



UNCUYO
UNIVERSIDAD
NACIONAL DE CUYO

Facultad de Filosofía y Letras

Tesis de Doctorado

**De la exploración a la refinación. Políticas públicas y
capitales privados en la industria hidrocarburífera en
Mendoza (1918 y 1943)**

Doctorado en Historia

Tesista:

Lic. Enrique A. Timmermann

Director:

Dr. Gustavo A. Masera

Codirectora:

Dra. Florencia Rodríguez Vázquez

Mendoza, 01 de febrero de 2023

*Für meinen Opa, weil ich endlich
seinem Weg folge*

... una tesis no se hace sola, tampoco solo... por esto, mi principal agradecimiento es para mi esposa (Elena) porque sin ella, no hay camino posible. Pero también a mis hijos (Enrique, Lucas y Katherina) por soportar que pasara largas horas en el escritorio, que los dejara “abandonados”.

A mis padres (Eudosio y Marta) y a mi Oma porque desde el cielo me iluminan aún hoy, para seguir por el buen camino.

Lógicamente, a mi director (Gustavo) y codirectora (Florencia) que son parte fundamental de todos los aciertos de esta tesis, pero no de sus errores, que son solo míos. Fueron guías, consejeros y pacientes con mi mal humor y obstinación.

Quiero también agradecer a Mario Romano, porque sin él, no hubiera comenzado mi carrera profesional, a los miembros de la cátedra de Historia Argentina II, que me apoyaron incansablemente. A las autoridades de la Filosofía y Letras.

La búsqueda de material se vio facilitada por las eficientes acciones del personal de todos los sitios a los que accedí. Me permitieron hurgar, “revolver” y encontrar valiosos materiales: Natalia, Noelia, Rosita y Marilín (Biblioteca FFyL), Claudio (Biblioteca Ingeniería), Cecilia, Luis y Oscar (Biblioteca de Cs. Económicas), Mirta y Alicia (Archivo General de la Provincia), Juan, Ramiro, Rolando y Paola (Biblioteca San Martín) y al personal de la Dirección de Minería y de los Archivos de las Municipalidades de Ciudad, Guaymallén y Godoy Cruz.

Por último, quiero darle las gracias a Rubén Caligari por sus aportes técnicos, sin los cuales no hubiera sido posible entender muchos procesos de la ingeniería en petróleo.

Índice

Dedicatoria	3
Agradecimiento	4
Abreviaturas	5
Índice de Tablas, Gráficos, Ilustraciones y Mapas	8
Introducción	11
I.1 Estado de la investigación sobre el tema	14
I.2 Justificación y fundamentación del problema a investigar	17
I.3 Objetivos	20
I.4 Sustento teórico y formulación de hipótesis	20
I.5 Metodología	23
I.6 Estructura de la tesis	24
Capítulo1: <i>Los orígenes de la producción de petróleo en Argentina, sus normativas y el avance técnico</i>	26
1.1 La legislación petrolera entre 1886-1943	27
1.2 Antecedentes del <i>upstream</i> en Argentina (1907-1918)	30
1.2.1 El petróleo, en el centro de la escena política y económica durante el gobierno radical	31
1.2.2 Del “golpe con olor a petróleo” a la consolidación de la política petrolera	40
1.3 Vendiendo petróleo: el <i>downstream</i> entre 1918 y 1943	45
1.3.1 El radicalismo y la lucha contra los <i>trust</i>	45
1.3.2 La década del '30 y ¿nueva orientación?	51
1.4 Conclusiones del capítulo	60

Capítulo 2: La búsqueda de una provincia petrolera a través de capitales privados (1918-1930)	62
2.1 Antecedentes: La búsqueda/explotación de petróleo en Mendoza hasta 1918	63
2.2 Gobierno de José N. Lencinas (1918-1920).....	66
2.3 Gobierno de Carlos Washington Lencinas (1922-1924).....	75
2.3.1 Las iniciativas privadas	81
2.4 Gobierno de Alejandro Orfila (1926-1928)	88
2.5 La prensa local y la nacionalización del petróleo	105
2.6 Conclusión del capítulo.....	112
Capítulo 3: Mendoza, el acuerdo con YPF y el inicio de la diversificación productiva a través de una industria pesada	114
3.1 Intervención de José María Rosa (1930-1932): proyectos para el desembarco de YPF.....	116
3.2 De la exploración a la producción: la “gestión” del petróleo durante las gobernaciones conservadoras (1932-1943).....	121
3.2.1 Entre 1932-1938: YPF conoce el potencial de Mendoza.....	121
3.2.2 Entre el incremento de la producción y los problemas de abastecimiento energético (1938-1943)	141
3.3 El organigrama de gestión de YPF en Mendoza y la generación de empleos	158
3.4 La explotación privada en los años '30.....	162
3.5 Conclusión del capítulo.....	168
Capítulo 4: La comercialización de combustibles en Mendoza	171
4.1 La refinación de combustibles en Mendoza.....	173
4.1.1 El intento local durante los años '20s.	173
4.1.2 Inversiones estatales para infraestructuras de refinación petrolera.....	175

4.1.3 Los cuellos de botella en la refinación: el traslado del petróleo	179
4.2 La venta de combustible durante la década de 1920s	188
4.2.1 El traslado de combustible	188
4.2.2 Las modalidades de comercialización.....	189
4.2.3 ¿Quiénes vendían combustible en Mendoza?	191
4.2.4 El valor de la nafta durante 1920s.....	195
4.2.5 El gobierno de Alejandro Orfila y el impuesto a los combustibles.....	199
4.2.6 La regulación de la provisión de combustible en la ciudad de Mendoza.	
Un estudio de caso	200
4.3 El comercio de nafta durante 1930s	206
4.3.1 La venta de combustibles: cambios y continuidades	206
4.3.2 Estrategias publicitarias o la disputa por la primacía.....	210
4.3.3 Política Fiscal	216
4.4 Conclusiones del capítulo	223
Conclusión	226
Fuentes	233
Bibliografía	239
Anexos	255

Índice de Tablas, Gráficos, Ilustraciones y Mapas

Mapa 1: Cuencas petrolíferas en Argentina	13
Tabla 1: Destilerías en Argentina entre 1907-1943	47
Gráfico 1: República Argentina. Consumo anual de combustible (1922-1941).....	49
Tabla 2: Cantidad de surtidores para la venta de nafta	50
Ilustración 1: Publicidad de Shell	54
Ilustración 2: Publicidad de Wico	54
Ilustración 3: YPF y el faltante de combustibles	58
Tabla 3: Denuncias de esquistos bituminosos en la Dirección de Minería.....	69
Gráfico 2: Solicitudes de cateos en Mendoza	71
Gráfico 3: actividades de los solicitantes de cateos	73
Tabla 4: Canon minero abonado al Estado según ley N° 10.273.....	79
Mapa 2: Croquis del yacimiento El Sosneado de la Compañía El Petróleo Argentino	82
Ilustración 4: Acciones de la Compañía Petrolífera de Cacheuta	84
Ilustración 5: Horno de la empresa Stalli.....	86
Tabla 5: Listado de minas y pertenencias mineras que debían el canon respectivo	95
Gráfico 4 Producción de petróleo de la empresa Río Atuel.....	94
Mapa 3: Mapa de las pertenencias mineras de la Compañía Río Atuel.....	99
Tabla 6: Cuadro de gestión petrolera de los gobiernos lencinistas	101
Ilustración 6: Ejemplos de anomalías geoquímicas	124
Mapa 4: Áreas de exploración y producción en Mendoza por parte de YPF 1932-1943	128

Ilustración 7 y 8: Lugar donde se perforó el Pozo C. 1 en Cacheuta y placa conmemorativa	128
Tabla 7: Áreas con pozos de exploración	135
Ilustración 9: Propaganda de la empresa Thyssen-Lametal	139
Ilustración 10: Propaganda de Ford y de Expreso Carrodilla	140
Gráfico 5: Producción de petróleo en Mendoza y República Argentina por YPF (1934-1942)	142
Tabla 8: Comparación de las producciones obtenidas en 1939-1940	142
Gráfico 6: Porcentaje de producción en 1941 en m ³ por distritos mineros.....	143
Gráfico 7: República Argentina. Principales distritos mineros. Producción en m ³ (1938-1942).....	144
Ilustración 11: propaganda de YPF.....	146
Tabla 9: Pozos realizados por YPF en Mendoza 1932-1943	148
Tabla 10: canon minero y regalías petrolíferas abonadas por YPF	154
Gráfico 8: Organización YPF en Mendoza para 1940	159
Tabla 11: Personal de YPF en los distintos cargos jerárquicos de Mendoza.....	160
Ilustración 12: Tanques y destilería de la Compañía Río Atuel S.A.	163
Gráfico 9: Producción en m ³ de petróleo de la Compañía Río Atuel S.A.	164
Tabla 12: Minas a subastarse en toda la provincia. Año 1938.....	166
Ilustración 13: Plano de la refinería de Luján de Cuyo.....	178
Ilustración 14: Probable trazado del oleoducto Mendoza-San Lorenzo	182
Ilustración 15: Oleoducto Tupungato – Anchoris	187
Ilustración 16: Propaganda de nafta YPF.....	194
Tabla 13: Precio de la nafta durante la década de 1920s.	195
Ilustración 17: Venta de nafta agencia Posca Hermanos	196

Ilustración 18: Venta de nafta agencia Ford	196
Mapa 5: Puntos de venta de combustibles en la Ciudad de Mendoza. Año 1929...	204
Tabla 14: Recaudación del impuesto a la nafta en la Ciudad de Mendoza. Años 1923-1927	206
Ilustración 19: Primera estación de servicio de YPF en Mendoza.....	208
Ilustración 20: Estación de servicio de Wico	209
Ilustración 21: Propaganda de Shell con esvástica	214
Ilustración 22: Propaganda de Shell con la ostra	214
Gráfico 10: Consumo de combustible en la provincia de Mendoza 1919-1939	216
Tabla 15: Recaudación Ley N° 933 y N° 943.....	219
Tabla16: Cánones a abonar por venta de combustible en los departamentos de Mendoza	220

Abreviaturas:

BIP	Boletín de Informaciones Petroleras
BOPM	Boletín Oficial de la Provincia de Mendoza
LA	Diario Los Andes
LP	Diario La Palabra
RLDRMP	Recopilación de Leyes, Decretos y Resoluciones sobre Materia Petrolera
ROMIOP	Registro Oficial del Ministerio de Industria y Obras Públicas
Wico	West Indian Oil Company

Introducción

El trabajo que presentamos a continuación corresponde a la tesis doctoral en Historia, en la que nos planteamos como objetivo principal explicar los antecedentes y fundamentos de lo que hoy conocemos como desarrollo energético, en especial, del sector hidrocarburífero y su impacto en la economía mendocina entre 1918 y 1943, y en el contexto de las políticas nacionales del sector. De modo que proponemos un abordaje historiográfico de un área clave del desarrollo energético, que demuestre que ya era un problema prioritario en las agendas públicas.

La complejidad del objeto analizado nos obligó a plantear diversos puntos de abordajes para luego proceder a un análisis integral.

En primer lugar, se sabe que no existe país en la tierra, que no utilice este mineral para abastecer a sus industrias, mover sus medios de locomoción o producir calor. Los hidrocarburos pueden encontrarse en la tierra en forma sólida, líquida o en estado gaseoso. De otra parte, existen tres tipos de Estados en relación con la explotación y administración del petróleo (Yergin, 1992): los productores petroleros, los países con petróleo y los importadores netos. Argentina se encuentra en el segundo grupo. Efectivamente, su producción nunca logró cubrir sus necesidades productivas y de uso doméstico, y por este motivo, históricamente, importó petróleo crudo y/o derivados refinados de petróleo o gas. Lo que generó una notable dependencia respecto del mercado internacional.

Por su parte, la cadena de valor del petróleo se compone de tres etapas con nombres en inglés: *upstream*, *midstream* y *downstream* (ver Anexo 1). La primera, también conocida como exploración y producción, se corresponde con los momentos de búsqueda de posibles yacimientos (estudios geológicos y topográficos, cateos, exploración) y de su explotación. Es una etapa de alta inversión y riesgo, puesto que implica la movilización de recursos económicos y técnicos, con un resultado altamente incierto.

El transporte y almacenamiento de hidrocarburos son parte del *midstream*. Resultan fundamentales para facilitar y garantizar que el petróleo crudo alcance luego un estadio de industrialización. La última etapa es la encargada de refinar el petróleo y producir los diferentes derivados: nafta, querosene, gasoil, fuel oil, etc. También está comprendida la comercialización de los destilados, en la que intervienen diversos

actores a través de diferentes modalidades (a granel, envasado, mayorista/minorista). Veremos más adelante que esta división técnica, es para nuestro estudio netamente analítica y explicativa, con vistas a orientar al lector poco avezado en la materia, pero en la práctica se da un alto grado de interconexión entre cada una de ellas. Su diferenciación por etapas nos permitirá reconstruir y analizar las políticas sectoriales diseñadas *ad hoc* y el grado de participación de la empresa estatal en cada una de ellas, frente a compañías extranjeras con una vasta experiencia en el rubro.

Con base en estas consideraciones generales sobre la explotación y comercialización del crudo, surgieron diversos interrogantes acerca de los antecedentes y consolidación de la industria petrolera en la provincia. Inquietudes que partieron de un inicial trabajo con diversas fuentes en las que el petróleo se posicionaba como problema, por su escasez y la dependencia mercado externista, y por ello planteaba la necesidad de avanzar en la explotación local/regional del recurso. En este sentido, dos experiencias fungieron como un antecedente, por un lado, la Compañía de Fader (1886-1891) que funcionó en Cacheuta, Luján de Cuyo y logró producir 8.000 tn. de petróleo y construir un oleoducto de 33 km. Por el otro, la experiencia exitosa de la Patagonia argentina, liderada por Comodoro Rivadavia (1907). Fue así que ya desde la administración radical leninista (1918-1928) detectamos las primeras proyecciones y opiniones acerca de la necesidad de fomentar la industria hidrocarburífera en la provincia. A partir de esas iniciales inquietudes, desde diversos sectores se ensayó un abanico de respuestas.

Una primera cuestión que surge en el período analizado es la relación entre el principal recurso hidrocarburífero (el petróleo) y la atención estatal a su explotación. Es importante aclarar que a escala latinoamericana el petróleo ya se consideraba una fuente de energía clave para el crecimiento industrial y el transporte, como alternativa frente a otras fuentes energéticas extendidas en Europa (como el carbón). Ante ello era necesario avanzar y profundizar en el cateo de zonas promisorias para establecer aquellas efectivamente “explotables”, un procedimiento que, como adelantamos, requería ingentes esfuerzos e incluso hasta algo de intuición por parte de espíritus aventureros interesados en invertir en el sector.

En efecto, se suponía que Argentina tenía abundantes reservas de hidrocarburos. Informes elaborados *ad hoc* por el departamento de Comercio de Estados Unidos identifican las cuencas potenciales que para 1918 habían sido estudiadas geológica y topográficamente (Mapa 1). A su vez, consignan las zonas que,

para la misma época, ya estaban siendo explotadas. Lo cual demuestra la importancia de las posibles reservas que se suponía tenía nuestro país.

Mapa 1: Cuencas petrolíferas en Argentina (c. 1921)



Fuente: Brady, G. (1923) *Argentine Petroleum industry and trade*, p. 3

Ahora bien, ¿cuándo se descubrió el petróleo en Argentina? La bibliografía especializada sitúa este acontecimiento el 13 de diciembre de 1907 con la perforación realizada en Comodoro Rivadavia (territorio nacional de Chubut¹). En ese año, esta zona era un territorio nacional, lo mismo que Plaza Huincul (territorio nacional de Neuquén²), donde su descubrimiento acaeció en 1918-19.

El rol preponderante de la Patagonia argentina desde ese momento podría explicar la ausencia de abordajes historiográficos sobre el rol de Mendoza respecto de la industria petrolera, no obstante el importante dinamismo que registra, al menos, desde la década de 1930s. Efectivamente, no existen trabajos sobre esta provincia, excepto el de Guevara Labal (1936) que reconstruye la historia técnica durante del

¹ El 15 de junio de 1955, a través del decreto N° 14.408, el presidente Juan D. Perón provincializó la provincia.

² *Idem*

siglo XIX y las primeras dos décadas del siguiente, el de Corbert France (1937) que describe los conocimientos en la época hispánica y los de Díaz Araujo (1968, 1972 y 1974) que estudian a la compañía de Fernando Fader, y por tanto circunscriben su análisis a fines del siglo XIX.

Esta ausencia de abordajes contrasta con la relevancia que adquiere el tema en las fuentes. Tanto la prensa como las memorias de gobierno provinciales (lencinistas y conservadoras) dan cuenta del progresivo interés en potenciar una industria local que, en apariencia, podría suministrar combustible a escalas local y nacional. Veremos que numerosos discursos sobre autarquía económica y nacionalismo justificaban este ideario, que luego iba a sustentar una serie de políticas que analizaremos más adelante. Incluso detectamos algunos tempranos intentos privados por avanzar sobre el sector. A su vez, las iniciativas del Estado provincial para fomentar y regular el sector a través de la organización de dependencias específicas, objetivo que no estuvo exento de dificultades. En definitiva, podemos anticipar que el tema estuvo en la agenda estatal desde las primeras décadas del siglo XX.

Lo anteriormente expuesto justifica un abordaje sobre la industria petrolera desde una perspectiva regional, sin desatender el contexto nacional y extranjero para detectar vinculaciones e impactos, así como enmarcar e interpretar el derrotero local. Seguimos a Bandieri (2017a y 2017b) cuando señala que la historia regional puede ser una alternativa posible para superar visiones homogéneas de las historias nacionales. Pero también, nos apoyamos en Amin (1998) quien señala que las regiones en variadas oportunidades deben recurrir a sus propias potencialidades para mejorar económicamente.

I.1 Estado de la investigación sobre el tema

La historiografía sobre la industria petrolera (nos referimos exclusivamente al *upstream*, o fase de exploración y producción) en Argentina durante el siglo XX es amplia, profusa y con distintas orientaciones. Respecto del período estudiado en esta tesis, probablemente los antecedentes más sustanciosos lo aporten Enrique Mosconi (1983) para la década de 1920s. y Enrique Cánepa (1973) para la siguiente. El primero reconstruye su accionar al frente de Yacimientos Petrolíferos Fiscales (YPF) entre 1922 y 1930, mientras que el segundo, reflexiona sobre las acciones de la empresa estatal en la que participó como actor y director entre 1917 y 1943.

Desde una perspectiva nacionalista, además de los citados anteriormente, es ineludible la mención de Arturo Frondizi (1954). Este autor propone una historia del petróleo en Argentina como respuesta al proyectado contrato del gobierno de Juan D. Perón con la Standard Oil de California (1954). A su vez, hace una defensa de la producción petrolera durante la administración radical y enarbola la explotación estatal. Adolfo Silenzi de Stagni (1957, 1965 y 1974) también reconstruye la historia de la producción de petróleo en el país bajo la misma mirada que Frondizi. Marcos Kaplan (1968 y 1972), por su parte, analiza la historia del mineral como una lucha contra los imperios petroleros.

Aportan nuevos enfoques a la historia hidrocarburífera Carlos Mayo, Osvaldo Andino y Fernando García Molina (1983). Estos autores reconstruyen la reacción diplomática de Estados Unidos en las presidencias radicales (1916-1930). También se ocupan de la influencia del tema petrolero en el Golpe de Estado de 1930. Poco después, Fernando García Molina y Carlos Mayo (1985) demuestran que Uriburu no favoreció a las empresas extranjeras, sino que hizo una defensa del petróleo nacional mediante la continuación y ampliación de las reservas realizadas por Alvear (1924), la suba del derecho aduanero para importar hidrocarburos, la mantención del precio de la nafta, etc. Por último, Carl Solberg (1986) analiza las consecuencias (políticas y económicas) de la entrada de capitales extranjeros desde la asunción del primer gobierno radical (1916) pero, bajo la órbita de los dos manuscritos mencionados.

Por su parte, Guillermo Yeatts (1996) desde una visión liberal critica la acción del Estado en relación al tema petrolero. Es decir, para este autor la legislación fue un entorpecimiento para consolidar una industria hidrocarburífera próspera.

Desde otra perspectiva, Nicolás Gadano (2006) aporta una evolución de la política petrolera, atendiendo a las diversas etapas técnicas (exploración, producción, etc.) que atravesó en la primera mitad del siglo XX y reconstruye y analiza las discusiones políticas surgidas en cada período. Su enfoque, al ser economista, va dirigido a la eficiencia ganancial de la empresa estatal. Por ser una reconstrucción completa y precisa, que abarca desde 1907 hasta 1955, resulta de consulta ineludible. También describe la lucha entre las tres grandes compañías comercializadoras de combustible, West Indian Oil Company (Wico) Shell e YPF.

Todos estos abordajes resultan valiosos para el objetivo de estudio en tanto que contribuyen a un marco referencial de lo que ocurría a escala nacional hasta la primera mitad del siglo XX. Sin embargo, aportan escasas interpretaciones sobre lo ocurrido a

escala local en tanto que se focalizan en los polos productivos de la Patagonia argentina³ y en la controversia entre la Nación y otras jurisdicciones, como Salta⁴.

