

## Consumo de gasolina y crisis económica en México\*

Isaac Palacios Solano\*\*

**P**ARA PODER ACERCARSE AL análisis del consumo de gasolina en nuestro país, no debe perderse de vista que éste constituye uno de los principales derivados petrolíferos producidos por Pemex, a la vez que se trata de un energético cuyo consumo mayoritario es efectuado por el parque nacional de automóviles particulares.

En esas condiciones, es pertinente también recordar que la demanda de energía primaria en el país depende enormemente de los hidrocarburos (petróleo y gas natural), con 90% para el año de 1979 (Programa de Energía, SEPAFIN, noviembre de 1980), elevado al 93% en 1983 (Programa Nacional de Energéticos, agosto de 1984), correspondiendo un 60% al petróleo y un 33% al gas natural. Débese entender por energía primaria, aquella contenida en los agentes productores tal y como se encuentran en su estado natural, es decir: carbón mineral, hidroenergía, geoenergía, el petróleo crudo y el gas natural; y por energía secundaria, aquella contenida en los productos resultantes de los procesos de transformación y destinada a los diversos sectores de consumo y, eventualmente, a otros centros de transformación: el coque, el gas licuado, las gasolinas, los querosenos, el diesel, el combustible y la electricidad.

Ahora bien, si hablamos de consumo de energía primaria y secundaria **generada exclusivamente por los hidrocarburos**, tenemos que, en los últimos años, el sector transporte ha

venido absorbiendo cerca del 35% del total: 18% las gasolinas, 15% el diesel y 2% las turbosinas. Pero si se descarta al gas natural, tomando en cuenta que los energéticos utilizados por la rama del transporte provienen básicamente del petróleo, el porcentaje con el que gravita la rama del transporte se incrementa hasta alrededor de un 46% (24% gasolinas, 19% diesel y 3% turbosinas), hablando de **energía proveniente exclusivamente del petróleo**.

Se debe reparar, también, en que estudios e investigaciones de las más diversas fuentes han diagnosticado reiteradamente que el consumo energético en México es sumamente elevado si se le compara con sus resultados en la esfera productiva y con los alcances de sus beneficios, y tal es el caso que nos ocupa de las gasolinas.

En términos generales, se puede decir que la conformación histórica del consumo energético del país —y de hecho en todos los países del capitalismo del subdesarrollo— se relaciona no sólo con las necesidades que surgen de los avances que ha logrado nuestra economía, sino que, además, responde a las imposiciones de patrones de consumo por parte de las naciones occidentales hoy altamente desarrolladas —en virtud de nuestra amplia dependencia estructural—, por lo cual nuestro consumo de energía eleva su rango de dispendio.

Particularizando en la gasolina automotriz, consideramos que en la dinámica de su consumo pesan otros elementos, entre los que destacan los siguientes: a) el hecho de que la industria automotriz, con un alto grado de monopolio a nivel mundial, ha impulsado líneas altamente consumidoras de este energético; b) desde la expropiación petrolera y bajo la divisa de "el petróleo de México para los mexicanos", se ha mantenido

una tradicional política de precios bajos internos para todos los derivados petrolíferos, pero de manera especial para los industriales y la gasolina para automóviles y c) concurre, incluso de manera importante, toda una ideología que se traduce en la adopción de hábitos y costumbres que alientan una elevada demanda de automóviles (y consecuentemente, de gasolinas), en detrimento de los medios colectivos de transportación.

Todo lo anterior se ha conjugado para que el comportamiento histórico del consumo de las gasolinas en México haya registrado, permanentemente, elevadas tasas de crecimiento. Motivo por el cual, Pemex se vio obligado, desde su creación, a tener que realizar considerables importaciones de este producto para poder satisfacer las presiones de la demanda interna: de 1938 a 1948, la tasa promedio anual de importaciones de gasolina fue de 19% para abastecer el consumo nacional; de 1948 a 1958, 15.6%; de 1958 a 1968, desciende a 1.8% y en 1973 se impulsa nuevamente a un 15.8%; hasta que, gracias a la espectacular expansión petrolera que se ha vivido en los últimos años, llegado el año de 1977, las importaciones de gasolina se abaten casi en su totalidad, lográndose la autosuficiencia básica de este energético.

