_, *Petróleo y revolución en México*, México, Siglo XXI, 1998.
- CÁRDENAS, ENRIQUE, *La industrialización mexicana durante la Gran Depresión*, México, COLMEX, 1995.
- CASO, ANDRÉS, "Las comunicaciones" en México, *50 años de revolución. La vida social*, México, FCE, 1961, vol. 2.
- DURAN, ESPERANZA, "El petróleo mexicano en la primera guerra mundial" en LORENZO MEYER et al, *Energía en México. Ensayos sobre el pasado y el presente*, México, COLMEX, 1982.
- \_\_\_\_\_, *Guerra y revolución. Las grandes potencias y México, 1914-1918*, México, COLMEX, 1985.
- El petróleo de México, Recopilación de documentos oficiales del conflicto de orden económico de la industria petrolera, con una introducción que resume sus motivos y consecuencias*, México, Gobierno de México, 1940.
- GARZA, GUSTAVO, *El proceso de industrialización en la ciudad de México, 1821-1970*, México, COLMEX, 1985.
- Estadísticas históricas de México*, México, Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, 2000, 2 tt.
- HABER, STEPHEN, *Industria y subdesarrollo. La industrialización de México, 1890-1940*, México, Alianza Editorial, 1992.
- HABER, STEPHAN, NOEL MAURER y ARMANDO RAZO, "When the Law does not Matter: the Rise and Decline of the Mexican Oil Industry", *The Journal of Economic History*, LXIII, núm. 1, 2003.
- HERNÁNDEZ CHÁVEZ, ALICIA, "De la economía a la economía nacional, 1926-1940" en ALICIA HERNÁNDEZ CHÁVEZ y MANUEL MIÑO GRIJALVA (coords.), *Cincuenta años de historia de México*, México, COLMEX, 1993, vol. 1, pp. 315-327.
- KRAUZE, ENRIQUE, *Historia de la revolución mexicana, periodo 1924-1928. La reconstrucción económica*, México, COLMEX, 1977, 1.10.
- KUNTZ, SANDRA y PAOLO RIGUZZI (coords.), *Ferrocarriles y vida económica en México (1850-1950). Del surgimiento tardío al declinamiento precoz*, México, El Colegio Mexiquense/Ferrocarriles Nacionales de México/Universidad Autónoma Metropolitana-Xochimilco, 1996.
- La industria petrolera de México a través de los informes presidenciales (1917-1992)*, México, Petróleos Mexicanos, 1993.
- LAVIN, JOSÉ DOMINGO, *Petróleo: pasado, presente y futuro de una industria mexicana*, México, FCE, 1979.

- MANTEROLA, MIGUEL, *La industria del petróleo en México*, México, Secretaría de Hacienda y Crédito Público, 1938.
- \_\_\_\_\_, "Legislación fiscal especial sobre petróleo y derivados", *Revista de Hacienda*, febrero de 1938, pp. 3-19.
- MÁRQUEZ, GRACIELA, *Concentración y estrategias de crecimiento industrial en México, 1900-1940*, México, COLMEX, 1992.
- Memoria de la Hacienda y Crédito Público del 23 de febrero de 1913 al 15 de abril de 1917*, México, Secretaría de Hacienda y Crédito Público, 1952, 13 tt. (Publicaciones Históricas).
- MEYER, LORENZO, *México y los Estados Unidos en el conflicto petrolero (1917-1942)*, México, COLMEX, 1972.
- NORIEGA JOSÉ S., *Influencia de los hidrocarburos en la industrialización de México*, México, Monografías Industriales del Banco de México, 1944.
- O'CONNOR, HARVEY, *El imperio del petróleo*, México, Editorial América Nueva, 1956.
- PADILLA ARAGÓN, ENRIQUE, "La industria petrolera y su influencia en el desarrollo industrial" en RICARDO TORRES GAITÁN *et al*, *La industria petrolera mexicana*, México, UNAM, 1958.
- PAREDES PÉREZ, TRINIDAD, *El problema del petróleo en México*, México, s. e., 1933.
- REYNOLDS, CLARK, *La economía mexicana, su estructura y crecimiento económico*, México, FCE, 1973.
- RUBIO, MAR, "The Role of México in the First World Oil Shortage: 1918-1922", *Revisa de Historia Económica*, año xxv, núm. 1, primavera de 2006, pp. 69-96.
- SANTAELLA, JOAQUÍN, *La industria petrolera en México*, México, Poder Ejecutivo Federal, 1919.
- \_\_\_\_\_, *El petróleo en México, factor económico*, México, Lebrija y Aguilar, 1937.
- SILVA HERZOG, JESÚS, "La cuestión del petróleo en México", *El Trimestre Económico*, vol. 7, abril-junio de 1940, pp. 1-74.
- STERRET, JOSEPH y JOSÉPH S. DAVIS, "Situación económica" en ENRIQUE CÁRDENAS (comp.), *Historia económica de México*, México, FCE, 1994, t. 4, pp. 33-172.
- URBINA, E., *La cuestión del petróleo en México*, México, Porrúa Hermanos, 1915.
- WILKIE, JAMES, *La revolución mexicana, gasto federal y cambio social*, México, FCE, 1978.