Dentro del *corpus* bibliográfico a escala regional, los aportes son muy puntuales. Además de los estudios citados de Enrique Díaz Araujo que no analizan nuestra época de estudio, debe sumarse el de Orieta Favaro (1994) que anticipa el cambio que iba significar el paso de una economía basada en el cultivo de vides para elaboración de vinos a otra vinculada con el petróleo, (1918-1940). En efecto, entendemos que la centralidad que adquirió la vitivinicultura desde 1890 en el panorama económico regional obnubiló posibles abordajes sobre el devenir de otras industrias, de base agrícola o extractivas. Martín (1992), Coria (2019) y Rodríguez Vázquez (2018) señalan los intentos de diversificación productiva entre las décadas de 1920 y 1930 pero circunscriben sus análisis a las agroindustrias y su dinamización a partir de las políticas ISI y de expansión del consumo interno.

Para robustecer nuestro aparato erudito entonces prestamos atención a experiencias latinoamericanas contemporáneas. Los trabajos de Zuleta (2011a y b y 2020) y Uthoff (2004 y 2010) se focalizan en la temprana intervención estatal en Bolivia y México, para impulsar el sector petrolero en esos países.

Por otra parte, la investigación resulta tributaria de los estudios sobre empresas estatales de recursos energéticos en Argentina. (Gadano, 2006; Bandieri, 2016; Schvarzer, 1979; Belini y Rougier, 2008; Lapeña, 2014; Regalsky y Rougier, 2015 y Rodríguez, 2021). Estos aportes dan cuenta de los diversos análisis –económicos e ideológicos- que primaron en la organización y gestión de estas empresas públicas: por un lado, un criterio intervencionista, coherente y sistemático, vinculado al desarrollo regional, y por otro, la necesidad de cubrir el suministro de un servicio indispensable para la sociedad cuando todavía su control económico no era un negocio rentable para el capital privado. Pero también, porque el Estado en momentos de crisis, interviene en algunos sectores económicos. Esta intervención se da ya sea porque al capitalismo privado no le interesa o porque el Estado considera la importancia estratégica del sector (Favaro, 1999). Estas perspectivas resultan enriquecedoras para

³ Existen diversos estudios sobre esta región. Mencionemos entre otros al de Carrizo (2016) que aborda al movimiento obrero petrolero, aunque mayormente enfocado a la época peronista y Favaro (2021) que analiza la historia del petróleo en Plaza Huincul bajo una mirada intervencionista del estado nacional.

⁴ La historia petrolera de Salta ha sido abordada desde diversas aristas, señalemos entre otras: la relación Estado Nacional-Estado provincial y los conflictos durante la primera mitad del siglo XX (Favaro *et al*, 1989) y Benclowicz (2011) que analiza el surgimiento de Tartagal y Gral. Mosconi, dos ciudades petroleras.

nuestro abordaje porque nos permiten reflexionar sobre las modalidades y alcances de la intervención del estado provincial en la industria hidrocarburífera, en este caso de dos maneras diferentes: una con promoción y búsqueda de capitales privados y otra a través de acuerdos con la empresa estatal, Yacimientos Petrolíferos Fiscales.

Por último, es importante mencionar la bibliografía sobre las empresas estatales que aportan datos comparativos con YPF en su función, organización y rol socioeconómico tanto nacional como regional. Además, nos permite contrastar las relaciones entre las empresas y el Estado y el saber experto de sus ingenieros. Elena Salerno (2003 y 2015 a y b) analiza la Administración General de los Ferrocarriles del Estado (AGFE); Belini y Rougier (2008) investigan la acción del Estado como actor, como inversor o como nacionalizador entre 1941 a 1981; Regalsky y Rougier, (2015) quienes en una compilación presentan un panorama sobre diferentes empresas estatales: Obras Sanitarias, Teléfonos del Estado, Petroquímica Mosconi y Anibal Jauregui y Martín Manuli (2016) quienes analizan a Obras Sanitarias entre 1930 y 1943.

Nuestro estado de la cuestión no estaría completo sin mencionar los estudios sobre la comercialización de diversos productos en el período estudiado y que nos permitieron entender cómo se estructuró la venta de combustibles y qué mecanismos se utilizaron para comercializar. Pero también, para entender las políticas publicitarias de las empresas para convencer-asegurar a sus clientes.

En este sentido mencionamos a Thomas Cochran y Rubén Reina (2011), que al estudiar a SIAM describen los inicios de la construcción de bombas de combustible en nuestro país y a Melina Piglia (2009, 2012 y 2014), que analiza, desde nuestra perspectiva, la historia del ACA, la construcción de rutas y el mercado de automóviles con la venta de nafta. Dentro del rubro automotores, el trabajo de Raúl García Heras (1982) reconstruye la comercialización de automóviles y la puja entre las distintas marcas norteamericanas por lograr la supremacía en el marco de la modernización urbana en la Argentina. El trabajo de Silvia Ospital (2002) es complementario al de García Heras al profundizar cómo los vehículos fueron factores de modernización.

En otro orden, Fernando Rocchi (1998 y 2017) analiza los hábitos de consumo y la forma de publicitar las marcas con el ingreso de agencias de publicidad de Estados Unidos. Daniel Moyano (2015) trabajó la venta de azúcar en Tucumán relacionada con el espacio y los intermediarios. Su análisis nos permitió entender los circuitos de comercialización y las estrategias de las empresas en aquellos lugares rentables de

segundo orden. Andrea Lluch (2015 y 2017), a través de sendos trabajos, nos permite entender cómo funcionaba el mercado minorista y la comercialización de los productos a través de los intermediarios.

I.2 Justificación y fundamentación del problema a investigar

La tesis indaga cómo el Estado provincial fomentó e intervino en la actividad petrolera, según lo establecía el código de Minería de 1886. Esta mirada no impide analizar qué rol jugaron los capitales privados en todo este proceso y los fundamentos en torno a la diversidad productiva, por un lado, y a la nacionalización del petróleo, por el otro.

El recorte temporal se circunscribe al ciclo comprendido entre 1918 y 1943, y se justifica desde dos perspectivas, una política y otra técnica. Por un lado, 1918 significó el fin de la hegemonía oligárquica en la provincia y el ascenso de un gobierno radical leninista que gobernó durante diez años. Seguidamente, la década de 1930 presencié el retorno de los gobiernos conservadores, hasta 1943. Si bien ambos ciclos tuvieron rotundas diferencias políticas tuvieron en común, por un lado, la progresiva intervención del Estado sobre la economía, principalmente, en la vitivinicultura (Barrio, 2016 y Barrio y Rodríguez Vázquez, 2020) y por el otro, los sucesivos intentos por iniciar la exploración y explotación petroleras en la provincia, lo que se habría manifestado en el diseño de políticas sectoriales, contratación de personal especializado y organización de dependencias técnicas. De modo que lo ocurrido durante la década 1918-1928 habría funcionado como antecedente del período 1932-1943.

A su vez, desde un punto de vista técnico, el período coincide con el aumento exponencial de las exploraciones y cateos para detectar eventuales zonas petroleras (gráfico 2, cap. 2), y la búsqueda de inversores privados para la explotación hidrocarburífera. La segunda etapa está enmarcada en el inicio del avance estatal hacia la exploración, producción y refinación del oro negro. De modo que para el período analizado reconstruiremos los avatares y avances de la provincia en su inserción en toda la cadena productiva de la industria petrolera.

La investigación se centrará en las políticas públicas diseñadas durante ambas gestiones. ¿Cuáles fueron las particulares circunstancias que explican el diseño e implementación de estas políticas? Este interrogante anticipa varias respuestas: una, la necesidad de diversificar la matriz productiva de la provincia, hasta entonces anclada

en una industria vitivinícola sujeta a crisis cíclicas que afectaban la recaudación fiscal (Barrio, 2010). Crisis y transformaciones que, por tanto, abrieron la discusión hacia la implementación de diversas industrias. Otra, las demandas generadas por el avance de la urbanización y con esto, la llegada y ampliación del parque automotor local, lo que indujo los proyectos de autoabastecimiento de combustible, un insumo hasta entonces importado y distribuido por empresas internacionales.

La mirada sobre estos factores nos permitirá sopesar en qué grado incidieron en el interés que prestó el lencinismo a los proyectos hidrocarburíferos. Por último, la recepción de estas políticas entre los empresarios regionales, extrarregionales y eventuales capitalistas extranjeros. Pero también, cómo se vendieron los destilados y qué rol jugó el Estado en la comercialización.

También, la radicación en la provincia de YPF, en 1931, significaría un parteaguas en la historia hidrocarburífera de la provincia. Pues a partir de entonces, y por varias décadas, la gestión y explotación del recurso petrolero quedó bajo la égida estatal. ¿Cuáles fueron entonces las características de este proceso? Durante el cual, además, se registra otro hito importante para la provincia: la inauguración de la Destilería de Luján de Cuyo (1940/41).

A partir de lo anterior nos preguntamos ¿cuáles fueron los motivos que explican su inauguración: la necesidad de cubrir el suministro de un servicio indispensable para la sociedad cuando todavía su control económico no era un negocio rentable para el capital privado? O bien, ¿la búsqueda de un desarrollo integral y diversificado para la provincia?, ¿o el intento de lograr la supremacía en el comercio de destilados? y en relación con ello, ¿en qué medida contribuyó, productiva y económicamente a la diversificación provincial y a posicionar a la provincia como una de las principales abastecedoras?

Adicionalmente, intentaremos establecer cómo esas discusiones, las relaciones entre las esferas estatal y privada, y el diseño de políticas sectoriales se vinculan con un abordaje sobre la disponibilidad de conocimientos y tecnologías para hacer factibles esos iniciales proyectos de cateo, exploración y producción, luego refinación y finalmente, comercialización. En efecto, esta inserción progresiva de la provincia en toda la cadena productiva habría implicado un proceso de generación de conocimientos y técnicas sobre una industria relativamente novedosa.

Con base en ello, surgen numerosos interrogantes: ¿se conformaron en el seno del Estado provincial dependencias y equipos técnicos que diagnosticaran y estudiaran

las problemáticas del sector en ese período inicial?, ¿quiénes participaron de esos grupos?, ¿cómo receptionaron en sus discusiones y preocupaciones el nacionalismo técnico de la década de 1930?, ¿tuvieron alguna injerencia en el diseño de políticas sectoriales?, ¿se registró o profundizó el proceso de circulación de profesionales (sobre todo ingenieros) y equipamientos que demandaba la industria por entonces? ¿Hubo un desarrollo académico para formar técnicos y profesionales que se vincularan con el sector hidrocarburífero? De formarse estos técnicos y profesionales, ¿qué grado de participación/rol tuvo YPF?

I.3 Objetivos

Nuestra tesis se propone lograr los siguientes objetivos:

General:

- Explicar los fundamentos y el impacto de las políticas energéticas (petróleo) en la historia económica mendocina entre 1918 y 1943 en el contexto de las discusiones ideológicas y de las políticas nacionales.

Específicos:

1. Analizar las políticas públicas de la provincia de Mendoza en el sector petrolero.
2. Ponderar el debate de ideas y de políticas en torno al sector petrolero durante el período y en conexión con los lineamientos nacionales en las áreas de actividad mencionadas.
3. Realizar una evaluación de los flujos de capital privado hacia el sector petrolero durante el período.

Objetivos específicos de tercer nivel:

- Detectar y analizar las políticas públicas durante los gobiernos radicales lencinistas (1918-1928) en el contexto de la historia económica de la provincia de Mendoza que habrían incidido en los orígenes de la industria petrolera local.
- Identificar los agentes económicos que invirtieron en el sector en Mendoza en el período y las posibles circunstancias locales que impulsaron esa inversión.
- Analizar la repercusión local de los discursos en torno a la nacionalización del petróleo.

- Conocer los motivos por los que el Estado provincial concedió la concreción de los proyectos petroleros a YPF a partir de 1930.
- Reconstruir los orígenes de la Destilería Luján de Cuyo.

I.4 Sustento teórico y formulación de hipótesis

Nuestra tesis se inserta en la historia económica regional/local y particularmente en los estudios de historia industrial con la mirada en el Estado empresario, lo cual muestra el entronque de la historia económica con la dimensión institucional. Por historia económica entendemos, el estudio de los aspectos económicos de las sociedades en el pasado; la historia del uso económico de los recursos y el examen del desempeño pasado de las economías (Coleman y otros, 1988).

La historia económica nos permite comprender la dinámica y la complejidad de una industria que era considerada como una alternativa a la economía regional por excelencia: la vitivinicultura. Los análisis cuantitativos y cualitativos de la producción petrolera y de la venta de combustibles, pero también, de la búsqueda de recursos fiscales, para arcas siempre necesitadas, nos otorgan un horizonte de explicación racional de las acciones de YPF en Mendoza.

Hasta la década de 1980 la historia agraria fue la subespecialidad que más interesó a los investigadores. Empero, como consecuencia de las privatizaciones de la década de 1990s. la historia industrial (y en especial el rol del Estado) ha concitado nuevamente la atención (Belini y Rougier, 2008; Belini, 2017).

Por su parte, la historiografía señala cinco etapas en la conformación del Estado empresario⁵. Fue Jorge Schwarzer (1979)⁶ con su trabajo pionero, el que primero clasificó las sucesivas fases de la intervención estatal en la Argentina. El 24 de diciembre de 1910 se crea la Dirección General de Explotación del Petróleo de Comodoro Rivadavia. Esta nueva repartición es el punto de partida de la gestión estatal de hidrocarburos en Argentina. O sea, es la antecesora de Yacimientos Petrolíferos Fiscales (creada el 3 de junio de 1922).

⁵ Guajardo y Rougier (2010) señalan 7 etapas en la conformación en la acción estatal para los países latinoamericanos. El inicio para estos autores comenzaría prácticamente con los albores de los procesos de independencia.

⁶ Citado en Regalsky y Rougier, 2015: 10-11. Las cinco fases serían: primera desde 1854-1922, segunda 1922-1940, tercera 1940-1946, cuarta 1946-1955, quinta 1955-fines de los '60s.

La acción estatal se enmarcó en lo que dio en llamarse por la literatura de la historia industrial y más específicamente por la historia empresarial, la primera fase del Estado empresario.

La creación de YPF iniciaría la segunda etapa. Esta empresa a diferencia de su antecesora era autárquica y tenía por objetivo actuar como moderador y regulador del mercado. No escapaba en su función, obviamente, la acción comercial, pero supeditada al bien social.

Ahora bien, ¿qué entendemos por Estado empresario?:

No es una respuesta unívoca. Es un término polisémico que es definido desde diferentes aristas, según el autor que lo examine. En estas se incluyen toda forma de intervención estatal en la actividad económica hasta aquellas más restrictivas que se remiten a las empresas públicas, cuyo estatus legal no ha sido homogéneo y que son posibles a su vez, de disímiles definiciones (Regalsky y Rougier, 2015: 14).

Por tanto, la intervención y las políticas del Estado⁷ pueden explicarse por medio de procesos estructurales o instrumentales de acuerdo con las contingencias históricas (Belini y Rougier, 2008: 17). En el caso mendocino, en el gobierno leninista de Alejandro Orfila, ese suceso fue su intento de crear una sociedad mixta con la Compañía Río Atuel S.A. Mientras que, en el caso de los gobiernos demócratas, y ante la necesidad de una diversificación económica, estuvo en la contratación de la empresa pública YPF.

¿Cómo conceptuamos a Yacimientos Petrolíferos Fiscales en esta tesis? La entendemos como una organización que demanda enfoques multidisciplinarios. Como empresa, desarrolla su producción para el mercado, pero priorizando el desarrollo socioeconómico por encima de lo ganancial. Como pública, se enmarca en las determinaciones e influencias de los políticos -locales o nacionales- (Belini y Rougier, 2008: 17).

También nos resulta enriquecedor el concepto de Estado empresario de última instancia, acuñado por Elena Salerno (2015a: 33). La autora lo consigna para tipificar la acción gubernamental que no obtuvo resultado al licitar construcciones ferroviarias privadas en determinados lugares del país. En efecto, el gobierno de Miguel Juárez Celman (1886-1890) asumió la construcción de vías férreas para conectar provincias o regiones que económicamente no eran beneficiosas para la parte privada.

⁷ No es el propósito de esta tesis indagar hasta dónde debe intervenir el Estado o cuál es su grado de eficiencia. Para analizar estos temas ver a Rougier (2009)

Para el caso mendocino, la llegada de la década del '30s., con los gobernantes que condujeron la política local (gobierno interventor y demócratas) permiten comprender la decisión del Estado provincial de recurrir a un actor nacional para concretar ese viejo anhelo. De esta manera convirtieron a Mendoza en un Estado empresario de última instancia, al ser el gobierno local el ejecutor de la política petrolera.

Es necesario prestar atención a la modernización y las políticas estatales, que en una nación, provincia o municipio requieren del planeamiento y gestión de las políticas públicas. Estas acciones deben entenderse desde una perspectiva de identidad según las etapas históricas, donde el Estado, la sociedad y la economía se proyectan con relación a los recursos naturales que se tornan estratégicos para el crecimiento y/o desarrollo (Favaro y Iuorno, 2010).

Por lo tanto, nuestras hipótesis son:

1. La atención estatal a las actividades extractivas cobró un notorio impulso a partir de 1918, de la mano de la contratación de personal especializado y la conformación de dependencias técnicas. Aunque estas experiencias no lograron la expansión del sector, demostraron la potencialidad de la provincia para la explotación hidrocarburífera, ideas que fueron retomadas luego y puestas en marcha durante la gestión conservadora de la década de 1930.
2. La experiencia fallida de promover la explotación privada de hidrocarburos durante los gobiernos lencinistas, junto con un clima de ideas que impulsaba la progresiva intervención del Estado en las actividades productivas y la búsqueda de alternativas para impulsar la diversificación económica prepararon las condiciones para que los gobiernos mendocinos conservadores de la década de 1930s sellaran un convenio con Yacimientos Petrolíferos Fiscales.

I.5 Metodología

Investigar la historia es investigar una dimensión de la sociedad y, en tal sentido, el método histórico es una parte del método científico-social, por otra, reconstruir la historia, es reconstruir ciertas historias particulares (Aróstegui, 1995: 202)

En otras palabras, seguimos los lineamientos del método histórico: revisión bibliográfica de los diferentes temas a abordar y la etapa heurística (búsqueda,

recolección de información histórica y análisis del *corpus* heurístico de acuerdo con los interrogantes, hipótesis y objetivos propuestos).

Dado que la información se encontraba dispersa, demandó la compulsa en numerosos repositorios locales: Archivo General de la Provincia de Mendoza, de la Legislatura de Mendoza, Biblioteca Pública Gral. San Martín, y Bibliotecas de las Facultades de Ciencias Económicas, de Filosofía y Letras y de Ingeniería de la Universidad Nacional de Cuyo. También fue posible el acceso a espacios no tradicionalmente asignados para la consulta de investigadores, como los Archivos Municipales (Ciudad de Mendoza, Godoy Cruz y Guaymallén) y de Dirección de Minería de la provincia de Mendoza.

Es importante mencionar que nuestro interés primordial era consultar los repositorios de Yacimientos Petrolíferos Fiscales (incluida la Destilería Luján de Cuyo), dada la centralidad que ocupa la empresa en este análisis. Sin embargo, por motivos no suficientemente explicados aún no hemos podido ingresar a su biblioteca o archivos, por lo que no fue posible ampliar algunos temas que hemos desarrollado en los capítulos de la tesis. Logramos superar este escollo mediante un profuso y arduo trabajo de archivo a través del cual accedimos a valiosa información. Solo a modo de ejemplo, destacamos: *Boletín de Informaciones Petroleras* (1922-1943), esta revista fue el órgano de difusión y propaganda de YPF y resultó muy importante para saber qué actividades realizaba la empresa, cantidades de petróleo extraída, etc; *La Recopilación de Leyes, decretos y resoluciones sobre materia petrolera*, editada por el Ministerio de Agricultura de la Nación, fue una fuente vital para validar información aportada por los periódicos, pero también para conocer los diferentes materiales jurídicos que el gobierno nacional realizó para que la empresa estatal pudiera ejecutar diversas actividades en Mendoza. Por último, *Las Memorias* (de YPF y de los gobiernos provinciales) nos permitieron identificar qué acciones YPF gestionó y llevó a cabo en Mendoza como aquellas que propuso, pero que, por diferentes motivos, no realizó.

I.6 Estructura de la tesis

El presente estudio se encuentra dividido en cuatro capítulos. En el primero se realiza una reconstrucción histórica de las principales actividades petroleras a nivel nacional desde 1907 hasta el golpe de Estado de 1943. Mientras que a nivel local, la investigación parte desde la creación de la Compañía de Fader (1886) hasta la asunción

del gobierno de José N. Lencinas. Además, se describen cómo fueron las ventas de nafta en la Argentina durante el periodo de estudio. Para entender cómo se enmarcó la explotación, se realiza un análisis del corpus legal nacional referido a la minería en general y a los hidrocarburos en particular. Por último, se mencionan las innovaciones tecnológicas que llevó a cabo YPF en la exploración y explotación para mejorar su performance empresarial.

El capítulo 2 analiza las acciones llevadas a cabo por las gestiones lencinistas. Es decir, estudiamos qué objetivos tenían los gobiernos de José Néstor Lencinas, Carlos Washington Lencinas y Alejandro Orfila. A su vez, realizamos una comparación entre ellos para establecer semejanzas y diferencias. En este apartado también, describimos qué empresas y/o agentes privados intentaron/promovieron el desarrollo hidrocarburífero local. Por último, analizamos la participación de Mendoza en el proyecto de nacionalización del petróleo durante el gobierno del presidente Marcelo T. de Alvear.