### Comportamiento en la última década

Antes de que se decantara con toda nitidez la actual crisis de la economía mexicana —1982— y de hecho a lo largo de los años setenta, encontramos que el consumo de gasolinas se multiplicó aceleradamente: en 1974, se ubicaba en 71.7 millones de barriles y pasa a 131.6 millones en 1981, con un aumento porcentual anual promedio de 9%.

\* Este artículo constituye un subproducto de un trabajo más amplio que está por concluirse: *Expansión petrolera y consumo interno en México (1974-1984)*.

\*\* Investigador Asociado del Instituto de Investigaciones Económicas UNAM. Integrante del equipo: Economía Mexicana y Petróleo.



En el fondo de esta dinámica, se encuentra el más importante crecimiento que registra la industria automotriz en nuestro país y en particular los automóviles, ya que estos últimos triplicaron su número de unidades en circulación entre 1970 y 1981: de 1,233,824 a 3 millones 765 mil, respectivamente. En el último año a que hacemos referencia, los automóviles comprendían el 68.5% de la totalidad de vehículos automotores en circulación, camiones 30% y 1.5% autobuses; en estas condiciones, la enorme brecha que ha existido entre el número de automóviles por cada autobús en circulación, se ha ampliado enormemente: 1960, 18.5; 1970, 37.3 y para 1981 serían 49.6 automóviles por cada autobús. Por lo demás, debe tomarse en cuenta que hay estimaciones en el sentido de que, para 1981, el 85% de la producción total automotriz era realizada por empresas de capital extranjero trasnacional.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Véanse: *La industria automotriz en México y La industria automotriz en México II*, julio de 1982 y marzo de 1985, respectivamente, del Centro de Información y Estudios Nacionales A.C.

Por cuanto al señalamiento que hemos hecho de la imposición y adopción de patrones de consumo irracionales provenientes de países altamente desarrollados, conviene anotar algunas conclusiones que arrojan estudios provenientes de especialistas de las Naciones Unidas:

"El consumo de gasolina, en 1974, se estimó en 430 millones de toneladas en los Estados Unidos y 211 millones en los otros países de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE), es decir, un total de 641 millones de toneladas. En cambio, *el consumo de todas las formas de energía, para todos los destinos, para todos los países del Tercer Mundo, fue de 752 millones de toneladas, poco más de lo que engulleron los automóviles en la OCDE*".<sup>2</sup>

Este tipo de irracionalidades se expresa concretamente en el caso de

<sup>2</sup> Surendra J. Patel: "Políticas energéticas y autodeterminación colectiva del Tercer Mundo". *Revista Comercio Exterior*, sept. 1978, p. 1067.

nuestro país: en 1980 se utilizaron 2,400 millones de litros de gasolina para el transporte colectivo, mediante el cual se movilizó entre el 75 y 80 por ciento de la población; en cambio, el transporte automotor individual consumió 9,200 millones de litros (casi el cuádruplo del colectivo) para movilizar a poco más de un 10% de la población.<sup>3</sup>

Pero también conviene precisar que dentro del concepto de gasolinas se agrupan: automotrices, para aviones, gasolina incolora y solventes; sin embargo, las primeras tienen una significación aplastante de cerca del 99% tanto en valor como en su volumen de ventas internas. Además, si bien en los inicios de los años setenta existían cuatro tipos de gasolinas para automóviles (Mexolina, Supermexolina, Gasolmex y Pemex 100), en 1973 surgieron las actuales Extra y Nova, que para 1977 eran las únicas en el mercado nacional. Incluso, a la postre, práctica-

<sup>3</sup> Cálculos de John Saxe Fernández, director del proyecto Lázaro Cárdenas (Pemex-UNAM-Conacyt). *El Financiero*, enero 18 de 1983.



mente quedaría sólo la gasolina tipo Nova, ya que en 1981 la Extra únicamente representó el 4% del volumen y el 6% del valor de las ventas totales —a pesar de que ésta no contiene plomo—, tendencia que se habría de acentuar en años subsecuentes.