El capítulo 3 está centrado en la acción de Yacimientos Petrolíferos Fiscales en Mendoza. Es por esto que, a partir de cada gobernación, analizamos los mecanismos que vincularon al ente estatal con el gobierno local. Examinamos los trabajos exploratorios y de producción en los distintos campamentos, cómo se estructuró la administración de la empresa en Mendoza, qué cambios hubo en el personal jerárquico, etc. Después consideramos el tema fiscal, es decir, analizamos qué beneficios económicos produjo YPF en Mendoza. Para cerrar el capítulo, indagamos sobre las empresas privadas que invirtieron o tuvieron intención de trabajar en la zona neuquina sur mendocina.

El capítulo 4 está dedicado a considerar la refinación de petróleo y la venta de productos destilados en Mendoza. En primer lugar, estudiamos ambos temas para la década de 1920s. y posteriormente, para la de 1930s. En cuanto a la refinación indagamos los intentos privados locales para luego centrarnos en la construcción de la destilería de Godoy Cruz y Luján de Cuyo. Respecto a la venta, consideramos los formatos de venta, las compañías que comercializaban y la competencia entre estas. Investigamos los mecanismos publicitarios, y los avances en ese tópico. Para aportar evidencia empírica sobre estas dinámicas realizamos un estudio micro en la ciudad de Mendoza, como centro de mayor consumo de la provincia. Finalizamos el apartado con la política fiscal del gobierno en su búsqueda de obtener recursos para sus arcas. Por último, se elabora una conclusión general de la investigación.

Capítulo 1: Los orígenes de la producción de petróleo en Argentina: sus normativas y la formación de una empresa estatal

En este capítulo abordaremos los procesos históricos nacionales de la cadena de valor¹ del petróleo (exploración, producción, refinado y comercialización). El objetivo es describir el contexto de las discusiones ideológicas y de las políticas nacionales en este ámbito. A su vez, puntualizaremos el marco jurídico que normaba la actividad en nuestra época de estudio partiendo de las leyes nacionales, para luego señalar las provinciales.

1.1 La legislación petrolera entre 1886-1943

El Código de Minería de 1886 (Ley N° 1.919), en su artículo noveno establecía pautas precisas para la explotación de los recursos minerales: el Estado nacional, o los provinciales, no podían llevar a cabo trabajos de exploración o explotación de hidrocarburos, dejando a estos a manos de agentes particulares provinciales, nacionales o extranjeros, de acuerdo con el modelo liberal norteamericano. De modo que el gobierno podía estimular la llegada de estos inversores-explotadores y realizar con ellos un convenio o contrato de explotación.

Una forma de propiciar ese proceso era el diseño e implementación de una legislación que estableciera reglas y parámetros de funcionamiento, y que también otorgara incentivos a las empresas como desarrollaremos en el capítulo 2 y 3.

¿Cómo era el proceso de solicitud de cateos y demás momentos que establecía la legislación? El agente debía solicitar un cateo ante la autoridad competente (La Dirección de Minería o su equivalente). En esta debía señalarse la ubicación espacial a explorar, el propietario del terreno si lo conociese, el mineral a buscar, etc. (artículo 25). El organismo público, a través del Boletín Oficial, autorizaba al solicitante para llevar a cabo el cateo o sea, daba el permiso legal (otorgaba la pertenencia, artículo 72). El tiempo a explorar dependía de la extensión del permiso y de su ubicación (entre 150 a 700 días).

En caso de descubrir un mineral, debía reportarlo a la Dirección de Minería. Luego de su estudio, el agente podía comenzar el trabajo de explotación de la mina descubierta. El título 8 (artículos 146 a 176) de la ley establecía el mecanismo de explotación, la forma, la duración, etc.

¹ Siguiendo a Morillo (2005: 55) entendemos a la cadena de valor como el conjunto interrelacionado de actividades creadoras de valor, la cual va desde la obtención de fuentes de materias primas, hasta que el producto terminado es entregado al consumidor final.

A su vez, la provincia de Mendoza había sancionado en 1901 la ley N° 227 (gobernación de Elías Villanueva) que determinaba que el Poder Ejecutivo era el único que tenía a su cargo la concesión de exploración o explotación de minas. Esta ley fue reglamentada en diciembre de 1918 (gobernación de José N. Lencinas) a través del Decreto N° 353. Dentro de sus 76 artículos se especificaban los procesos administrativos respecto a las solicitudes de exploración, el organismo contralor solo sería la División de Minas, Petróleo y Geología del Ministerio de Industrias y Obras Públicas, las unidades de medidas de la exploración y cánones; la pertenencia de las minas descubiertas, las formas de publicación de cualquier etapa minera, entre otros aspectos. Esta reglamentación da cuenta del singular interés del lencinismo por fomentar este sector.

Este decreto provincial se ajustó a los lineamientos que planteó la ley Nacional N° 10.273 sancionada al comienzo del gobierno de Yrigoyen. Esta normativa modificaba el Código de Minería solo en algunos artículos, en particular, sobre el canon a abonar por el poseedor de una mina de petróleo, la sanción por falta de pago, qué tareas debía llevarse a cabo en la mina para ser considerada activa, etc.

Mayo, Andino y García Molina (1983: 16) sostienen que no fue positiva la legislación radical nacional para la prospección petrolera. Para argumentar esta crítica, los autores indican que las grandes empresas extranjeras, con capacidad económica suficiente, podían abonar sin inconvenientes los cánones pertinentes y de esta manera acaparar territorios². Por tanto, si el objetivo de la legislación era frenar el acaparamiento y su posterior especulación, las normativas sancionadas no lo cumplieron. Por otro lado, estas disposiciones eran muy generales y abarcaban a toda la minería, es decir, no se ajustaba específicamente al petróleo.

El gran avance legal se produjo durante el gobierno de Agustín Justo puesto que se sancionó un corpus específico para el sector. En gran parte, este hecho se debió al accionar de su ministro de Agricultura, Antonio de Tomasso. Este socialista independiente, había participado activamente de los temas petroleros en la década anterior en el Congreso. Mientras era diputado (1926-1928) apoyó la nacionalización y monopolio de los hidrocarburos. Al asumir sus funciones ministeriales (1932), su discurso viró hacia una perspectiva de libre empresa, pero bajo la supervisión estatal.

² Técnicamente sería acaparamiento de cateos. Es decir, se solicita la prospección de una zona, pero nunca se lleva a cabo. Lo único que se realiza es el pago anual.

Postura que refrendó frente a la Cámara de Senadores con los argumentos de “...*el gobierno es ante todo una tarea de soluciones prácticas...*”³.

Los dos proyectos que elevó fueron: la reglamentación para el funcionamiento de Yacimientos Petrolíferos Fiscales y uno referente a legislación petrolera. En ambos trabajó activamente junto con la cúpula del ente estatal.

El primero era de suma importancia para la empresa estatal puesto que hasta ese momento había funcionado sin un marco legal. Empero, el proyecto que se aprobó no difirió del elaborado por YPF. Tanto Justo como de Tomasso, en un primer momento, como luego el Congreso, lo modificaron especialmente en lo referido a la autarquía de la empresa (Gadano, 2006: 332). Su sanción se produjo en el aniversario del descubrimiento de petróleo en Comodoro Rivadavia, el 13 de diciembre de 1932⁴.

El autor citado (quien durante la década de 1990 formó parte de la dirección de empresa), señala que la idea originaria de YPF era sustentable con la premisa de una empresa industrial eficiente y que la ley complicó severamente la gestión de aprovisionamiento de materiales y equipos. Es decir, la Ley 11.688 fue perjudicial para el desempeño posterior de la empresa estatal debido a que hubo atrasos en la provisión de aquellos, al tener que sortear la burocracia estatal. Esta última podía aún conllevar mayores tiempos si no había una relación aceptada entre los directivos de YPF y el ministro de Agricultura, tal cual sucedió a partir del año 1940 (ver *infra*).

El segundo proyecto, el de legislación petrolera, fue un intento de ubicarse a medio camino entre dos posturas extremas: manejo privado del petróleo o exclusividad del estado, lo cual generó un amplio abanico de críticas al proyecto. Si bien en la Cámara Alta tuvo un tratamiento fugaz (dos semanas), en Diputados fue demorado debido a varios factores: estudio en las comisiones, debate en la Cámara, etc. Finalmente, fue aprobado en 1935 bajo el nombre de *Régimen Legal de las Minas de Petróleo e Hidrocarburos Fluidos* (Ley N° 12.161)⁵. Entre los aspectos a destacar estaban la fijación de regalías (12,5% a ser pagadas a la Nación o las provincias), la posibilidad de reservas por parte del gobierno, el transporte del mineral, etc. Esta ley, posteriormente (gobierno de facto del presidente Juan Carlos Onganía) se incorporaría a la ley de Minas de 1886.

³ Gadano (2006: 331). Es interesante señalar que esto mismo fue dicho por Arturo Frondizi 26 años después.

⁴ Ley Orgánica de Yacimientos Petrolíferos Fiscales, N° 11.668.

⁵ Los detalles de la norma pueden consultarse en Ministerio de Agricultura de la Nación, 1938: 858-870.

1.2 Antecedentes del *upstream* en Argentina (1907-1918)

La mayoría de los recursos petroleros argentinos para la época de estudio se encuentran en cuatro cuencas sedimentarias: una primera, la del Nordeste, en Salta y Jujuy que es de muy alta calidad, pero de difícil su extracción por encontrarse en una zona escarpada. La segunda y tercer, la Cuyana y la Neuquina, desde Mendoza hasta Río Negro, conocida como región del Oeste. Esta zona es muy árida y aislada, lo cual dificultó al principio su explotación. La cuarta es la denominada Golfo San Jorge, territorios de Santa Cruz y Chubut.

No podría fijarse con exactitud la fecha en que, por primera vez, se hiciera mención en forma documental, de la existencia de petróleo en la Argentina. Sin embargo, a fines del siglo XVIII ya se conocía a este hidrocarburo en la antigua provincia de Cuyo, más precisamente en Cacheuta y que se utilizaba para cubrir exteriormente los odres de licores o aguardientes (Corbert France, 1937: 69). Este va a ser el motivo para que hacia 1886 surgiera la “Compañía Mendocina de Petróleo”.

Empero, como ya hemos comentado, se considera como fecha de nacimiento de la industria petrolera argentina al descubrimiento en Comodoro Rivadavia, el 13 de diciembre de 1907 gracias a las acciones de José Fuchs.

Roque Saenz Peña (1910-1912)⁶ demostró una atención singular al tema petrolero. Esta postura tenía dos explicaciones, según Solberg (1986). Una eran las frecuentes huelgas de los mineros ingleses que traían innumerables consecuencias en la economía argentina puesto que el carbón mineral, prácticamente único elemento energético de ese momento, llegaba en forma interrumpida. La otra, se basaba en su profundo anti-norteamericanismo, producto de la fuerte crítica de Estados Unidos hacia la política económica de Latinoamérica.

El 24 de diciembre de 1910 dictó un decreto por el que transfirió la administración de los yacimientos petrolíferos en Comodoro Rivadavia a la Dirección General de Explotación del Petróleo de Comodoro Rivadavia, empresa creada para este fin. Esta compañía se transformó en la primera empresa hidrocarburífera estatal del mundo. (Bernal, 2005)

⁶ Varios autores sostienen que Roque Sáenz Peña con sus diversas medidas tendientes a defender la explotación estatal del petróleo es el primer representante del nacionalismo petrolero argentino. Ver por ejemplo a Gadano (2006: 34-57) o Kaplan (1972b: 37-41)

La Primera Guerra Mundial produjo una escasez de combustible, principalmente del carbón mineral. Este hecho produjo un colapso que hizo tambalear no solo a la industria, sino a toda la economía argentina. Ante ello, se buscó la suplantación con el petróleo. Pero las importaciones eran escasas y la producción nacional recién estaba en sus comienzos, por lo que se encontró un sustituto en la quema de maíz para producir energía.

Esta crisis energética produjo serios rumores de descontento entre los militares argentinos. Aunque el Ejército y la Marina no lo sufrieron en directo, algunos uniformados sostenían que la dependencia del combustible importado era estratégicamente peligrosa y por ende se convertía en una amenaza para la seguridad nacional (Solberg, 1986: 53).

En efecto, esta situación fue el sustento, según Solberg (1986), del nacionalismo petrolero en Argentina. Nacionalismo que tuvo su consolidación en la década de 1920 a partir de varias figuras. Una de las más sobresalientes fue Enrique Mosconi⁷.

En 1916 al asumir la presidencia, Hipólito Yrigoyen se encontró con la siguiente situación petrolera:

- Grave déficit energético, y creciente insuficiencia de la producción nacional para cubrir el consumo cada vez mayor de la energía exigido por el desarrollo de la economía argentina.
- Considerable atraso del aparato a disposición del país para la exploración, explotación, refinado, transporte y distribución del petróleo.
- Dependencia de las empresas monopolistas extranjeras para la obtención de combustible.
- Falta de legislación orgánica y de aparato administrativo adecuado que posibiliten una explotación fiscal en expansión. (Kaplan, 1972a: 3)

1.2.1 El petróleo en el centro de la escena política y económica durante el gobierno radical

La llegada de Hipólito Yrigoyen al gobierno el 12 de octubre de 1916, marcó el inicio del radicalismo en el poder. El nuevo presidente (y también, el próximo gobernante, Marcelo T. de Alvear) era un hombre del '80: un estanciero que conocía bien el negocio y con base en él se había enriquecido (Luna, 2001). En este sentido, el radicalismo no cambió estructuralmente la matriz económica de la Argentina: el

⁷ El principal teórico fue Ricardo Oneto. Además, de Enrique Ruiz Guiñazú, Ernesto Quesada, etc. Para ampliar los orígenes de este nacionalismo puede consultarse la obra de Zuleta Álvarez (1975).

modelo agroexportador siguió, en líneas fundamentales durante toda la década de 1920s (Gerchunoff y Llach, 2007; Belini 2017). Pero a la vez, fue un gobierno reformador.

La intervención del Estado se hizo patente en la economía, en la defensa del obrero ante sus reclamos salariales y también en algunas ramas de la industria⁸. En efecto, el sector hidrocarburífero fue uno de ellos. Desde los primeros años de gobierno pueden observarse acciones del sector radical con el objetivo de promover una política en favor del oro negro.

Hipólito Yrigoyen llevó a cabo una doble política en materia hidrocarburífera, en primer lugar, aceptó la actividad privada, pero a su vez, propició un intervencionismo estatal que limitaba la expansión de la primera. Es así que las compañías internacionales durante el primer gobierno radical, tuvieron la posibilidad de explorar y explotar petróleo, pero bajo un control exhaustivo del Estado⁹.

A su vez, colocó las actividades de la Dirección General de Explotación del Petróleo de Comodoro Rivadavia¹⁰ bajo la órbita del multifuncional Ministerio de Agricultura de la Nación. También, puso fin a la política de mantener a la Dirección con los fondos del presupuesto gubernamental¹¹. Desde ese momento la Dirección debía generar sus propios fondos, principalmente, a través de las utilidades que generaba. Esto repercutió en que las ganancias se utilizaran para la reinversión y no para mejorar los salarios y las condiciones laborales, etc.¹²

En el marco de una mayor atención a la cuestión social¹³, esta falta de condiciones laborales produjo la primera gran huelga petrolera que comenzó el 29 de

⁸ Con respecto a esto, nos apoyamos en la línea de Díaz Alejandro (1983). Para conocer las diferentes posturas historiográficas, ver a Gerchunoff (2016: 12-14)

⁹ Según Kaplan (1972a) al comenzar el gobierno radical existían en el partido tres posturas sobre el tema petrolero: la posición de Alfredo Demarchi (ministro de Agricultura) favorable a la explotación privada, la de Tomás de Veyga (diputado nacional) defensor de la explotación a través de sociedades mixtas y por última la de Carlos Melo (diputado nacional) que favorece la explotación estatal de los hidrocarburos.

¹⁰ Horacio Oyhanarte en la Cámara de Diputados de la Nación realizó una crítica profunda a la administración de la Dirección señalando que tanto la exploración como la explotación eran deficitarias para las necesidades energéticas argentinas.

¹¹ Fue Figueroa Alcorta quien había decidido dotar de fondos estatales a la Dirección. La anulación de esta medida, según Solberg (1986) estuvo orientada a favorecer al perfil ganadero de la economía yrigoyenista,

¹² Citamos como ejemplo que los obreros petroleros en Comodoro Rivadavia trabajaban más de 10 horas diarias, a diferencia de otros obreros que cumplían entre 8 y 9 horas. Es en estos momentos cuando surge el primer sindicato petrolero: Federación de Obreros Petrolíferos (FOP). Para conocer más detalles ver, por ejemplo, a Cáceres Cano (1972: 50-56) o Solberg (1986: 68-78).

¹³ Horowitz (2015) analiza los conflictos sociales que hubo durante el radicalismo. A su vez señala qué acciones tomaron los dirigentes en los diferentes movimientos. Para el caso puntual de la huelga en Comodoro Rivadavia, ver a Torres (1995)

setiembre de 1917 y se prolongó por 51 días. A su vez, fue el inicio de un período de conflictos laborales que se prolongó hasta mediados de la década siguiente.

En agosto de 1920 las huelgas y las interrupciones en la producción del hidrocarburo en Comodoro Rivadavia movilizaron a los diputados opositores al oficialismo a iniciar una investigación sobre la política petrolera del gobierno. Estas investigaciones revelaron que el descontento laboral era solo un aspecto del gran retraso en la producción. El mayor responsable de esta paralización venía del mismo gobierno que había realizado un mal acomodamiento a la abundancia de la oferta que se había producido por el fin de la primera guerra mundial (Solberg, 1986).

La Argentina petrolera alcanzó otra dimensión al finalizar el conflicto mundial. En efecto, la contienda demostró la importancia estratégica del mineral para la movilización de tropas y armamento. Esto significó que quien tuviera reservas hidrocarburíferas, gozaba de una ventaja trascendental. Además, el comercio de materiales para la explotación se normalizó, lo que permitió un aumento en la perforación de pozos. A su vez, superado el conflicto bélico el país sostuvo su producción, cercana al 40% de la demanda total de combustibles, debido a la persistencia de los altos precios (Gerchunoff, 2016: 32)

Por último, las grandes empresas internacionales (como la Standard Oil, la Royal Dutch Shell o Anglo Persian) comenzaron un proceso de acaparamiento de reservas en todo el mundo y Argentina no fue la excepción. Efectivamente, los *trust* internacionales arribaron al país para trabajar en el *upstream*, etapa que no había sido tenido en cuenta hasta ese momento. Argentina se transformó en un lugar muy querido por estas compañías pues, se sostenía que poseía grandes reservas, tal como lo demostraron los informes elaborados oportunamente (Brady, 1923; Hileman, 1921b y c; Windhausen, 1916)¹⁴.

Este inusitado interés podría responder al descubrimiento de otra área petrolera (pero dentro del ámbito de los territorios nacionales): Plaza Huinul¹⁵, provincia de

¹⁴ Como puede observarse los autores citados fueron contemporáneos de las inversiones. George S. Brady (1887-?) era consultor de materiales, en la División de Suministros Civiles de la Oficina de Comercio de Estados Unidos. Guillermo Hileman formó parte del gobierno de José N. Lencinas (ver capítulo 2). Anselmo Windhausen (1882-1932) fue un geólogo alemán contratado desde 1909 por la Dirección de Minas y Geología del Ministerio de Agricultura de Argentina. Estudió geológicamente el yacimiento de Plaza Huinul. Para un estudio completo de las inversiones extranjeras directas ver a Lanciotti y Lluch (2015) o Lluch y Lanciotti (2021).

¹⁵ Este yacimiento forma parte de la cuenca neuquina. Es importante puesto que, los primeros estudios fueron llevados a cabo por los mismos geólogos que recorrieron Mendoza: Juan Keidel y Adolfo Windhausen. Más detalles en Salas (2018).

Neuquén en 1919. Este hallazgo, producto del trabajo de la Dirección de Minas de la Nación, fue fruto de una búsqueda sistemática que llevó la repartición en varias zonas del país. En esta área también posaron sus intereses las compañías internacionales.

Este descubrimiento, sumado a la potencialidad (en parte demostrada) de Comodoro Rivadavia, mostraba a nivel internacional que Argentina estaba llamada a ser un polo petrolífero muy importante (Brady, 1923: 17). Por tanto, no era casual que las grandes compañías quisieran completar la cadena de valor hidrocarburífera con un eslabonamiento hacia atrás. Lo reseñado se constata por el incremento de solicitudes de cateo en la Dirección de Minas (Kaplan, 1972a). Gadano (2006: 117) señala que el pico máximo de pedidos en toda la Patagonia se dio en el año 1922, lo mismo va a suceder en Mendoza, como oportunamente mostraremos en el capítulo 2.

Sin embargo, la participación de esas empresas fue minoritaria y no lograron destacarse entre las principales firmas extranjeras que operaron en el país en las dos primeras décadas del siglo XX (Lanciotti y LLuch, 2020, pp. 111-120). Esto responde, a que estas firmas, al menos hasta la década de 1920, se enfocaron en Venezuela, México o la península Arábiga para invertir en explotaciones petroleras mientras que en los mercados sudamericanos se orientaron a la venta de combustible (Yergin, 1992).

La última medida que llevó a cabo Hipólito Yrigoyen en cuanto al tema petrolero se dio por decreto del 3 de junio de 1922: creación de Yacimientos Petrolíferos Fiscales. Esta institución era un sostenido anhelo del presidente radical. En efecto, en 1918 había enviado al Congreso un pedido para su fundación pero que, sin embargo, no fue tratado (Cáceres Cano, 1972: 58). Contrariamente, en 1919 una comisión presidida por Juan B. Palacios (socialista) que estudiaba el comercio de nafta, sugirió que el Poder Ejecutivo debía crear una empresa petrolera estatal.

El nacimiento de la compañía estatal fue una creación única desde el punto de vista de los antecedentes. No había una similar en ningún país petrolero. La mayor simetría podía presentarse con la Anglo Persian (1908), donde el Almirantazgo inglés poseía el 51% de las acciones, pero no dirigía la empresa. O la *Compagnie Française de Petrole* (1924), si bien fue una creación estatal, era de capitales mixtos.

Como síntesis del primer gobierno radical, Marcos Kaplan (1972a: 7-9) sostiene que no hubo un buen manejo del sector petrolero motivado por un atraso técnico en los equipos destinados a explorar, explotar y refinar, sumado a la falta de maquinarias y a la ausencia de especialistas en las cadenas de valor del hidrocarburo. En efecto, esta sentencia cobra aún más fuerza si analizamos la venta de naftas,

manejada mayoritariamente por la West India Oil Co (Wico)¹⁶. A su vez, era esta empresa quien fijaba prácticamente, los precios del combustible.

El gobierno de Marcelo T. de Alvear (1922-1928) comenzó su gestión petrolera con la designación del Gral. Enrique Mosconi como director de YPF¹⁷, quien desempeñó ese cargo por ocho años.

Mosconi, había nacido el 21 de febrero de 1877. A los 17 años egresó del Colegio Militar con diploma de honor, incorporándose al arma de ingenieros. Sus primeras tareas estuvieron vinculadas al servicio aeronáutico. Debido a sus aptitudes realizó un viaje a Europa, donde visitó Alemania, Bélgica e Italia. En el país teutón se incorporó al cuerpo de ingeniería del Reichseer, con sede en Westfalia, allí estudió durante cuatro años en la escuela Técnica Superior de Artillería e Ingeniería de Charlottenburg. En ella se familiarizó con las teorías de Friedrich List¹⁸. Es muy probable que haya estudiado a otros pensadores que formaron parte de la escuela histórica alemana de economía. Recordemos que List fue el inspirador de esta escuela.

Es preciso tener presente, como señala Solberg (1986:135), que el ejército estaba muy influido por las teorías económicas nacionalistas forjadas en Alemania, especialmente en el desarrollo industrial¹⁹. Esto seguramente debe haber sido una parte más de la admiración que esta fuerza militar sentía por Alemania, en este caso, el ejército prusiano (Potash, 1986). Por tanto, es muy plausible que Mosconi conociera las ideas entre otras de Alfred Weber²⁰ y su teoría de localización.

¹⁶ La Wico era una empresa subsidiaria de la Standard Oil of New Jersey. Ingresó al mercado argentino en 1911, dedicándose a la importación de combustibles. Para ver en detalle la historia de la empresa pueden consultarse entre otros a Gadano (2006) o Solberg (1986)

¹⁷ Es interesante señalar el perfil técnico y militar que el gobierno de Alvear le dio a la minería. En la Dirección General de Minas, Geología e Hidrología nombro al alférez (R) José María Sobral.

¹⁸ List fue uno de los primeros economistas que propuso la promoción deliberada de las industrias manufactureras como estrategia para el desarrollo económico. Una de las medidas para fomentar el desarrollo de las industrias manufactureras fue el establecimiento de tarifas aduaneras. De este modo se refleja como List se ve partidario del proteccionismo y del nacionalismo. Para ampliar el tema consultar su obra, *Sistema Nacional de Economía política* (1955). Es importante destacar que List era conocido en Argentina, pues fue introducido por Vicente Fidel López en 1870. (Boianovsky, 2013).

¹⁹ Belini y Rougier (2008: 50-52) sostienen que la experiencia de la Gran Guerra influyó de manera determinante en los militares del Ejército acerca del atraso en el desarrollo industrial de Argentina. Por su parte, Rougier y Odisio (2017: 24-25) señalan que a partir de fines de la segunda década del siglo XX comenzó a manifestarse un nacionalismo industrial en algunos sectores de la sociedad.

²⁰ Weber estudió la localización industrial sobre un espacio isotrópico, con recursos localizados en un punto y un mercado en otro. En estas condiciones el factor fundamental para decidir la localización industrial era la distancia entre la planta de producción, los recursos y el mercado. Consideraba que los recursos y el mercado ya venían dados en el espacio, así que lo que había que construir era la planta de producción. El lugar ideal era aquel en el que el coto del transporte era mínimo. Para ampliar el tema consultar su obra: *Theory of the Location of Industries* (1929).

Mosconi llevó adelante un ambicioso plan de organización y desarrollo en el organismo nacional. Con estas acciones pretendía crear una empresa estatal verticalmente integrada. No se conformaba con que YPF extrajera petróleo, sino que también lo transportara, refinara, distribuyera y comercializara los productos, es decir, realizara toda la cadena de valor del oro negro (Mosconi, 1983).

El primer paso en este sentido fue llevar a cabo un minucioso diagnóstico sobre la situación interna de la empresa. Por ejemplo, no contaba con presupuesto aprobado por el Congreso, tenía un rojo en sus cuentas de prácticamente \$70.000 m/n y un déficit anual de casi dos millones. No había estadísticas completas de explotación y la última realizada databa de 1920. Los otros entes estatales que compraban su producción no pagaban por ella, un ejemplo de esto era la Marina, quien le debía más de dos millones de pesos m/n. Luego, logró sacar a YPF del área del Ministerio de Agricultura. Si bien la empresa teóricamente siguió dependiendo del ministerio, su trabajo se volvió autónomo.

Es importante destacar que esta separación no implicó una desatención de Tomás Le Bretton al tema petrolero. Todo lo contrario, el éxito que tuvo Mosconi en sus acciones se debió al apoyo del ministro.

Un ejemplo de este respaldo ministerial a la empresa estatal fue la suspensión de los trámites de cateos en la Dirección de Minas. Como consecuencia del fin de la Gran Guerra y de la importancia estratégica que cobró el petróleo, comenzó un acaparamiento de reservas o posibles yacimientos petrolíferos en todo el mundo como ya mencionamos. Argentina no fue la excepción y durante 1920 y 1921 las solicitudes de cateo crecieron exponencialmente. Bajo el lema “las minas para los mineros”, Le Bretton intentó diferenciar especuladores con verdaderos inversionistas (Gadano, 2006: 162).

Siguiendo esta línea, el gobierno de Alvear a principios de 1924 decretó una gran reserva fiscal en los territorios nacionales de la Patagonia (Decreto. 10 de enero de 1924, RLDRMP, Tomo 1: 145-146). De esta manera un área de casi treinta y tres millones de hectáreas quedó vedada a los particulares. Este hecho fue seguido por los gobiernos provinciales de Salta, Jujuy y Entre Ríos, que también dispusieron reservas fiscales. Cabe señalar que Santa Fe lo había realizado el año anterior.

Yacimientos Petrolíferos Fiscales era la principal empresa exploradora y productora en Argentina. En efecto, para 1925 más del 60% del petróleo obtenido en el país era aportado por YPF (BIP, marzo 1933). Sin embargo, la situación se invertía

en la refinación y comercialización del crudo, en donde las empresas extranjeras lideraban el sector. Es por ello que cobra relevancia la construcción de una destilería en la ciudad de La Plata. La refinería se transformaría, para el militar, en el pilar más sólido de la nueva organización que buscaba.

Mosconi, como recién señalamos estudió en Alemania las teorías económicas de los pensadores de este país²¹. Como ya comentamos, la teoría de Weber sostiene que la ubicación ideal de la empresa es cercana al lugar de extracción del recurso natural o de consumo y unidas por un eficiente sistema de transporte. La ciudad de La Plata cumplía perfectamente con el sitio cercano al centro de mayor consumo (Buenos Aires) y con un puerto que permitía el ingreso eficiente de barcos tanques.

Su inauguración se produjo en diciembre de 1925.

“La decisión del gobierno argentino de construir su propia refinería causó consternación entre las compañías extranjeras. La Anglo-Persian... creía que el soborno había desempeñado un papel vital en la decisión del gobierno...” (Solberg, 1986: 142).

La Plata se transformó en una de las diez refinerías más grandes del mundo en cuanto a su capacidad de producción. La construcción quedó a cargo de la empresa norteamericana Bethlehem Steel Company²². A su vez, durante dos semestres operó la misma, capacitando a los operarios. YPF consiguió aumentar la producción de gasolina diez veces. Con este éxito, la empresa estatal logró completar la cadena de valor y convertirse en una empresa integrada tanto horizontal como verticalmente.

Más allá de este gran avance, nuestro país siguió dependiendo de la importación de los destilados de petróleo. Empero, la refinación redujo la compra exterior en algunos productos como la nafta y el kerosene.

Las acciones de Mosconi hacia una industria nacional no fueron solamente dirigidas hacia la producción y destilación, sino también hacia los obreros encargados de ocuparse en estas tareas. Intentó que los argentinos trabajaran en YPF, para lo que promovió la inmigración interna y la capacitación del personal nativo (Mosconi, 1983). Para Solberg (1986: 142) toda esta acción de Mosconi significaba que el presidente Marcelo T. de Alvear buscaba la nacionalización del petróleo. Argumentaba que esta nacionalización implicaba una exigencia liberadora dentro de la estructura

²¹ Caceres Cano (1972) señala que a Mosconi se lo señaló como germanófilo por utilizar ideas de pensadores alemanes y técnicos de esa nacionalidad. Esto abonaría aún más nuestra hipótesis.

²² El convenio preliminar data de 1923 y el contrato definitivo se aprobó a través del Decreto del 14 de enero de 1925 (RLDRMP, Tomo 1: 179-180)

semicolonial en que se encontraba nuestro país. Sin embargo, Gadano aclara que la nacionalización era federalización, no de monopolio estatal (Gadano, 2006: 225).

Para ello se envió al Congreso un proyecto de ley²³. En la Comisión de Industrias y Comercio de la Cámara de Diputados fue arduamente debatido. Es interesante resaltar que era presidida por dos mendocinos: Julio Cesar Raffo de la Reta (presidente) y Jorge Calle (secretario). Las posturas de los distintos partidos fueron inflexibles; yrigoyenistas y socialistas independientes apoyaban la medida, en tanto los conservadores, los antipersonalistas y los socialistas estaban en contra. La Comisión dictó un informe aprobando la nacionalización, pero también avalando el trabajo de compañías privadas en los hidrocarburos.

El proyecto comenzó a ser tratado en la Cámara de Diputados en julio de 1927. Mosconi tuvo una amplia participación en el debate, tanto dentro como fuera del Congreso. Su postura era federalizar las minas de petróleo y extraerlas a través de una compañía de capitales mixtos (Alonso y Speroni, 2006).

Por la importancia que adquirió después, es importante resaltar que el Partido Socialista Independiente, de la mano de Antonio de Tomasso, apoyaba la nacionalización y también el monopolio estatal del petróleo. Diferenciándose así del presidente de YPF y de los radicales antipersonalistas. Esta posición del partido escindido del Partido Socialista no era una novedad. En 1917, en la Cámara de Diputados durante el debate sobre el monopolio ejercido por la Standard Oil, los socialistas sentenciaron que la mejor manera de frenar el avance de un *trust* era que el Estado tuviera una empresa estatal de petróleo²⁴. Luego de un arduo debate el proyecto fue sancionado en setiembre. Contenía la nacionalización de los yacimientos y el monopolio estatal en la explotación y transporte del oro negro. Pasó, así, a la Cámara Alta.

La labor de Mosconi continuó al cambiar el timón de gobierno a manos de Yrigoyen en octubre de 1928. El tema petrolero y su nacionalización cobró otros bríos.

²³ La política nacionalista con respecto al petróleo en Argentina cobró fuerza durante la presidencia de Alvear. Sin embargo, es posible rastrear antecedentes durante la década de 1910. Para ampliar el tema ver Kaplan (1972) También es importante resaltar que las empresas privadas debido a esta presentación paralizaron en algunos yacimientos sus explotaciones como, por ejemplo, La Río Atuel S.A. (ver capítulo 2).

²⁴ Para más detalles consultar Cámara de Diputados de la Nación (1919). Citado por Gadano, 2006.

El nuevo presidente buscaba que todo lo relacionado al hidrocarburo estuviera bajo el monopolio de YPF²⁵.

La mayor oposición que tuvo el gobierno, como es lógico, provino de las compañías extranjeras. La voz cantante la llevó la Standard. Estas compañías aducían que la empresa estatal tenía una producción insuficiente tanto en lo técnico, como en lo administrativo y lo financiero. En cierto sentido la crítica era correcta. YPF no tenía una arquitectura bien aceitada para manejarse sola y asumir toda la responsabilidad. (Gadano, 2006).

La postura de las compañías extranjeras coincidía con los intereses de las elites políticas de las provincias productoras de petróleo. Más precisamente Salta y Jujuy, donde la Standard Oil tenía varios pozos en producción. Esto significó una acción en común, pero con objetivos diferentes (Solberg, 1986).

Así, el debate se polarizó en torno al plan de monopolio. Pocas voces instaron a una solución combinada que podría haber sido una jurisdicción federal con las empresas mixtas privadas-estatales, tal cual era la idea del director de YPF desde un comienzo.

El principal centro de este conflicto, entre la empresa estatal y las compañías extranjeras, se dio en la provincia de Salta. Esto se produjo cuando el nuevo gobernador Julio Pedro Cornejo, asumido en 1928, revirtió la política petrolera de su antecesor. Estas acciones terminaron presentando una disputa por parte de la Standard ante la Suprema Corte de Justicia. La Corte en 1930 fallaría a favor de la empresa extranjera.

En el Congreso, este tema también fue controvertido. La nueva composición de la Cámara de Diputados producto de las elecciones de abril de 1928, le permitió al radicalismo tener mayoría. Esta situación significó aprobar un proyecto de ley de expropiación de activos petroleros privados, que completaba el monopolio estatal de la legislación del año anterior (Gadano, 2006).

Ambos códigos fueron girados al Senado para su aprobación. Sin embargo, los conservadores eran mayoría en la cámara alta. Lo cual implicó que el tema no fue

²⁵ Hipólito Yrigoyen quería que toda la cadena de valor lo explotara la empresa estatal. Es decir, tanto *upstream* y *downstream* lo manejara YPF. En la Cámara de Diputados el irigoyenismo ya lo había planteado y defendido fervientemente en lo atinente a la exploración y producción. En cuanto, a la comercialización, lo llevó a cabo en mayo de 1929 cuando rescindió el contrato con Auger. Para un estudio completo del tema ver, por ejemplo, a Frondizi (1954), Gadano (2006), Mosconi (1983).

tratado rápidamente y quedó pendiente durante todo 1929. Al año siguiente tampoco fue debatido.

1.2.2 Del “golpe con olor a petróleo” a la consolidación de la política petrolera

La nueva década comenzó enmarcada con la Gran Depresión, esto significó una nueva etapa para la economía mundial y con efectos para la economía nacional. La producción argentina se vio afectada por la caída de los precios de sus exportaciones, pero también por la menor compra de los mercados extranjeros. Hacia 1934 paulatinamente comenzó la recuperación. A su vez, los diferentes gobiernos de la Concordancia (formada por UCR Antipersonalista, partidos conservadores provinciales y PSI) reforzaron la intervención del estado sobre los mercados. Por su parte, la industria se convirtió en el sector económico más dinámico del período, etapa que es conocida como la Industrialización por Sustitución de Importaciones (ISI)²⁶.

¿Cuál fue el destino del proyecto de nacionalización en el complejo escenario político de los años ‘30?

El ascenso de general José Félix Uriburu a la presidencia a través de un golpe de estado tuvo muchas causas, una de ellas fue, según parte de la historiografía (del Mazo, 1957), la no sanción de la nacionalización del petróleo por parte del Senado²⁷. Lo que comentamos fue conocido como “El golpe con olor a petróleo”, y que luego fue ampliamente objetado por la historiografía posterior que analizó la Revolución de 1930 (García Molina y Mayo, 1985 o Gadano, 2006). Sin embargo, esto nos permite observar el grado de importancia que el tema petrolero tenía en la agenda de gobierno. El interés de las compañías extranjeras por aumentar su nivel de participación en el *upstream* y en el *downstream* era incesante en un mercado que se mostraba prometedor. Además, YPF intentaba aumentar día a día su producción y buscaba convertirse en el contralor de la comercialización de los productos refinados: naftas, aceites, etc.²⁸

²⁶ Para analizar el proceso industrial de los '30, consultar entre otros a Belini (2017) o Jáuregui (1993).

²⁷ Solberg (1986: 227) apoya esta argumentación, al señalar que su política petrolera contribuyó a generar una desestabilización política. También ver cita 126 de este autor, en la página 229.

²⁸ Una de las primeras actividades de Uriburu fue realizar una auditoría a la gestión de Mosconi. Gadano (2006: 260-262) sostiene que toda la bibliografía que estudia el período coincide en la excelente labor del general. Este autor, sin embargo, tiene sus reparos. Para ello analizó los planes anuales a cumplir por parte de la empresa estatal y lo logrado. Empero, en esta crítica no tiene en cuenta los obstáculos que tuvo para no cumplir sus metas: falta de presupuesto, luchas políticas, etc.

La política petrolera del primer presidente de facto de la Argentina del siglo XX fue una continuación de las gestiones anteriores. El sucesor en YPF prosiguió siendo un militar, el capitán de navío Felipe Fliess²⁹, mientras que el contralmirante Tiburcio Aldao era el director general suplente; designaciones que nos permiten constatar la visión estratégica del petróleo en la política. En efecto, entre los miembros del directorio estuvo el general Ángel Allaría³⁰, amigo y compañero de Mosconi.

No obstante, el quiebre se produjo en el proyecto de nacionalización y monopolio petrolero motorizado por el radicalismo yrigoyenista en el Congreso. Más allá de la clausura del Poder Legislativo, el gobierno provisional no tomó ninguna medida en proseguir este programa. En efecto, su ministro de Agricultura, David M. Arias, señaló que era tarea del siguiente gobierno definir qué acción tomar sobre el citado proyecto (YPF 1932).

Dentro de las acciones de gobierno de Uriburu para con YPF, es importante resaltar tres decretos: la mantención de la reserva decretada por Alvear en 1924 y que fue aumentada al entrar también Tierra del Fuego (Decreto. 17 de noviembre de 1930, RLDRMP, Tomo 1: 353); un acuerdo entre YPF y Salta para explotar una zona reservada (Decreto. 22 de octubre de 1931, RLDRMP, Tomo 1: 422) y, por último, la posibilidad de realizar exploraciones y explotaciones en todo el país (Decreto. 30 de diciembre de 1931, RLDRMP, Tomo 1: 443). Estas iniciativas denotan no solo una continuidad con las políticas implementadas por las gestiones radicales sino, además, la ampliación de dicha política a áreas que no eran territorios nacionales como Salta y Mendoza, tal como desarrollaremos en el capítulo tres³¹.

Es importante resaltar que la producción de YPF durante la segunda mitad de la década de 1920 no era la esperada, puesto que Comodoro Rivadavia contrajo su explotación un 11% (1930) y las otras zonas (plaza Huincul por ejemplo) no pudieron

²⁹ Felipe Fliess conocía muy bien el tema petrolero por haber dirigido entre 1917 y 1921 la Dirección General de Explotación del Petróleo de Comodoro Rivadavia. Para más datos ver Pontoriero (2012)

³⁰ Según García Molina y Mayo (1985) Allaría era de tendencia nacionalista y fue un fuerte defensor de la gestión de Mosconi y a su vez, tenaz opositor de las empresas extranjeras, principalmente de la Standard Oil.

³¹ En este sentido Gadano (2006) disiente con Solberg sobre la acción de Uriburu hacia YPF, señalando que el general la apoyó y fortificó. Solberg (1986: 235-237) por su parte sostiene que el gobierno militar desprestigió a la empresa estatal e incluso se proponía hacerla desaparecer. Por su parte, García Molina y Mayo (1985) sostienen una postura pendular para con YPF, mientras que Frondizi (1954) no pronuncia una opinión sobre el gobierno de Uriburu hacia YPF. Es importante remarcar que José M. Sobral continuó como director de Minas, Geología e Hidrología. Esto nos permite ver que el tema minero era estratégico para Uriburu, es más creemos que en este sentido sentó los principios de lo que Rougier llamó, para tiempo después, el complejo militar industrial (2015).

compensar esta baja. Esa situación habría llevado a buscar nuevos horizontes, entre los cuales Mendoza se figuraba como zona promisoría (Gadano, 2006: 294).

En cuanto a *downstream*, el gobierno de facto también produjo avances. Efectivamente, Uriburu decretó la ampliación y perfeccionamiento de la destilería de La Plata: nueva planta de craqueo con el fin de aumentar la producción de combustibles y una instalación que produjera aceites y grasas (refinación de petróleo). Esto último permitió que YPF vendiera aceites lubricantes en 1933 (Gadano, 2006). Por último, más allá del petróleo, pero dentro de los hidrocarburos, se iniciaron los planes para la construcción de la primera planta de gas licuado en Sud América. (YPF, 1972)

La llegada de Agustín P. Justo a la presidencia (febrero de 1932) significó cambios nominales en YPF, que no implicaron cambios notorios en la gestión de la empresa. Por primera vez la dirección dejó de estar en manos de un militar y pasó a un civil: el ingeniero civil graduado de la Universidad de Buenos Aires, Ricardo Silveyra³². Mas Silveyra, al frente de la empresa por once años, no varió el rumbo iniciado por Mosconi, sino que lo fortaleció y su duración en la presidencia significó un engrandecimiento para la empresa petrolera estatal (Cánepa, 1973; Mayo y Andino, 2001/2). Es muy probable que esta nueva designación respondiera a un interés en mostrar una dirección de YPF diferenciada del gobierno anterior, que era producto de un golpe de estado. En efecto, Robert Potash (1986) señala que Justo intentó desde un primer momento en su gestión mostrar su perfil civil, descartando lo militar. Así se confirma que ambos tenían una amistad de larga data, tal como Silveyra señaló al terminar el gobierno de Justo³³.