Por cuanto al factor de los tradicionales precios internos bajos, habría que decir que los antecedentes en este sentido son verdaderamente contundentes. Transcurrieron 20 años desde la expropiación petrolera para que se dispusieran aumentos realmente importantes y generalizados (1958), y un segundo ajuste de esa trascendencia ocurre 15 años después (1973), ambos originados por las enormemente deterioradas condiciones financieras de Pemex. Y sin embargo, tales ajustes no modificaron en esencia los precios

subsidiados de la gasolina; sólo se rompía la tendencia de igualación entre costos de producción y precios de venta.

Centrando nuestra atención en la gasolina Nova, que en la última década ha dominado el panorama, recordemos que de 1974 a 1981 duplica su precio al pasar de 1.40 pesos por litro a 2.80, descartando un aumento que se produce el 21 de diciembre de 1981, ya que sus efectos se trasladan propiamente al año de 1982. No obstante, no debemos perder de vista que el ya considerable aumento generalizado de precios en esos años, condujo a que la tasa de inflación acumulada durante el mismo periodo se ubicara en 168%, es decir, por encima del 100% de aumento al precio de la gasolina, por lo que el precio real de ésta sufrió un real deterioro;

además de que el precio interno de 2.80 pesos por litro de gasolina al cierre de 1981, seguía muy por abajo de los que prevalecían en muchos otros países, con excepción de los casos de Arabia Saudita y Venezuela. Particularmente, destacaban las comparaciones con EUA y Europa, con quienes nuestro precio de gasolina era 30% más bajo en el primer caso y 50% en el segundo.

### Gasolina y crisis económica 1982-1984

La crisis que vive con toda su crudeza desde 1982 la economía mexicana, aunada a lo que sin duda constituye una grave crisis internacional, han afectado, como se sabe, los más diversos renglones de nuestra actividad productiva. La profunda recesión, el elevado proceso inflacionario y la consecuente severa caída de la demanda interna, provocaron una inusitada contracción del consumo interno de las gasolinas: —3.5% en 1982, —4.1 en 1983 y —1.78 en 1984, situación que sólo se había presentado durante el primer año de operación de Petróleos Mexicanos y antes sólo en los años de 1931 a 1933, seguramente como efecto de la crisis de 1929.

Pero conviene que amplíemos algunos de los principales hechos que se conjugaron para alterar el comportamiento histórico del consumo de gasolinas en el último trienio, después de 42 largos años de crecimiento ininterrumpido (1939 a 1981).

1. Desde luego pesa, en esta situación, el impactante proceso inflacionario de este periodo: 98.9% en 1982, 80.8% en 1983, 59.2% en 1984, y tuvo, además, su expresión concreta en aumentos sucesivos a los precios internos de la gasolina. Sólo que éstos, en la presente ocasión, superaron con enorme amplitud el acumulado de los índices inflacionarios de estos años. Tomando como referencia el precio de 2.80 que rigió prácticamente hasta finales de 1981 —20 de diciembre, decíamos— y el que prevalecía en diciembre de 1984, 40 pesos, el aumento porcentual sería de 1,328, es decir, se incrementó en más de 13 veces; en



cambio, el acumulado de la tasa de inflación registró 238.9%. Y si la comparación se efectúa tomando en cuenta el último aumento de enero de 1985 —55 pesos—, encontramos que la gasolina Nova ha incrementado su precio en más de 18.5 veces en estos años de crisis. Dicho sea de paso, estos importantes aumentos de precio a la gasolina y a otros tantos derivados petrolíferos, explican en gran medida los considerables aumentos en los ingresos de Pemex por concepto de ventas internas, que de un nivel alcanzado en 1981 de 82.8 miles de millones de pesos incrementan casi siete veces ese valor al lograrse 657.4 miles de millones en 1984, **a pesar de que la gran mayoría de los derivados petrolíferos experimentaron contracciones en su volumen de ventas internas.**

2. Como producto de la crisis, la misma industria automotriz sufre graves caídas, a la vez que se vio también afectada por los sucesivos aumentos de precio a las gasolinas. Después

de que 1981 se significó como un año *record* para esta industria, las ventas de automóviles —a la par con las de toda la industria— caen —15.7% en 1982, —33% en 1983 y en 1984 se da un aumento de 13% que, no obstante, no impide que todo el periodo refleje una baja sustancial de —36% en la venta de automóviles: 1981, 340,363 unidades y 1984, 217,019 unidades.