El perfil nacionalista de la gestión se mantuvo a través de hombres como el ingeniero Enrique Cánepa³⁴ y el mismo Ricardo Silveyra.

³² Es interesante destacar que al momento de terminar nuestra tesis no hemos encontrado información sobre el ingeniero Ricardo Silveyra. Solo sobre su formación de grado y que se desempeñaba en la UBA como profesor de Hidráulica Agrícola en la Escuela de Agronomía entre 1912 y 1930 (Facultad de Agronomía y Veterinaria-UBA). Luego se desempeñó como subsecretario del Interior durante el gobierno de Uriburu. Durante su cursado universitario fue compañero de estudios de Agustín Justo, lo cual sugiere un ámbito de sociabilidad entre ambos.

³³ Diario *La Nación*, 3 de febrero de 1938.

³⁴ Enrique P. Cánepa nació en Iquique, Chile. De pequeño se trasladó a Mendoza, donde realizó sus estudios primarios. Comenzó su secundario en el Colegio Nacional (Mendoza) y lo terminó en el Instituto Concordia (Entre Ríos). Sus estudios universitarios los llevó a cabo el Politécnico de Zürich, Suiza. Comenzó a trabajar en la industria petrolera en 1914 en la Dirección Nacional de Minas. Cuatro años más tarde descubrió el yacimiento de Plaza Huincul. Para ver su biografía consultar Cánepa (1973).

Estas transformaciones en la empresa estatal deben contextualizarse en la diferente situación económica. En efecto, el presidente Justo asumió en el momento de mayor depresión del país, por lo que el Estado encaró una serie de políticas para implementar cambios institucionales y económicos que derivaran en la reactivación del país (Cortés Conde, 2007 y Díaz Alejandro, 1983).

Respecto de la cuestión petrolera, hay un amplio consenso -Frondizi (1954); Kaplan (1957); Cáceres Cano (1970); entre otros- sobre que el gobierno de Justo se sometió al “vasallaje” extranjero en términos hidrocarburíferos y no continuó la política del nacionalismo petrolero. Si bien es cierto que Justo no apoyó el monopolio estatal, es decir, que YPF fuera la única empresa productora, refinadora y comercializadora del mineral; entendemos que sí propició la consolidación de la empresa estatal. Por un lado, el gobierno de la Concordancia sancionó diversas leyes que beneficiaron a la empresa estatal (República Argentina, 1938). Por otro, la política petrolera del Estado buscó que YPF intentara adquirir materiales en industriales locales (Gadano, 2006)³⁵. Finalmente, expandió el horizonte productivo de la compañía con los contratos de Mendoza y Salta.

A su vez, es importante mencionar que, el gobierno procuró estar asesorado por una comisión técnica sobre el mineral. A tono con un clima de época que propiciaba la formación de comisiones para el tratamiento de las cuestiones más problemáticas, se creó una Comisión Especial en 1936 para que impulsara medidas atinentes a mejorar la industria petrolera. Como resultado de su labor, esta Comisión al año siguiente recomendó al Ministerio de Agricultura presentar una ley sobre el suministro de hidrocarburos como un servicio público de utilidad general. Una vez sancionada la legislación, debía crearse para el control de la misma un Consejo Nacional del Petróleo³⁶, sobre el cual aún no encontramos datos sobre su funcionamiento.

La exploración durante la gestión de Mosconi no se había desarrollado a la par de la producción. Al asumir Ricardo Silveyra, no se hallaron reservas importantes de petróleo. En este marco, cobra importancia la relación que YPF tuvo con Salta y Mendoza (tema a desarrollar en el capítulo 3) en la elaboración de contratos de

³⁵ Otro elemento que confluye en esta misma perspectiva es el impulso a la industria militar estratégica, como, por ejemplo, la creación de la Dirección General de Fabricaciones Militares (Belini y Rougier, 2008).

³⁶ Para ampliar el tema puede consultarse Frondizi: 1954: 333-342

exploración. En efecto, el director de la empresa nacional dedicó una atención especial a esta etapa hidrocarburífera a partir de 1933. Esto fue posible también, por los adelantos técnicos que YPF fue incorporando. Además de las dos provincias nombradas, varios equipos de geólogos recorrieron San Juan, Santa Cruz, San Luis, La Pampa, etc. Más allá de los reservorios encontrados, la producción no satisfizo la demanda requerida. Como señala Gadano (2006: 407) la producción aumentó a un promedio anual del 16%.

Comenzada la segunda guerra mundial en setiembre de 1939, el petróleo se tornó fundamental para los contendientes. Esto implicó que las fuentes naturales de aprovisionamiento se vieran restringidas o bloqueadas según las diferentes situaciones que se vivían. En América, Estados Unidos intentó a través de sus empresas privadas brindar hidrocarburos a todos aquellos países que lo requirieran.

En efecto, aquellos países latinoamericanos importadores, tanto parciales como netos, realizaron las tratativas necesarias para ser abastecidos por el país del norte (Yergin, 1992). Estas tratativas incluyeron, en aquellos países productores, la compra de materiales necesarios para realizar la explotación o refinación del oro negro. Empero, Argentina, debido a su tensa relación con Estados Unidos, no participó de estas acciones. Esto implicó, para YPF, el desabastecimiento de insumos fundamentales para una labor continua³⁷. De todas maneras, distintos materiales ya eran comprados en este país y lo siguieron siendo durante el conflicto.

Argentina tampoco era autosuficiente en materia energética. Como bien señala Gadano (2006) solo cubría el 42 % de las necesidades con producción propia³⁸. Si bien, en términos comparativos, estaba mejor posicionada que frente a la Primera Guerra Mundial, las restricciones de combustibles fueron un inconveniente importante a la hora de tomar decisiones sobre cuánto petróleo explotar.

Ante la situación planteada la dirección de YPF procuró buscar su abastecimiento en el mercado argentino. A su vez, se intentó la radicación de algunas industrias claves para un funcionamiento óptimo de los distintos eslabonamientos de producción y comercialización que generaba el sector. Un ejemplo, fue tratar de fabricar caños sin costura para el transporte de petróleo (ver capítulo 4).

³⁷ Gadano (2006) señala que los principales proveedores de insumos y materiales eran europeos, destacándose la industria alemana.

³⁸ Esta dependencia de la importación era muy notable en el caso del carbón, necesario en un 30% de la matriz energética. Este insumo era totalmente importado.

Una de las empresas que más beneficios obtuvo fue Siam Di Tella. Con su característica de empresario audaz e innovador, Torcuato Di Tella logró ser un importante proveedor de la empresa estatal desde mediados de la década de 1920. Ante la situación que venimos analizando, la dependencia de YPF hacia esta empresa se acentuó (Cochran y Reina, 2011: 154-155). Entre los elementos pedidos figuraban motores eléctricos, bombas, cilindros, etc.

Cabe tener presente que, de todas maneras, muchos insumos siguieron siendo importados. Esto implicó dificultades en su obtención y un aumento de precios, lo que significó un racionamiento por parte de la dirección de YPF con el fin de no aumentar costos. Este racionamiento no significó una merma en los salarios y mantuvo honorarios altos para todos los trabajadores de la empresa estatal. Este tema lo analizaremos en el capítulo siguiente.

El análisis de la producción de petróleo por parte de YPF durante los gobiernos radicales y conservadores nos permiten afirmar que hubo una continuidad de metas entre ambos. Más allá, que los métodos para alcanzar los fines fueran diferentes. Estas continuidades permitieron conformar hábitos y reglas institucionales (Hodgson, 2007) en la empresa de bandera estatal.

Seguidamente, resulta oportuno analizar si esta continuidad se dio también en las otras etapas de la industria, en las cuales, inicialmente, se observa una mayor participación de empresas extranjeras.

1.3 Vendiendo petróleo: el *downstream* entre 1918 y 1943

1.3.1 El radicalismo y la lucha contra los *trust*

Desde 1906, Emilio Schiffner fue pionero en destilar petróleo en Argentina, en Campana (provincia de Buenos Aires), refinando materias primas importadas³⁹.

Al destilar petróleo no sólo se obtenía nafta, sino otros productos que estaban encadenados en los hidrocarburos, como gasoil, asfalto, etc. La nafta obtenida era el resultado de un calentamiento moderado del petróleo, logrando un producto primario

³⁹ La *destilación* es el proceso que se utiliza para llevar a cabo la separación de diferentes líquidos o sólidos que se encuentren disueltos en líquidos, o incluso gases de una mezcla, gracias al aprovechamiento de los diversos puntos de ebullición de cada sustancia partícipe, mediante la vaporización y la condensación. En cambio, la *refinación* es la acción que se lleva a cabo para lograr que algo se purifique o se vuelva más fino, dejando de lado residuos y separando ciertas partículas. Por tanto, en la industria petrolera primero nacieron las plantas destiladoras y luego las refinadoras con la complejización del motor a combustión. En esta tesis, sin embargo, utilizaremos el término indistintamente. Para ampliar la información puede consultarse a René Dubois (2005).

cuya calidad y cantidad dependían del tipo de hidrocarburos. Tiempo después YPF llamó a esta, nafta industrial y la utilizó como disolvente⁴⁰.

En 1911 la planta refinadora de Campana fue comprada por la West Indian Oil Company (Wico)⁴¹, la mayor distribuidora de combustibles del país y subsidiaria de la Standart Oil de New Jersey. La compañía de Schiffner cambió su denominación a “Compañía Nacional de Petróleo”. Tres años después colocó su primer surtidor en la Plaza Lorea, Capital Federal. Wico destilaba el petróleo que importaba desde México y otros países, para luego vender los refinados en todo el país. Sus ventas cubrían el 90% de las necesidades argentinas, convirtiéndose prácticamente en una situación monopólica (Strata, 2013: 93). Desde este lugar, fijaba los precios minoristas de naftas y kerosene. Esta situación fue muy importante en momentos de escasez del producto, debido a que alcanzó precios elevados y consecuentemente quejas de los usuarios. En el capítulo cuatro analizaremos estas subas en Mendoza.

En 1928 instaló plantas destiladoras en Salta y Plaza Huincul, a la vera de sus pozos petrolíferos. Este tipo de fábricas se las denomina destiladoras de campaña, por su escasa capacidad para tratar hidrocarburos.

Por su parte, la industria nacional comenzó la primera destilación de productos argentinos en 1913, en Comodoro Rivadavia, en donde se obtenían derivados livianos para cubrir las necesidades de la zona. Seis años después, en Plaza Huincul, comenzó su destilación una planta de bandera nacional con características similares a la anterior (Strata, 2013: 92-93). En diciembre de 1925 Yacimientos Petrolíferos Fiscales (YPF) inauguró la destilería de La Plata y comenzó a competir con productos nacionales a las ventas de la Wico.

Otras tres destilerías de YPF fueron construidas en 1928 (Campo Durán, Salta), 1936 (Godoy Cruz, Mendoza) y 1938 (San Lorenzo, Santa Fe). La de Godoy Cruz sería reemplazada en 1940/1 por la de Luján de Cuyo, la segunda refinería en importancia en el país y sobre la cual detallaremos en el capítulo 4.

Por último, el otro gran competidor en la venta de derivados fue Anglo Mexican Petroleum Co. Ltda. (Shell). En 1931 construyó su planta destiladora en Dock Sud

⁴⁰ Si esta nafta provenía de petróleos con alto nivel de parafina, como los del norte de Mendoza, sus propiedades antidetonantes eran débiles. Esta puede ser una hipótesis de por qué no se extraía petróleo para la época de estudio en la provincia.

⁴¹ El producto que obtenía era de menor calidad que el que importaba. Los mayores productos comercializados al principio fue el querosene, utilizado tanto para calefacción como para iluminación (Gadano, 2006).

(partido de Avellaneda, Buenos Aires)⁴². Antes de esta fecha, Shell importaba la nafta que vendía en el país y la almacenaba en la misma localidad o en Puerto Galván⁴³. Su entrada al país fue en 1913 con el objeto de vender combustible para los ferrocarriles británicos, principalmente a la empresa Buenos Aires al Pacífico (BAP). Luego expandió su cartera de clientes proveyendo energía a frigoríficos, Compañías de Electricidad, etc.

Tabla 1: Destilerías construidas en Argentina entre 1906-1943

Año	Propietario	Lugar	Capacidad
1906	Emilio Schiffner	Campana, Buenos Aires	250 m ³
1911	Wico	Campana, Buenos Aires	250 m ³
1913	Dir. Gral. Explotación del Petróleo de C. Rivadavia	Comodoro Rivadavia, Chubut	150 m ³
1919	Estado Nacional	Plaza Huincul, Neuquén	100 m ³
1925	YPF	La Plata, Buenos Aires	3.000 m ³
1928	YPF	Campo Durán, Salta	150 m ³
	Wico	Elordi, Salta	150 m ³
		Plaza Huincul, Neuquén	150 m ³
1931	Shell	Dock Sud, Buenos Aires	500 m ³
1936	YPF	Godoy Cruz, Mendoza	200 m ³
1938	YPF	San Lorenzo, Santa Fe	600 m ³
1940	YPF	Luján de Cuyo, Mendoza	1.000 m ³

Fuente: datos tomados de diversas fuentes

Es importante destacar que, hacia 1920, en Estados Unidos la industria de la petroquímica comenzó un proceso de perfeccionamiento en la refinación del petróleo, lo que se tradujo en la elaboración de gasolinas más puras, obtenidas por destilación destructiva de las fracciones pesadas del petróleo. Este producto resultó ser de

⁴² Es interesante la historia de la construcción de esta destilería. Sus inicios datan de los últimos días de la presidencia de Alvear. Este presidente autorizó la construcción de la misma, sin embargo, Yrigoyen, a poco de asumir, anula el decreto. Fue recién a fines de 1929 que Shell pudo reiniciar su construcción.

⁴³ Hasta aquí se hizo un inventario de la construcción de destilerías de las tres empresas refinadoras más importantes. Para conocer el detalle de las destilerías que hubo en la Argentina para esa época, ver Guevara Labal (1932: 82) o Stratta (2013).

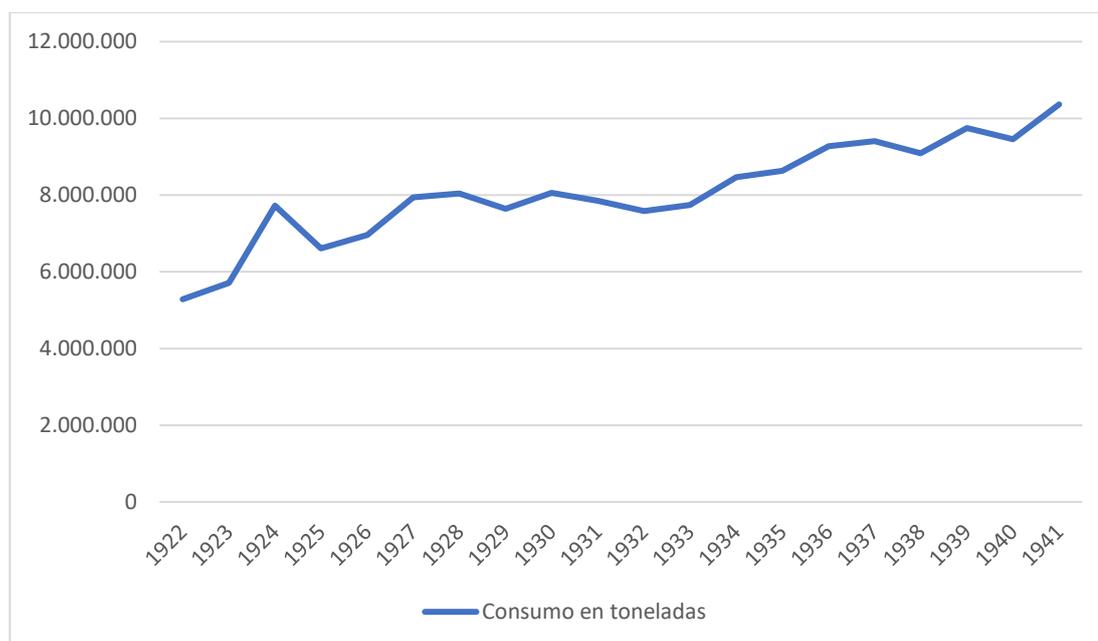
naturaleza antidetonante, con una estabilidad térmica más elevada. A su vez este proceso de destilación redundó en una mayor cantidad de nafta obtenida, lo que se tradujo en un rendimiento mayor por metro cúbico de petróleo.

Este incremento cualitativo y cuantitativo fue una respuesta a las innovaciones tecnológicas en los automotores, que demandaban insumos más sofisticados. Es decir, hubo una relación paralela entre el avance tecnológico automotriz y la refinación del petróleo. Es oportuno recordar que, en esos años, Argentina se convirtió en uno de los principales mercados mundiales en venta de automóviles y por consiguiente en un gran consumidor de derivados del petróleo. Como puede observarse en el gráfico 1, Argentina pasó de consumir más de 5 millones de toneladas de combustible en 1922 a más de 10 millones casi 20 años después, es decir que en este tiempo el consumo se duplicó. Esto demuestra la importancia de los hidrocarburos en la década de análisis y como la industria fue creciendo vertiginosamente⁴⁴. En este sentido, y como señala Lluch (2010: 99-100), Argentina fue complejizándose y expandiendo su consumo de mercaderías, en este caso combustibles. De todas maneras, queremos destacar que el consumo de combustibles, no solo abarcaba a automóviles, sino también a industrias, ferrocarriles, casas particulares, etc. Los derivados de petróleo eran usados en diversas actividades, aunque la más importante era en el consumo de motores a combustión.

Esto se complementó con un nuevo sistema de surtidores que filtraban impurezas en los combustibles y le mostraban al automovilista cuánto cargaba en sus vehículos. Los surtidores que se utilizaban en la Argentina eran de la marca *Wayne Pum Company* y a partir de 1923 se puede encontrar publicidades al respecto. Estas bombas en un primer momento comenzaron a ser importadas por Torcuato Di Tella. Luego, la misma empresa comenzó a fabricarlas en nuestro país, producto de un acuerdo comercial con la fábrica norteamericana antes mencionada (Di Tella, 1993). Finalmente, a partir de 1927 y mediante un contrato con YPF, los surtidores marca SIAM (que ya estaban presentes en Buenos Aires con otra marca), comenzaron a utilizarse para la venta de combustibles de la empresa nacional.

⁴⁴ En Argentina, por ejemplo, eran habituales las publicidades que correlacionaban la mejora en las naftas con el mejor andar en los automóviles, y el menor consumo del combustible.

Gráfico 1: República Argentina. Consumo anual de combustible (1922-1941)



Fuente: *Elaboración propia en base a Boletín de Obras Públicas de la Nación, 1941*

Podemos por tanto afirmar que en Argentina la venta de combustible era un negocio muy rentable. A su vez, el mercado se complejizaba por las innovaciones que se iban produciendo, tanto en la refinación como en la tecnificación de los insumos de venta.

Retomando el comercio de derivados de petróleo debemos señalar que además de las refinadoras de la empresa estatal, de Wico y de Shell, había compañías importadoras netas. Entre ellas encontramos a la Tide Oil Water, Texaco, Galena Signal Oil, Vacuum, etc.

El mayor centro de consumo de naftas y demás destilados era la ciudad Autónoma de Buenos Aires (en ese entonces Capital Federal), seguida por la provincia de Buenos Aires. Mendoza dependiendo del momento histórico ocupó el cuarto o sexto lugar⁴⁵.

A partir de 1926, con la puesta en funcionamiento de la destilería de La Plata, YPF intentó intervenir y regular el mercado de combustible en todo el país. Era lo que Mosconi llamó la *etapa C* de la empresa estatal (Lara, 1981). Dos fueron las posturas delineadas: que YPF vendiera por sí mismo los productos o que delegara esa función a una empresa privada. Esta última opción fue la que triunfó, y de esta manera la empresa F. J. Auger tuvo un contrato de ventas por tres años.

⁴⁵ Para ver en más detalle el tema, consultar a Guevara Labal, 1932.

Si bien las ventas no fueron las esperadas y la empresa encargada tampoco resultó eficiente, la nafta YPF fue aumentando sus ventas paulatinamente. Para 1931 el mercado de naftas mostraba los siguientes surtidores:

Tabla 2: República Argentina. Surtidores para la venta de nafta (1931)

Propietario	Cap. Federal	Resto Arg.	Total
Shell Mex Argentina Ltda.	561	4.872	5.433
Standard Oil (WICO)	815	4.248	5.063
Yacimientos Petrolíferos Fiscales	681	1.839	2.520
Tide Oil Water Export Corp	60	470	530
Itaca S.A.	13	120	133
TOTAL	2.130	11.549	13.679

Fuente: Elaboración propia en base a *Guevara Labal (1932)*

Nota metodológica: no contabilizamos todas las empresas vendedoras de naftas, solo aquellas que poseían surtidores, tanto en la vía pública, garajes o estaciones de servicio, en todo el país. Tampoco incorporamos otras formas de venta usuales en la época (en tambores, cajas, etc.)

Como podemos observar en la Tabla 2, Shell controlaba la mayor cantidad de expendedores de nafta en Argentina, con la consecuente pérdida del liderazgo de WICO (en la década de 1910). Este cambio se debió a varios factores, siendo los más importantes la forma de atención que tenían en la empresa (tema que retomaremos más adelante) y la campaña antinorteamericana que Mosconi había llevado adelante desde 1922.

Respecto de la posición minoritaria que ocupaba la empresa estatal respecto de las firmas que lideraban el sector, intentó ser revertida por Mosconi hacia 1929. Efectivamente, cuando YPF terminó el contrato con Auger y comenzó a comercializar por sí sola sus productos refinados, el director de la empresa estatal presentó un plan estratégico para lograr revertir la situación mediante dos objetivos: uno consistía en construir otra destilería para aumentar la producción de naftas y el segundo, bajar el precio del combustible. El primer objetivo fue de difícil cumplimiento debido a la crisis económica internacional, por lo que el general ingeniero se abocó al segundo.

El costo de la nafta para ese año oscilaba entre 24 y 34 centavos por litro según el lugar geográfico de venta. Esta diferencia era producto de los costos de traslado más algunos impuestos que tenía en distintas localidades, como la ciudad de Mendoza.

La primera rebaja se produjo en junio de 1929 y consistió en abaratar dos centavos el producto. Este proceso de disminución del precio tenía por objeto beneficiar al pueblo argentino y terminar con el monopolio de los trust (Mosconi,

1983). Pero más importante aún, buscaba recuperar la distancia en el posicionamiento de las ventas a nivel nacional. Como señala Gadano (2006: 265) “...YPF dejaba de sostenerse en cuestiones abstractas como la soberanía, para desplazarse a una rebaja efectiva de precios, elementos claramente perceptibles por los consumidores”. Además, esta rebaja en el precio del combustible implicó que Argentina tuviese el valor de la nafta más baja del mercado en América Latina, situación que se prolongó durante varios años⁴⁶. Este plan y sus sucesivos objetivos se pueden comprender mejor el marco del concepto de bien estratégico del petróleo⁴⁷ y de sus derivados, que recaen en una producción y expendio que sean beneficiosos para las poblaciones locales, y no en un bien comercial como era sostenido por las compañías privadas y como es en la actualidad. Sin embargo, estos propósitos parecían esconder los problemas de comercialización que tenía la empresa estatal para poder ubicar sus productos: falta de un transporte adecuado, ausencia de surtidores, etc.

Lógicamente las empresas privadas, tanto nacionales como privadas, intentaron convencer al director de YPF de que la medida de la rebaja no era conveniente puesto que afectaría a todas las empresas⁴⁸. No obstante, el militar no modificó su visión y contrató con varias rebajas subsiguientes, incluso logró la unificación del precio de base de la nafta en todo el país: 0,20 centavos por litro, al menos durante el período de estudio. En la práctica, igualmente había tarifas diferenciales en las provincias debido a las cargas fiscales locales sobre el combustible.

1.3.2 La década del '30: ¿una nueva orientación?

El objetivo de YPF, posicionarse en primer lugar en las ventas de combustibles, no se modificó a lo largo de todo 1930s. A mediados de la década debió modificar su estrategia, lo que le valió numerosas críticas como veremos a continuación. Aunque sí

⁴⁶ Para ver en detalle los precios en los diferentes países de América Latina consultar a Mosconi (1983).

⁴⁷ Se concibe al petróleo como un bien estratégico debido a que puede proporcionar autoabastecimiento energético y propender desarrollo y/o innovaciones tecnológicas. Pero también en Argentina (debido a la legislación), es generador de desarrollo territorial y por ende de desarrollo social. Para ampliar el tema sobre este concepto ver a González de Castejón (2014) o Smil (2021).

⁴⁸ Empero, hubo una excepción. La Compañía Ferrocarrilera de Petróleo S.A. se unió con YPF en la comercialización de combustibles. Como señalan García Molina y Mayo (1985) la empresa privada le entregó su refinación de combustibles (que extraía ella misma en Comodoro Rivadavia) para que la empresa estatal lo vendiera al público. Vale mencionar que esta empresa se formó en 1921 con el objetivo de proveer el combustible para las locomotoras. En 1949 va ser nacionalizada por el gobierno peronista.

cambió el precio final, como consecuencia de la creación del Fondo de Vialidad⁴⁹ implementado por el gobierno de facto de José E. Uriburu. A este aumento le siguió otro para contribuir a rentas generales. Es importante destacar, este segundo impuesto, por el objetivo de colocarlo sobre la nafta, uno de los artículos más vendidos en todo el país.

Como sería esperable, este impuesto produjo rechazo en algunos sectores de la sociedad. Un ejemplo fue Alejandro Bunge, quien manifestó que estos gravámenes significaban una confiscación ilegal y atentaban contra la libertad al individuo (Bunge, 1940: 420).

Es importante destacar que, a fines del gobierno provisional de Uriburu, Argentina lograba el autoabastecimiento en la refinación de nafta (Fronzizi, 1954). Efectivamente, el volumen de producción de las plantas destiladoras le permitía al país procesar todo el crudo que se producía como el importado. Por tanto, no era necesaria la compra de combustible ya refinado.

La llegada de Agustín P. Justo no modificó la situación del precio de los combustibles. Los impuestos señalados se mantuvieron, pero todos fueron a las arcas de la recién creada Dirección Nacional de Vialidad (Ley N° 11.658 del 5 de octubre de 1932), con el objetivo de colaborar con el financiamiento de la política sectorial.

No obstante, los avances técnicos señalados en materia de refinación, el inconveniente central de la nueva gestión de la empresa estatal era la comercialización de nafta en todo el país. Desde 1929 no lograba comercializar toda la producción, lo que implicó que la explotación de crudo debiera ralentizarse, para evitar un sobre stock que incidiera aún más sobre el valor final. La rebaja del precio y la uniformidad del mismo no consiguieron revertir la situación, es probable que las dificultades para expandir la disponibilidad de surtidores de YPF en todo el país incidieran en este problema. Igual efecto habría tenido la agresiva política publicitaria desplegada por las firmas extranjeras, con mayor conocimiento y manejo de los contenidos y mensajes publicitarios.

Además, cabe comentar que el mayor mercado consumidor (Capital Federal, con un tercio del consumo total) estaba polarizado por la competencia de las empresas

⁴⁹ Este fondo estaba compuesto de dos centavos por litro que se aplicaba al precio del combustible en todo el país a partir de febrero de 1931. Con el dinero obtenido se buscó promover la mejora vial. Entre los considerandos del decreto Uriburu señaló que eran los mismos conductores los beneficiarios de tal mejora.

privadas, que trataron de acaparar la venta en la ciudad capital por la cercanía de sus refinadoras y de esta manera abaratar costos de transporte. Esto explicaría que tanto las firmas privadas como las estatales se despreocuparon de otras latitudes argentinas, puesto que era altamente oneroso trasladar el combustible, y su demanda no estaba asegurada.

La empresa estatal tenía innumerables beneficios en Capital Federal⁵⁰: se le permitía vulnerar la distancia mínima entre bombas de combustible, tomar posesión de surtidores una vez vencidas las concesiones con los privados, etc. El nuevo intendente de la ciudad, Rómulo Naon, permitió en 1932 que las empresas privadas colocaran nuevos surtidores sin respetar la distancia mínima que aludimos (400 metros). Ante la queja de YPF, aquel respondió: *primero están los intereses de la Municipalidad y luego los de YPF* (Gadano, 2006: 361). Esta situación llevó al Concejo Deliberante a emitir una ordenanza dejando sin efecto la medida del intendente. De esta manera se produjo un conflicto de intereses entre el Poder Ejecutivo y el Legislativo municipal. La situación trascendió los límites de la Capital Federal para instalarse en el Congreso Nacional y en la prensa porteña. El conflicto finalizó con un triunfo parcial de YPF, ya que, si bien no se colocaron más surtidores privados a los ya instalados, estos últimos siguieron funcionando.

Aun así, tuvo problemas con la venta de combustibles. Estos aumentaron con una contra oferta que llevaron a cabo Shell y Wico: rebajaron 2 centavos el litro de nafta en la Capital Federal. YPF adujo que esta maniobra era un complot de estas empresas, un *dumping* predatorio⁵¹, con el fin de hacer desaparecer la nafta nacional del mercado (Fronidzi, 1954). De esta manera se instaló una guerra de descuentos en todo el país entre las tres compañías. En el balance general, volvió a perder YPF.

La manera que encontró Ricardo Silveyra para torcer esta situación, fue solicitar ayuda al Gobierno Nacional. El director pidió que la gestión de Agustín Justo lo respaldara con diferentes medidas en caso que, más allá de los esfuerzos de agencias y sub agencias, no se lograra vender todo el combustible proyectado.

Según Nicolás Gadano (2006: 366) el problema radicaba en deficiencias en la destilación y problemas en la comercialización. En el primer argumento concordamos

⁵⁰ Para ver los detalles de la legislación sobre venta de combustible en CABA y los problemas que hubo con los surtidores ver Dickmann, Iñigo C. y Rubinstein (1932).

⁵¹ El *dumping* predatorio o rapaz es una discriminación temporal de precios en el que un productor o varios (si logran consenso) venden más barato (aún por debajo del costo) con el fin de eliminar competidores, ganar cuota de mercado y/o poder de mercado.

con este autor, observando lo sucedido en Mendoza con las publicidades que tanto Shell como Wico realizaban (ver Ilustración 1 y 2).

En las figuras señaladas puede observarse que ambas empresas dignificaban su producto como el mejor destilado del país. En el caso de Shell esto se apoyaba con una fotografía de la refinadora ubicada en Dock Sud, recientemente construida. La empresa nacional nunca contrarrestó este tipo de propagandas.

Ilustración 1: publicidad de Shell



Fuente: *Diario Los Andes*, 26 de octubre de 1933

Ilustración 2: publicidad de Wico



Fuente: *Diario Los Andes*, 17 de junio de 1933

Esta aseveración significa que la inversión que YPF venía realizando en su destilería de La Plata, no daba el efecto que buscaba. La calidad de sus refinados no opacaba a los de su competencia. Quizás, como señala Wico (Ilustración 2), la experiencia jugó en estos momentos iniciales de la historia del *upstream* nacional un elemento central a favor de las empresas anglo-holandesas y estadounidenses. Empero,

aún hoy (2022) es común escuchar que la nafta de Shell es de mejor calidad de YPF. Por supuesto, no hemos encontrado estudios científicos que lo respalden.

La pérdida de competitividad en la venta de los productos de YPF les generó durante los primeros cinco años de la década de 1930 pérdidas significativas. Sirva como ejemplo la de 1934, donde se reportó un déficit de 17 millones de pesos (Gadano, 2006)⁵².

La dirección de YPF, en consecuencia, intentó revertir su posición en el mercado insistiendo con la intervención del gobierno nacional. Sin embargo, Shell y Wico propusieron a la dirección de la empresa estatal dividir el mercado de combustibles en la Argentina. El objetivo del acuerdo, según Gadano (2006: 370), era evitar la competencia salvaje y la guerra de precios instalada. Ahora bien, para Julio V. González⁵³, estas empresas querían seguir con el rédito desmedido que obtenían con la venta de combustibles.

Las propuestas presentadas no fueron satisfactorias para YPF. Además, a través de decretos presidenciales se regularon las importaciones de petróleo y destilados, así como la ampliación y/o modificación de las refinerías. (Ministerio de Agricultura de la Nación, 1938: 1036 y 1100). Así, la empresa estatal restringió movimientos a sus competidoras en la comercialización de combustibles.

Estas nuevas medidas significaron el fortalecimiento de YPF en toda la cadena de valor de los hidrocarburos. Con la exploración y la producción reducida (decretos de Alvear, Uriburu, leyes petroleras de Justo) y luego con el contralor en el *downstream*, Shell, WICO y las demás comercializadoras quedaron en desventaja contra la empresa de bandera nacional.

A esto se sumó la ordenanza del Consejo Deliberante de la ciudad de Buenos Aires que establecía la comercialización de nafta como un servicio público. De esta manera se otorgaba la exclusividad a YPF (Fronidizi, 1954).

Las atribuciones que tuvo la empresa estatal gracias a las diversas disposiciones comentadas le dieron, podríamos decir, el poder de “monopolio

⁵² Díaz Goitia (1936: 12-14) señaló que este importe correspondía a Negociaciones de Títulos de Renta Nacional.

⁵³ Esta acusación la planteó Julio V. González durante junio de 1940 en la Cámara de Diputados de la Nación. En su calidad de parlamentario por la bancada socialista, solicitó la presencia del ministro de Agricultura del gobierno de Roberto Ortiz, Cosme Massini Ezcurra, para que informara cómo el directorio de YPF, más precisamente Ricardo Silveyra, había traicionado los ideales mosconianos de la empresa. Lastra (1983) señala que González se reunió varias veces con Mosconi para obtener información sobre YPF y estos acuerdos. Gadano (2006) señala a Julio Aguirre Céliz, que se desempeñó como abogado de YPF entre 1932 y 1943, como el informante de González.

organizacional”⁵⁴ en el *downstream*. En consecuencia, su dominio no fue producto de vender más y mejor combustible, sino de una intervención estatal con vistas a regular y ordenar el mercado.

Por tanto, las demás empresas comercializadoras siguieron en el país, pero sujetas al contralor de la empresa estatal. De esta manera se cumplía, en cierta medida, el anhelo mosconiano de que YPF dictara las reglas.

En este contexto, la principal empresa comercializadora, la Standard Oil of New Jersey, propició su retirada del mercado más lucrativo en América Latina. Sus activos iban a ser adquiridos por YPF, siempre y cuando los Poderes Ejecutivo y Legislativo así lo dispusieran. Si bien, el primero emitió el decreto respectivo, el segundo no lo trató en término y por tanto la compra no se llevó a cabo⁵⁵.

El acuerdo final con respecto a la comercialización de nafta se dio el 28 de junio de 1937, por un plazo de tres años, con la posibilidad de extenderlo uno más. El mayor beneficiario fue lógicamente YPF, que acaparó el 33% del mercado. El segundo porcentaje, un 30%, quedó para Wico, mientras Shell pasó a manejar el 21 % del comercio. El resto (16%) debía ser repartido por las restantes empresas, las consideradas refinadoras chicas.

Con el objetivo de controlar el fiel cumplimiento del acuerdo se creó un Tribunal Arbitral, que fue presidido por Eduardo Bullrich⁵⁶. Los dictámenes de este tribunal eran inapelables. Su función también estuvo dirigida a calcular la cantidad de refinados a producir, establecer estimativos de venta, etc.

Es interesante remarcar que YPF no tuvo capacidad de explotación suficiente para lograr su cupo de refinación y venta, por lo que debió recurrir a dos medidas: importación y venta de derivados de otras empresas. Efectivamente, fue la compañía Shell quien proveyó de combustibles a la empresa estatal, lo cual muestra una buena relación entre ambas. Relación señalada por Defelippe (1953) o Gadano (2006) en

⁵⁴ Con este concepto queremos señalar las potestades de YPF: dictaminar cuánto crudo o derivados de petróleo pueden importar, cuánto es el porcentaje de ventas que pueden tener, etc. La idea de contralor no es nueva, viene desde el mercantilismo alemán con una fuerte presencia estatal en la orientación estratégica y que va a nutrir e influenciar desde Federico List (1955) (con su sistema nacional de economía política) el desarrollo de la "escuela histórica de economía" (vieja y nueva).

⁵⁵ Un tratamiento en profundidad del tema puede consultarse en Defelippe (1953), Frondizi (1954), Gadano (2006) o Mayo y Andino (2001/02), entre otros.

⁵⁶ Eduardo Bullrich había alcanzado cierta experticia sobre la comercialización de los combustibles cuando el ministro de Agricultura, Miguel A. Cárcano en 1935, lo designó para presidir una Comisión Especial que estudiara el tema. Sin embargo, la razón principal radicaba en la confianza que gozaba Bullrich del ministro y del mismo presidente.

varios momentos para la década de 1930. Era lógica esta conexión, si tenemos presente los lazos comerciales que unían a Argentina con Inglaterra⁵⁷.

Con el fin de asegurarse una venta efectiva de la nafta y poder cumplir con los objetivos que estableció el reparto de ventas de 1937, YPF buscó un socio estratégico para asegurar la comercialización: el Automóvil Club Argentino (YPF)⁵⁸. La alianza rindió frutos para ambos. La empresa estatal logró resolver su cuello de botella y se expandió rápidamente por todo el territorio argentino, llegando a los rincones más inhóspitos y asegurándose con ello el volumen de ventas. La relación contractual no solo incluyó el expendio de nafta, sino todo tipo de destilados para el automóvil, como, por ejemplo, aceites lubricantes.

Esta alianza se produjo en un contexto económico diametralmente opuesto al de los inicios de los '30. Como resultado del proceso de industrialización interno y el incremento en el uso de vehículos, y luego de camiones, la demanda estaba asegurada⁵⁹. Efectivamente, nuestro país era el mayor consumidor de productos derivados del petróleo de Latinoamérica, consumiendo un tercio del total. (BIP, julio de 1941).

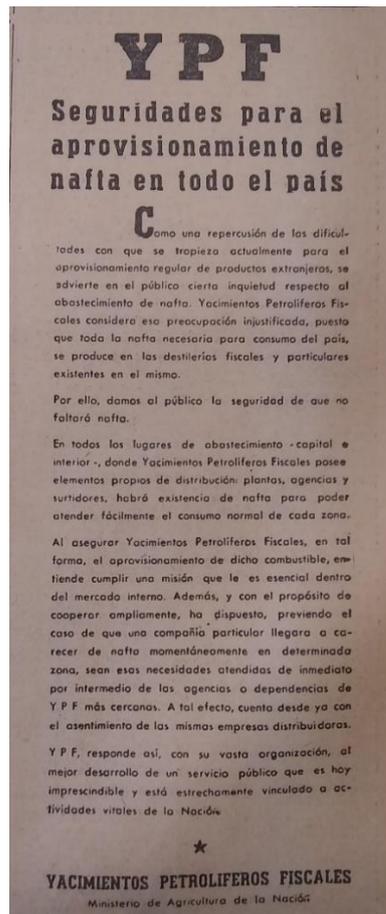
El país contaba con 19 plantas refinadoras, repartidas en todo el país. Estas eran capaces de procesar grandes volúmenes, como La Plata (5.000 m³ diarios) o pequeñas, como la de Plaza Huincul (150 m³ diarios). Según el órgano oficial de YPF, (BIP febrero 1938) Argentina ocupa el puesto N° 11 en su capacidad de destilación en el mundo. La producción de destilados, como podemos observar, parecía no verse alterada por el inicio de la segunda guerra mundial. Esto parecía diferenciar al *upstream* del *downtream*. Efectivamente, YPF aseguraba a través de publicidades en diarios de tirada nacional, como provincial, que el abastecimiento estaba asegurado (ver Ilustración 3).

⁵⁷ Un ejemplo de lo señalado puede ser el pacto Roca-Runciman (ver Drosdoff, 1972). Para analizar la relación bilateral pueden consultarse, entre otros Foddor y O'Connell (1973) u O'Connell (1984)

⁵⁸ Para la historia del ACA consultar Piglia (2014)

⁵⁹ En este aumento, destacamos también, el cambio de fuente energética utilizado por los ferrocarriles. Como bien señala Lopez (2020) los trenes de capitales británicos fueron transformándose a fuel-oil.

Ilustración 3: YPF el faltante de combustible



Fuente: *Los Andes*, 12 de febrero de 1940

Estas publicaciones tenían por finalidad llevar tranquilidad a la población y a su vez generar confianza: *damos al público la seguridad de que no faltará nafta*, rezaba la propaganda de la Ilustración 3. YPF aseguraba su rol de protector, al afirmar que no sólo sus usuarios podían abastecerse, sino también los de las demás empresas.

Sin embargo, el inconveniente no estaba en la refinación o en el comercio de combustible, sino en el transporte. La logística entre ambas etapas de la cadena de valor. Argentina carecía de una cantidad de barcos suficientes para transportar el petróleo (tanto importado como explotado en nuestro suelo) hacia las distintas plantas refinadoras. Estos inconvenientes se hicieron más relevantes con el ingreso de Estados Unidos a la contienda. Gadano (2006: 466) señala que más del 50% del transporte lo realizaban buques tanques con estas banderas.

Las dificultades que venimos analizando repercutieron en la débil relación que tenían el presidente de la República, Ramón Castillo⁶⁰ y Ricardo Silveyra. El resultado fue un recorte de las atribuciones otorgadas a YPF en el tema del transporte. Se creó una Comisión Especial que debía resolver las contrataciones de embarcaciones para transportar el petróleo y a quién debía obedecer la empresa estatal. A esta tensión, se sumaron los cambios que se fueron produciendo en el directorio de YPF. En octubre de 1940 y principios de 1941, varios miembros renunciaron o no se les renovó su designación y fueron reemplazados por opositores a la conducción de Ricardo Silveyra. Entre los nuevos integrantes señalamos a Enrique Patrón Costas⁶¹ y Benjamín Villafañe⁶² (Gadano, 2006). Estos carecían de conocimientos específicos de la industria hidrocarburífera, suponemos que su función estuvo relacionada a la confianza que tenía Castillo en ellos al pertenecer al mismo grupo político.