3. Se han venido adoptando algunas medidas para contrarrestar el despilfarro en el consumo de la gasolina, tales como la ya aplicada prohibición de incorporar motores de ocho cilindros a automóviles desde noviembre de 1984 y las que habrán de aplicarse en ese mismo sentido —en noviembre del año en curso— para camionetas comerciales (Pick Up) y el no uso de motores de gasolina en camiones pesados, destinados al mercado nacional, a cambio de la utilización de diesel (Decreto para la Racionalización de la Industria Automotriz, Diario Oficial, 15 de septiembre de 1983).

### **A manera de conclusiones**

Consideramos que la causa más importante en el rompimiento del incesante ritmo de crecimiento del consumo interno de la gasolina automotriz, ha sido la amplia dimensión de la crisis económica. Y si bien no se descarta que los repuntes de las actividades productivas —como el logrado en 1984, en que el PIB creció 3.4%— alienten la demanda de automóviles y con ello el de las gasolinas, pareciera indudable que, en un plazo mediano, los aumentos en el volumen de la demanda interna de este energético no serán de la magnitud de lustros pasados e incluso no sería extraño que se presentaran nuevas caídas si la crisis se agudiza.

Lo anterior se refuerza, si recordamos que un renglón fundamental de la política financiera del actual régimen presidencial ha sido el recurrente aumento de precios a productos y servicios estatales. Por lo que son facti-

bles, a corto plazo, nuevos incrementos a derivados petrolíferos, lo cual desalentaría relativamente su consumo. Las propias medidas oficiales para la industria automotriz y las que ésta ha adoptado en materia tecnológica para elevar el rendimiento energético, sin duda aligerarán presiones en la demanda de gasolina.

Más no obstante el incuestionable efecto de todos los factores anteriormente considerados, estamos convencidos de que ninguno de ellos modifica de raíz las principales condicionantes que creemos determinan el consumo de gasolina en el país: el capital monopolista trasnacional seguirá siendo el beneficiario indirecto más importante; el uso de los automóviles particulares y de su energético será cada vez más exclusivo y seguirá contrastando, dramáticamente, con las crecientes insufi-

ciencias de transportación para las grandes capas de la población; la irracionalidad y el dispendio no serán erradicados, ya que, si la demanda de automóviles habrá de tener menores ritmos de crecimiento —en virtud también de sus crecientemente elevados costos de adquisición—, existe hoy día un parque de automóviles en circulación que, siendo cautivo en el uso de gasolina, se mantendrá como un voraz consumidor. Problemas todos ellos de un profundo carácter histórico, problemas estructurales correspondientes a nuestra conformación de subdesarrollo, y cuya resolución sólo será viable en un nuevo y diferente estadio económico y social de nuestro México.

Por último, diríamos que los aumentos de precio que se han sucedido en cadena desde 1982, no sólo han servido para acortar la brecha entre los in-

ternacionales y nacionales, o acaso para alimentar las finanzas de Pemex, sino que, en todos estos años, han sido significativamente importantes para las crecientes aportaciones que la empresa ha venido efectuando a las finanzas públicas, junto con los ingresos por exportaciones de crudo. Pero, a la vez, estos considerables aumentos a la gasolina —y en general a la gran mayoría de productos petroleros— evidencian el desgaste de los otrora poderosos mecanismos de regulación monopólico-estatales, ya que, sin cancelarse, han disminuido el traslado de plusvalía generada por los trabajadores de Pemex a otros sectores y, sin embargo, al mismo tiempo, estos aumentos de precio son —de manera real y ficticia— importantes protagonistas de la inflación que vive el país.