Durante 1941 los problemas de abastecimiento de combustibles se hicieron más evidentes. Comenzaron las quejas de los consumidores tanto particulares como empresariales. Esto generó aún más rispideces entre el Ministerio de Agricultura y Ricardo Silveyra. Malestares que se agudizaron en 1942. La tensa situación derivó en la salida del presidente de YPF el 1 de febrero de 1943. A ella, se sumó la de Horacio Morixe⁶³.

Según Nicolás Gadano (2006: 476) el gobierno de Ramón Castillo nunca reconoció a YPF en su función de contralor en el mercado de combustibles. Si seguimos la tesis del autor, estaríamos en presencia de un cambio de actitud trascendental desde la creación de la empresa estatal. Es decir, sería la primera vez que el gobierno desautorizaba a “su” empresa ante la sociedad y modificaba la línea nacionalista que Alvear, Yrigoyen, Urriburu, Justo y Ortiz mantuvieron más allá de sus

⁶⁰ Ramón Castillo, originario de Catamarca y perteneciente al partido conservador, había sido compañero de fórmula de Roberto Ortiz. En 1940 asumió el ejercicio de la presidencia por enfermedad del primer magistrado.

⁶¹ Enrique Patrón Costas, había nacido en Salta en 1909, primo de Robustiano Patrón Costa. Se desempeñaba como representante-abogado de Salta en la Ciudad de Buenos Aires. Formaba parte del partido conservador y de una de las familias más tradicionales del norte del país. Sus primeras experiencias profesionales las realizó trabajando para la Standard Oil.

⁶² Benjamín Villafañe (1877-1952) había sido gobernador de Jujuy entre 1924-1927. En un principio militó en el radicalismo antipersonalista, formando parte luego del conservadurismo. Durante su gestión fue un activo impulsor de la industria. Fue quien denunció el Tratado del Palomar.

⁶³ Horacio Morixe (1899-1975) fue abogado, especialista en derecho minero. Profesor en la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la Universidad de Buenos Aires. Amigo de Agustín Justo. Ingresó como director a YPF en 1935 y fue uno de los artífices de la Ley orgánica de YPF (Morixe, 1935). Julio V. González en 1940 lo llamó, junto a Eduardo Bullrich y Luis Rojas Silveyra la “Santísima Trinidad del Petróleo” (Piglia, 2009).

diferencias políticas. Esta apreciación cobra mayor relevancia si prestamos atención a las palabras del nuevo presidente, Enrique Butty. Reproducidas en el *Boletín de Informaciones Petroleras* de marzo de 1943, atacó la autarquía de la empresa en las decisiones que tomaba y manifestaba que las políticas de YPF debían ser fijadas por el Congreso de la Nación.

1.5 Conclusiones del capítulo

La historia del petróleo nacional tuvo un hilo conductor hasta la finalización del gobierno de Ramón Castillo: la idea de la explotación nacional. Obviamente este concepto tuvo sus altas y bajas dependiendo del presidente que ocupó el sillón de Rivadavia. Pero la línea nunca se truncó.

La creación de Yacimientos Petrolíferos Fiscales por parte del gobierno de Hipólito Yrigoyen y la decisión de ubicar en su presidencia al general Enrique Mosconi, pueden tomarse como los momentos más importantes de este nacionalismo que estamos comentando. El resumen de la acción mosconiana puede señalarse como positivo, al haber completado la cadena de valor de una industria altamente técnica y costosa. En efecto, en solo cuatro años (si tomamos desde la creación hasta la puesta en funcionamiento de la destilería de La Plata) realizó esta acción. Paralelamente estas iniciativas tenían como objetivo luchar contra los *trust* petroleros, especialmente la Standard Oil.

El arribo de Ricardo Silveyra a la presidencia del ente estatal introdujo modificaciones en las modalidades de conducción. Pero no de objetivos (aquí nos diferenciamos de la corriente nacionalista). Las tareas más relevantes del nuevo presidente de YPF fueron: poner en producción la zona cuyana, realizar grandes avances en exploración y darle un marco legal al petróleo.

Como podemos observar, hubo una continuidad en las conducciones de YPF a lo largo de nuestros años de estudio. Pero también hubo cambios.

En efecto, la exploración puede ser una de ellas. Este fue el “talón de Aquiles” de Mosconi. Situación que debió revertir Silveyra y que es fundamental en la ejecución de la cadena de valor de hidrocarburos. Puesto que, para una producción racional, parte de que una empresa tenga reservorios comprobados y probables para que pueda funcionar en el tiempo.

La refinación de combustibles en Argentina y la posterior venta de productos, como analizamos, también tuvo cambios y continuidades entre las décadas de 1920s.

y 1930s. La continuidad, estuvo en lograr el autoabastecimiento en la refinación y en la preponderancia de YPF en esta etapa. Mientras que el cambio se produjo en la forma de buscar esta preponderancia. En tanto que con Mosconi se buscó la anulación de la competencia en el mercado de naftas, con Silveyra, a partir de 1936, hubo un acuerdo entre YPF, Shell y Wico, pero con preponderancia de la empresa nacional.

Capítulo 2: Trayectorias inconclusas en una provincia petrolera: inversiones privadas y regulaciones estatales (1918-1930)

El objetivo de este capítulo es analizar las políticas petroleras de los tres gobiernos leoninistas. Gestiones que se vieron interrumpidas por intervenciones nacionales. Por tanto, también desarrollaremos las continuidades o cambios que hubo entre los distintos gobiernos democráticos mendocinos. Esto nos permitirá detectar y analizar las continuidades o no de las políticas públicas y que habrían incidido en los orígenes de la industria petrolera local.

2.1 Antecedentes: La búsqueda/explotación de petróleo en Mendoza hasta 1918

El geólogo Anselmo Windhausen en 1916 escribía que, de las zonas petrolíferas argentinas, la más conocida era la zona centro-oeste, es decir Mendoza y Neuquén.

En efecto, el conocimiento sobre el petróleo en Mendoza tiene una larga datación. Los huarpes usaban la breya como elemento de decoración, calefacción y protección. En época hispánica era usada para proteger los barcos que salían del puerto de Buenos Aires (calafateado). También para untar o empear los odres destinados a contener los caldos que viajaban hacia la capital del Virreinato (Corbert France, 1937 y Díaz Araujo, 1968).

El Cerro de los Buitres (departamento de San Rafael) era de donde la corona española obtenía estos aceites minerales. Esto transforma, probablemente a este yacimiento en el más antiguo del país. Las mismas crónicas que cita Corbert France mencionan también a Agua del Corral. Este lugar fue lo que luego se conoció como las minas de Cacheuta (departamento de Luján de Cuyo).

Empero, su uso no fue extendido tanto en el tiempo, como en las oportunidades que brindaba. Hacia fines de siglo XVIII dejó de utilizarse debido a su costo, a la dificultad en su dilución, y a cuestiones políticas.

Díaz Araujo (1968) indica que fue Woodbine Parish, diplomático británico en el Río de la Plata, quien volvió a mencionar la existencia de estos dos yacimientos. Sin embargo, su comentario, como los de otros viajeros, pasaron desapercibidos. Los hidrocarburos todavía no tenían una aplicación industrial ni energética.

Hacia 1865 una sociedad chilena se interesó en explotar floraciones de asfaltitas¹ con el fin de utilizarlas como combustibles. Las mismas se hallaban en las minas de Cobre de San Lorenzo en Uspallata, departamento de Las Heras. Las tratativas no prosperaron y el mineral no fue extraído.

Hubo otros intentos de explotación como los de Avé Lallement que no tuvieron cabida en el gobierno nacional. Esto radicaba en que el gobierno de Buenos Aires se mostraba más dispuesto a favorecer la exploración y explotación del carbón de piedra que la del petróleo (Díaz Araujo, 1968: 125).

En 1885 Carlos Fader se asoció con Guillermo White, Guillermo Villanueva, Emilio Civit, Felix Malbran², entre otros, para constituir una sociedad con el fin de explotar las minas de petróleo en Cacheuta: *Compañía Mendocina explotadora de Petróleo*. Finalmente fue fundada al año siguiente y se mantuvo operativa hasta 1891. Esta compañía, la primera en Argentina en extraer petróleo, produjo ocho millones de litros, construyó un *pipe-line* (oleoducto) de más de 30 km de longitud y perforó alrededor de 30 pozos. También intentó construir una pequeña destilería, que debido a enfrentamientos en el directorio no se llevó a cabo.

A comienzos del siglo XX es cuando hubo mayor participación de empresas privadas con el objetivo de extraer petróleo. En San Rafael³, distrito del Sosneado, la empresa *El petróleo argentino de San Rafael*, realizó 9 perforaciones entre 1908 y 1915, en los Cerros Los Buitres y Alquitrán⁴ con diferentes resultados. El fin de las actividades de la compañía se produjo debido a varias causas: dificultad en el traslado del producto obtenido, difícil colocación en el mercado por ser de base asfáltica, falta de recursos financieros, etc.

¹ La asfaltita es un hidrocarburo sólido, natural, de color negro a marrón oscuro que es altamente soluble en carbono disulfuro y menos fusible que el nativo asfalto (fusión por encima de 110 ° C). (Cleveland y Morris, 2009).

² Para conocer detalles sobre la vida de Fader, ver Díaz Araujo (1958 y 1972). Tanto Villanueva como Civit eran los artífices de la política mendocina a fines del siglo XIX. White en 1885 era el director del Departamento de Ingenieros de la Dirección de Minas del gobierno nacional. Malbrán abogado y comerciante fue quien intentó dismantelar la compañía durante la década de 1920 (ver *supra*)

³ Recordemos que el departamento de San Rafael abarcaba por esta época, tanto su territorio actual como el departamento de Malargüe. Este último surge como tal en 1950 durante la presidencia de Juan Domingo Perón.

⁴ Los primeros descubrimientos en estos lugares fueron realizados en 1896 por M. Zapata y C. Madariaga. Las denuncias realizadas señalan que encontraron minas de Alquitrán. Para ver en detalle consultar Dirección de Minería, carpeta 1896.

Entre 1910 y 1914 dos compañías extranjeras prosiguieron las explotaciones abandonadas en Cacheuta. La primera, *The Argentina Western Petroleum Syndicate Ltd.* no obtuvo resultados positivos. Sin embargo, la *Cacheuta Oil Syndicate Ltd.*, financiada por la casa Portalis de Buenos Aires, efectuó dos perforaciones: los pozos Víctor y Guillermo. Ambos resultaron positivos, principalmente el primero. Sin embargo, inexplicablemente la empresa no continuó las tareas (Guevara Labal, 1936). Suponemos que el inicio de la Gran Guerra puede ser considerada como causa.

Es oportuno recalcar que estas compañías fueron las primeras empresas petroleras formadas con capitales no argentinos (García Molina y otros, 1975: 220). De esta manera, Mendoza fue pionera en Argentina en la búsqueda de petróleo por capitales internacionales. Sin embargo, esto no implicó una explotación importante de hidrocarburos en la provincia.

Lo cierto es que tras la Gran Guerra los hidrocarburos en el mundo cobraron un nuevo valor debido a su importancia estratégica. Esto alentó a que las grandes empresas de petróleo comenzaran a buscar reservas, para lo cual contaron con el apoyo de las elites de las potencias mundiales (Inglaterra, Estados Unidos, Francia, etc.). Mayo, Andino y García Molina (1983) explican que Estados Unidos apoyó políticamente a sus empresas en América Latina para que obtuvieran el dominio⁵ territorial en el área de explotación petrolera. El objetivo era asegurar un control frente a los competidores europeos.

De la misma forma, los vehículos de combustión interna consolidaron su presencia y produjeron un aumento de la demanda de destilados de petróleo. En este sentido es importante resaltar que, en Argentina para esta época, se vendían 140.000.000 de litros de combustible, mientras que en Mendoza 1.883.000. Las cifras nacionales eran prácticamente iguales a las de Francia, pero con una población cuatro veces menor⁶.

Estas circunstancias explicarían que las firmas internacionales que operaban en el país solo en los albores de la década de 1920 prestaran atención al *upstream* (exploración y producción). Efectivamente, tanto la Standard Oil como Shell solo

⁵ Se le denomina dominio a la pertenencia que se le otorga al titular del derecho de explotación en un área solicitada. El dominio originario es el Estado, que debe cederlo a un particular para la producción de la mina. Esto está determinado en el código de minería de 1886.

⁶ Para ampliar el tema puede consultarse García Heras (1982) para Argentina.

tenían una fuerte presencia en la venta de refinados con distribuidoras/representantes en las grandes ciudades de todo el país.

Entonces, nos preguntamos: ¿Cómo repercutieron esas nuevas condiciones en una provincia tradicionalmente dedicada a la actividad vitivinícola pero que por entonces atravesaba un vigoroso proceso de urbanización y ampliación de las demandas? A su vez, ¿se observa una ligazón entre las propuestas en materia económica, en general, y petrolera, en particular, esbozadas por Yrigoyen? Y, por último, ¿la inestabilidad institucional que caracterizó al lencinismo (1918-1928) afectó el avance estatal en las cuencas provinciales? o bien, ¿por ser esta una empresa técnica, y en apariencia neutral, resultó impermeable a la alta conflictividad política del período?

2.2 Gobierno de José N. Lencinas (1918-1920)

Argentina experimentó grandes cambios con la llegada de Hipólito Yrigoyen a la presidencia de la Nación en 1916. En Mendoza, se llevarán a cabo dos años más tarde con la asunción de José N. Lencinas.

Los gobiernos radicales en Mendoza (el lencinismo) fueron tres: José N. Lencinas (1918-1920), Carlos W. Lencinas (1922-1924) y Alejandro Orfila (1926-1928)⁷. Ninguna gestión cumplió su mandato debido a intervenciones federales.

El programa lencinista estuvo centrado en combatir a la oligarquía y en la defensa del obrero (Richard Jorba, 2014 y 2016). De esto se desprenden las importantes propuestas de legislación que abordó (Luis, 2018 y 2020). También tuvo especial atención la principal actividad económica de la provincia: la vitivinicultura (Barrio, 2014 y 2016). Además, promovió diversos emprendimientos diversificadores (Rodríguez Vázquez, 2013 y 2016).

En este contexto llegó al gobierno provincial José N. Lencinas, abanderado de la causa radical. El interés por el petróleo formó parte de las áreas de injerencia de la nueva gestión. Esto puede verse en sus discursos electoralistas de 1917 para su candidatura al año siguiente:

La enorme riqueza en minerales que tenemos en nuestra cordillera será también materia de estudio, preferente con un departamento especial... La provincia tiene petróleo en grandes cantidades... contribuirá a que Mendoza produzca todos sus

⁷ Existe una amplia bibliografía sobre el lencinismo. Destaquemos los trabajos de Cueto y otros (1997), Lacoste (1994) o Rodríguez (1979).

derivados como nafta, kerosene, bencina, gas oil, aceites lubricantes, parafina, etc. (Nieto Riesco, 1926: 254).

El objetivo del gobernador era, por un lado, la diversificación productiva, por otro, abaratar costos para las clases más necesitadas.

En consecuencia, con esos lineamientos, una vez iniciado el gobierno, se verificó el intento de diseñar una política minera (y petrolera en particular) en torno a tres tópicos: la conformación de una dependencia específica, la incorporación de personal especializado y la generación de conocimientos de base local que hicieran viable la explotación en Mendoza. De esta manera, se superaba la tradicional gestión sobre el área, reducida solo a la autorización y control de permisos para exploración.

Es interesante señalar, que hasta la asunción de Lencinas, hemos podido constatar que los gobiernos anteriores solo intervinieron en la industria vitivinícola, además de los intentos de promoción de la fruticultura. En efecto, como bien lo señalan Barrio (2014, 2016) y Rodríguez Vázquez (2013) las gestiones conservadoras y lencinistas promovieron diversas acciones hacia la industria madre de Mendoza. Por tanto, la novel gestión radical mendocina promovió una diversificación económica de base no agroindustrial, lo cual marca una innovación en materia económica.

El primer punto se materializó con la Creación de la Dirección de Minas, Petróleo y Geología que dependía del Ministerio de Industrias y Obras Públicas⁸. El objetivo de esta repartición debía ser la confección de planos e informes mineros, topográficos y geológicos del territorio mendocino con el fin de lograr un sistema de explotación práctico de todos los minerales hallados en el subsuelo. Nótese que la mayor parte de las funciones tenían que ver con identificar zonas potencialmente explotables, es decir, con el denominado *upstream*.

A cargo de esta repartición se designó al ingeniero Guillermo Hileman⁹, oriundo de Buenos Aires y con estudios en ingeniería en petróleo en California.

⁸ Decreto N° 90/18 (Registro Oficial del Ministerio de Industria y Obras Públicas -en adelante ROMIOP-). Esta repartición estaría conformada por un director general, un ingeniero en minas, dos topógrafos, dos ayudantes de topografía, un dibujante, un encargo de museo y personal de maestranza. El ingeniero en minas fue Pedro A. Schythe, que desde 1893 participó en diferentes extracciones de minerales en varios lugares de Argentina. Es importante resaltar que ambos puestos, como todos aquellos que fueran ocupados por ingenieros en la repartición pública provincial, debían poseer titulación emanada por las universidades. (BOPM, Decreto N°7/18)

⁹ Nació el 15 de mayo de 1884 y murió el 15 de mayo de 1943. Estudio en Berkeley (California) recibiendo de Bachiller en Ciencias, especializado en petróleo. Trabajo en la Dirección General de Minas, Geología e Hidrología del Ministerio de Agricultura de la Nación, también fue jefe de perforación y producción en Comodoro Rivadavia, etc. (BIP, N° 225, 1943)

El trabajo principal de esta novel repartición estuvo orientado, por un lado, a la búsqueda de posibilidades de explotación petrolífera y de esquistos bituminosos¹⁰. Por otro, a asesorar, a través de su personal técnico, a posibles emprendedores o empresas que invirtieran en esta rama incipiente a nivel nacional y prácticamente no explotada a nivel local.

La prensa local aprobó la creación de la Dirección de Minas, fundamentalmente porque permitía nuevas expectativas a una industria que se encontraba paralizada. Según *Los Andes*, antes de esta institución *los mineros que llegaban a la provincia tropezaban con un cúmulo de dificultades para obtener sus concesiones* (LA, 1932: 97). Estos problemas comenzaban con la indefinición de una dependencia adónde solicitar cateos, luego con el pago de viáticos (que en algunos casos llegaban hasta \$10.000 m/n), etc.

Una de las primeras actividades que propició el director de Minas fue la creación de un laboratorio. Este se dedicó especialmente a estudiar las características de los hidrocarburos sólidos, para lo cual se surtía de las muestras aportadas por los mineros. Esta actividad anteriormente se realizaba en Buenos Aires con el consecuente aumento de costos que ello producía. Además, implicaba una gran pérdida de tiempo para la industria, debido al traslado del mineral, su análisis y posterior devolución del resultado. A partir del gobierno de José N. Lencinas se comenzó a realizar en la provincia y solo se abonaban los materiales utilizados. Lamentablemente no hemos encontrado aún quién desempeñaba esta función.

Si bien la historiografía regional no ha reparado en la figura de Guillermo Hileman, la reconstrucción desarrollada para esta investigación, aporta evidencia empírica sobre un desempeño novedoso. En primer lugar, el ingeniero propició la explotación de esquistos bituminosos¹¹, idea que respaldó a través de sustanciosos escritos técnicos y de la labor desempeñada por la dependencia que dirigía¹².

Las muestras obtenidas del hidrocarburo sólido en varias zonas de Mendoza fueron analizadas en el novel laboratorio. Los resultados indicaron que su destilación

¹⁰ Los esquistos bituminosos, también llamados lutita bituminosa, son un mineral rico en materia orgánica, que destilado, produce petróleo. Actualmente se lo conoce como *Shale Oil*. Para conocer en detalle, puede consultarse a Carrillo Barandarian (2011).

¹¹Hileman (1921a). El trabajo resultaba valioso pues detallaba los beneficios de la producción de este mineral y cómo iba a contribuir a la producción de hidrocarburos. Informaba los lugares donde se encontraban el esquisto, resaltando los que estaban cercanos a la capital de la provincia, lo cual facilitaba no solo su extracción, sino también su producción.

¹² El libro mencionado, según *Los Andes* (20 de noviembre de 1921) fue analizado por el Colegio de Ingenieros, felicitando al autor por el trabajo.

permitía un buen uso como gas de alumbrado o para las máquinas de combustión interna (gas-oil) (LA, 1932: 97). Recordemos que algunas industrias habían realizado ya su transición energética y demandaban destilados pesados, en vez de carbón o leña.

Sin embargo, este fomento tuvo escasa recepción. Solo tres empresarios mendocinos iniciaron trabajos con este hidrocarburo: la familia Corvalán Godoy en Santa Rosa, los hermanos Vicente en la Ciudad de Mendoza y Lucio Funes en la zona de Papagallos, Las Heras. Este último emprendimiento fue el más importante y será desarrollado en el punto siguiente. Salvo el caso de los hermanos Vicente, el resto de los inversores formaban parte de tradicionales familias de la élite política y económica provincial, y es probable que hayan visto en esta “novedad” una manera de diversificar sus inversiones.

Detallemos que Antonio y Miguel Vicente patentaron un destilador de esquistos bituminosos llamado “El extractor Argentino de Petróleo”. Este aparato, según sus inventores podía:

Con esquistos pobres, de un 5%, se ha realizado, la siguiente prueba:

- Carga dos veces el horno, en 24 hs, 600 kg de esquistos.
- Petróleo puro obtenido: 30 litros.
- Aguas amoniacales: 80 litros.
- Gas de alumbrado: 100m. cúbicos (*La Palabra*, 7 de octubre de 1920).

Sin embargo, este invento no se difundió porque ningún minero trabajó con esquistos en Mendoza. Sí, debe señalarse que varios cateos fueron denunciados como descubrimientos de esquistos, tal cual se muestra en la Tabla 3. Téngase presente que solo se señalan en la figura los comprendidos durante lo que hubiera sido el mandato del gobierno de José N. Lencinas.

Tabla 3: *Denuncias de Esquistos Bituminosos en la Dirección de Minería*

Fecha	Exp.	Dueño	Lugar	N. de la mina
16/03/1920	3.937	H. Guiñazú, A. Guiñazú, J. Leiton y J. Guiñazú	Las Heras	Gral Las Heras
16/03/1920	4.038	H. Guiñazú, A. Guiñazú, R. Galigniana y J. R. Fúnes	Las Heras	La Susana
02/06/1920	1.517	F. Guerrero (español) y M. Klinger (ruso)	Las Heras- El Totoral	El Porvenir
22/06/1920	2.248	R. Guiñazú, F. Civit y J. Villanueva	Las Heras- El Challao	La Florencia
1/10/1920	4.122	S. Weis Ortiz	Las Heras – El Challao	La Magnífica

27/10/1920	5.140	C. Paratore y A. Paratore (italiano)	Las Heras – San Isidro	La Carolina
16/12/1920	2.692	S. Weis Ortiz, F. Berigestain, D. Weis y E. Boniface	Las Heras – La Cueva	Benita Celia
23/3/1921	454	J. T. Segura y J. R. Corvalán	Luján - Potrerillos	María Susana
28/5/21	1.119	C. Fader	Luján: Cacheuta	El Emporio
16/6/21	2.815	J. Brandi, T. Ghilardón (italiano) y F. Noguera (español)	Las Heras: Canota	La Razón
29/11/21	1.070	S. Senin y F. Balverde (español)	Las Heras: San Isidro	Ángela

Fuente: Elaboración propia con base en carpetas de la Dirección de Minería

Otra de las actividades llevadas a cabo por Guillermo Hileman fue dar a conocer las potencialidades de la industria petrolera mendocina a nivel internacional, con la probable intención de atraer inversores. Efectivamente, publicó una serie de trabajos en la *Revista de Ingeniería Internacional (RII)*¹³. Uno de ellos versaba sobre las posibles riquezas de la región minera sur, que comprendían los ríos Barrancas, Grande y el arroyo Calmuco en el departamento de Malargüe (RII, N° 3, 1921)¹⁴. En otro artículo informaba sobre las capacidades petroleras de la zona Cacheuta (departamento Luján de Cuyo), que ya había sido explotada por Fernando Fader y por una Compañía Internacional de capitales ingleses (*ver supra*). Sin embargo, Hileman advertía que todavía su potencial petrolero *dormía en las entrañas de la tierra* (RII, N° 5, 1921: 288).

Otro de los técnicos importantes de la repartición fue Chester White (ROMIOP, 18 de junio de 1918), ingeniero y con una larga trayectoria en petróleo, puesto que había trabajado en la Compañía de Fader. Su tarea en la Dirección de Minería duró hasta 1921, y se abocó a asesorar a los solicitantes de exploraciones mineras, específicamente en lo referido al oro negro. Además, confeccionó un mapa minero de la provincia de Mendoza.

Por último, formó un cuerpo de cateadores que debían prospectar toda la provincia¹⁵. Pero aún no hemos encontrado información sobre este equipo de trabajo.

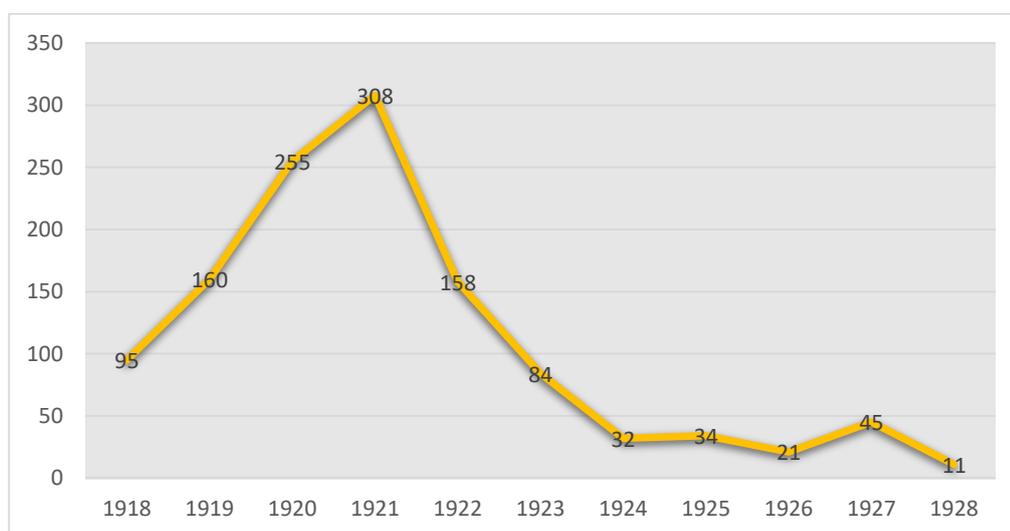
¹³Con sede en Nueva York esta revista se editaba en alemán, castellano e inglés. Recibía artículos de la más diversa índole y de todas partes del mundo. Hileman era el corresponsal para Argentina.

¹⁴ Para estas regiones ya existían estudios geológicos importantes, ver por ejemplo a Gröver (1918) o Windhaussen (1916)

¹⁵ ROMIOP, 20 de enero de 1919. El suelo de estos cateadores era de \$100, mientras que el jefe-encargado cobraba \$300. Seis era el número que el Registro indica como formantes de este cuerpo.

Las exploraciones mineras en busca de sustancias de primera categoría (acá se encuentra el petróleo) en Mendoza a partir de 1918 fueron creciendo de manera exponencial como puede observarse en el Gráfico 3. En este sentido puede entenderse que la formación de una dependencia específica y la contratación de personal especializado fue un instrumento del Estado local para activar la demanda en la búsqueda de petróleo; a su vez, organizar y regular un sector sobre el cual había escasas reglamentaciones mediante el diseño y perfeccionamiento de los instrumentos para registro y control.

Gráfico 2: Solicitudes de cateos en Mendoza



Fuente: Elaboración propia a partir de *Boletín Oficial de la Provincia de Mendoza*, 1918-1928.

Es interesante remarcar que muchas de estas solicitudes fueron realizadas por extranjeros, resaltando norteamericanos y chilenos (en la Tabla 3 se muestran algunas nacionalidades en las denuncias de esquistos bituminosos). A su vez, sobresalen apellidos conocidos en el ambiente petrolero como Francisco Pavletich, Roberto O. Kirkpatrick (solicitó 96 unidades) o Eulogio Rojas Mery (solicitó 80 unidades). Los cateos tenían una búsqueda basada en el bajo riesgo minero y, por tanto, orientadas a áreas ya geológicamente conocidas por las publicaciones de los ya mencionados Guillermo Hileman o Anselmo Windhausen entre otros: Cacheuta (Luján de Cuyo), El Sosneado (San Rafael) y Barrancas o Loncocho (Malargüe).

Este incremento en los permisos de cateos se enmarca en la tendencia nacional, o lo que Mayo, Andino y García Molina (1983) dieron en llamar la “Fiebre del Petróleo Argentino”. Efectivamente, la búsqueda de reservas, como señalamos anteriormente,

también se dio en Argentina, tanto en espacios con probada capacidad productora (Comodoro Rivadavia, Plaza Huincul, Salta) como en los potencialmente aptos, como Mendoza que al momento de asumir el gobierno radical local no contaba con ninguna explotación petrolífera. Esta situación además se encuadra en el contexto internacional de expansión territorial de las empresas extranjeras, que comentamos oportunamente.

Los matutinos mendocinos dieron cuenta del potencial petrolero de la provincia al indicar que en Londres se estaba formando una empresa privada con capitales europeos para invertir en Mendoza. La zona comprendida estaría en el sur provincial y también abarcaría a Neuquén¹⁶. Esta empresa puede haber sido la Compañía Petrolífera Chileno-Argentina de Neuquén que envió al geólogo Richard Stappenbeck (1920) a estudiar las formaciones geológicas del Río Barrancas. Es importante mencionar que esta compañía finalmente no concretó su proyecto.

Otra empresa extranjera que se interesó en nuestra riqueza minera fue la Sociedad Petrolera Sud Argentina de capitales norteamericanos, con sede en Santiago de Chile. Una delegación encabezada por Otto N. Mahn realizó inspecciones en zonas de Malargüe como El Sosneado y Cañada Colorada¹⁷. Tampoco llegó a la etapa de producción esta empresa.

Aun así, la mayoría de los cateos no fueron realizados a nombre de las grandes empresas petroleras, los *trust*, sino por particulares. Desconocemos aún si fueron a título personal o con objetivo de especulación¹⁸. De todas maneras, esta afirmación es relativa, cuanto que podrían haber actuado como representantes. Más allá de esto, por lo menos a través de los expedientes no hemos encontrado “el acaparamiento minero” o el “juego de nombres” como se realizó en Jujuy. En efecto, la Compañía Internacional de Bórax utilizó estas argucias legales donde se alternaba en las solicitudes la composición de los sujetos partícipes, o se iniciaban los trámites a nombre de otros para -en breve plazo- transferirlos al verdadero interesado, posibilitando grandes concentraciones de propiedad minera. (Bovi y Fandos, 2018: 36).

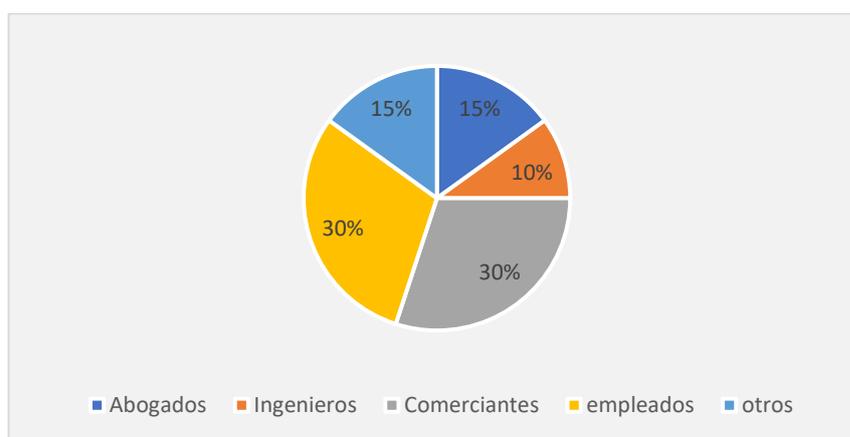
¹⁶ Mendoza, diario *La Palabra* 24 de agosto de 1921. Sería la cuenca neuquina.

¹⁷ Mendoza, diario *Los Andes*, 18 de agosto de 1921. La Compañía Mendocina de Petróleo en 1921 fue adquirida por capitales chilenos que hicieron una gran propaganda sobre su intención de retomar la acción productiva. Ver a Díaz Araujo (1968), o a Guevara Labal, (1936).

¹⁸ Solberg (1986: 98) menciona que la mayoría de estos solicitantes a nivel nacional trabajaban para grandes consorcios y que solo realizaban las tareas mínimas para poder permanecer con las solicitudes de cateos. Como mencionamos, nosotros no hemos encontrado para el caso específico de Mendoza las acciones posteriores pertinentes (demarcación, denuncia, pozo exploratorio, etc.). Lo cual abonaría esta hipótesis.

La actividad de los solicitantes, como se muestra en el Gráfico 3, en los pedidos era muy variada: comerciantes, abogados, ingenieros, desocupados, empleados, etc. Si analizamos las profesiones podemos deducir que los ingenieros tenían un conocimiento técnico sobre minería, los abogados pueden haber actuado como representantes. El resto de los solicitantes (más de un 50%) son los que abonan la teoría especulativa de las solicitudes de cateo, y que actuaran en representación de grandes inversores.

Gráfico 3: Ocupaciones de los solicitantes de cateos.



Fuente: Elaboración propia a partir de *Boletín Oficial de Mendoza*, 1918-1928.

Varias de las exploraciones se transformaron en denuncias mineras como, por ejemplo: “La Susana” de esquistos bituminosos en Las Heras, “San Pablo” o “Matilde” de petróleo en El Sosneado (San Rafael) o “Thelma” de petróleo en Barrancas (Malargüe). Sin embargo, ninguna comenzó con la producción de las mismas inmediatamente.

Es oportuno señalar las impresiones que registró uno de estos exploradores, Carlos Buschmann:

...El aceite obtenido en una excavación practicada a 5 metros de profundidad, es de excelente calidad, y el análisis del mismo, hecho en el laboratorio químico de la Universidad de Santiago de Chile, ha dado el siguiente resultado: Peso específico a 15 grados centígrados 0,9347, poder calorífico, 12395 U.T.C., hasta 150° bencinas brutas, 4,73%; de 150 a 200° bencinas brutas, 28,93%. Puede asegurarse, pues, que esta clase de aceite natural es de las mejores halladas en el mundo, a lo que se agrega la ventaja de su fácil explotación, obteniéndose el producto a solo 5 metros de profundidad... (LA, 13 de julio de 1921)¹⁹.

¹⁹ La mina descubierta fue denominada “Mineral San Martín”. Nunca realizó trabajos de perforación, y como puede verse más adelante fue rematada por falta de pago del canon minero.

Más allá de estas experiencias fallidas, sí es notable el inédito interés del Estado en invertir recursos, reorganizar dependencias y contratar personal capacitado para impulsar el sector. Aspectos que resultan fundamentales para impulsar la industria.

Señalado esto, aún resulta aventurado enmarcar estas iniciativas en una política pública de fomento y promoción del sector, a diferencia de lo que había sucedido con otras industrias de base agrícola. Desde el punto de vista de las inversiones recibidas, la política no fue del todo efectiva. La promoción efectuada no encontró eco en los agroindustriales mendocinos ni del resto del país, ni tampoco en inversiones foráneas. Proyectos como los de los Hermanos Vicente no contaron con suficientes recursos financieros para transformarse en productivos y rentables.

La falta de servicios financieros, una deficiente red vial²⁰ y las dificultades para trasladar equipamientos podrían haber incidido en esa dirección. En efecto, solo Cacheuta tenía un camino factible de transitarse y por tanto la facilidad de transportar los materiales necesarios para comenzar una explotación. Otro ejemplo lo aporta Luis Zuberbühler (presidente de la Confederación Argentina del Comercio, Industria y de la Producción -CACIP-), quien en 1919 señalaba que la falta de instituciones bancarias imposibilitaba el surgimiento industrial (citado en Rougier y Odisio, 2018: 20). De esta manera, solo los grandes capitales, con recursos financieros propios, podrían haber desembarcado en Mendoza.

En ese contexto y ante la escasez de combustibles, la opinión pública instaba al Estado para la promoción del sector. La prensa, especialmente *Los Andes*, manifestaba la necesidad de que el Estado (no solo provincial, sino también nacional) promoviera la explotación del petróleo y el carbón. Por ejemplo, en sus ediciones del 14 de julio y del 18 de agosto de 1921 señalaba la abultada importación que realizaba el país en combustibles para la industria y la vida cotidiana. Esta compra al extranjero significaba para el diario, un gasto que podía volcarse en mejorar los ferrocarriles o en ampliar nuevas producciones. Por su parte, los cateos solicitados a nivel económico, no fueron una fuente de ingresos importantes para la provincia como puede verse en la Tabla 4. La economía provincial era dependiente de la industria vitivinícola. Además, para que este aporte hubiese sido relevante, habría sido imperioso que estos

²⁰ El tema vial fue crucial en toda nuestra época de estudio. Para ver los cambios en la red de caminos, la construcción de puentes, consultar a Luis (2021).

estos cateos llegasen a la etapa de explotación. Situación que se alcanzó en el gobierno de Alejandra Orfila (ver infra), aunque limitadamente.

La muerte del caudillo (1920) y la intervención federal afectaron la continuidad de estas iniciativas gubernamentales, alterando de modo drástico el ímpetu de esa etapa exploratoria. Por un lado, como sostiene Rodríguez (1979: 145) la misión de Eudoro Vargas Gómez tenía como fin reorganizar al partido radical en Mendoza, no continuar o innovar en las acciones gubernativas. Por otro, los grandes monopolios petroleros (Shell o Standard Oil) dirigieron su atención a otras zonas: Plaza Huincul y Salta.

Si bien Guillermo Hileman permaneció al frente de la División de Minas, la única acción que llevó a cabo fue la de solicitar en noviembre de 1921 el remate de minas que no habían abonado el canon minero que establecía la Ley N° 10.273²¹. Tarea que el gobierno interventor llevó a cabo.

2.3 Gobierno de Carlos Washington Lencinas (1922-1924)

La llegada de la segunda etapa lencinista en el gobierno de Mendoza, marcó desde sus inicios una diferencia notable con su predecesor. En efecto, entre sus propuestas de gobierno no se hizo mención a la actividad minera o petrolera. Sus objetivos eran cuestiones sociales (pensiones, salud pública, educación, etc.), obras públicas y las relacionadas con la industria madre (mejor precio para la uva, irrigación, etc.).

En ese contexto, la Dirección de Minas fue absorbida por la Dirección General de Obras Públicas, también bajo la órbita del Ministerio de Industrias y Obras Públicas (BOPM, decreto N° 25, 20 de febrero de 1922). Es decir, que fue reducida de categoría y por ende, de personal (BOPM, decreto N° 24, 20 de febrero de 1922); y también afectada su autonomía. Es probable que esta decisión estribara en la flaqueza de los recursos financieros de una gestión recientemente intervenida.

Según el decreto reglamentario esta modificación se debió a un considerable ahorro económico, que según cálculos del Ministerio de Economía eran de \$179.800. El ingeniero Guillermo Hileman mantuvo su cargo en la nueva sección, pero vio reducido su sueldo (de \$800 a \$700 mensuales); y no continuó con sus tareas el asesor, ingeniero Chester White (BOPM, decreto N° 24, 20 de febrero de 1922). Por último,

²¹ Expediente N° 1231, que se transformó en Decreto N°294 del 21 de noviembre de 1921. El remate le ocasionó a la provincia un gasto de \$18.000. Mientras la recaudación fue de \$9.960. (*LP*, 20 de enero de 1922).

los viáticos también fueron eliminados, por lo que los gastos de traslado del personal a las minas debían ser solventados por los agentes que solicitaran el asesoramiento o trabajo de la sección. Estos cambios pueden haber influido en la merma de solicitud de cateos (ver Gráfico 2). La erogación de gastos que los inversores debían costear generaba un riesgo que quizás no coincidía con las ganancias a obtener.

El vocero periodístico del lencinismo, *La Palabra*, no escatimó las críticas a esta decisión. Uno de los principales argumentos fue que la creación de la dependencia había sido obra de José N. Lencinas y gracias a la División comenzó a difundirse el potencial minero y petrolero de Mendoza. El matutino señalaba que este órgano de gobierno iba a perder capacidad de acción:

La División de Minas, retrotrayéndola a su autonomía originaria, sería un factor de brillante eficiencia para la difusión de todo cuanto se vincula al petróleo. Iniciaría encuestas, patrocinaría labores de ensayo, propondría el establecimiento de fuertes recompensas a las empresas y a hombres que primero iniciasen trabajos racionales y ordenados en la explotación de petróleo, aconsejaría modificaciones en la legislación pertinente, y en fin, haría todo eso que hoy no puede efectuar, en virtud de habersele reducido a cosa secundaria y sin importancia (6 de julio de 1922).

Tampoco aprobó la rebaja de sueldo de Hileman, señalando que su misión era contribuir a la diversificación económica, y que esta tarea no la podía llevar a cabo sin una retribución acorde a su responsabilidad. Para sostener este argumento, el matutino señalaba que cualquier empleado de la división Minas del gobierno nacional equiparaba el sueldo del funcionario local, por lo que esto significaría su partida de Mendoza en cualquier oportunidad. Esta situación, finalmente, se dio en enero de 1923 cuando asumió funciones en Yacimientos Petrolíferos Fiscales. El cargo vacante fue ocupado por el ¿ingeniero? ¿mendocino? Emilio Villanueva²².

Ahora bien, a la hipótesis planteada sobre la reducción de gastos, podría sostenerse también que, no estaba dentro de su plan de gobierno mantener una dependencia que, en términos económicos, no redituó esa posible diversificación que había planteado oportunamente José N. Lencinas (ver Tabla 4).

Empero, en el presupuesto asignado para 1923, la Cámara de Diputados (9° sesión plenaria) aprobó en conceptos de gastos \$300.000 para que el Ministerio de

²² No hemos encontrado aún datos sobre la experticia de Villanueva en materia minera. En el centro de ingenieros de Mendoza, no existen datos sobre él. Por tanto, deberíamos suponer que su inclusión en el Ministerio debió haberse dado por cuestiones políticas. *La palabra*, el 06 de febrero de 1922, señaló que era importante que los ministerios contaran con “hombres de partido”. Rodríguez (1979: 153-157) señala que Washington Lencinas debió colocar en algunos puestos a miembros del comité, priorizando adhesiones partidarias a saberes técnicos.

Industria y Obras Públicas para la compra de maquinarias, instalaciones y pago de personal con el fin de efectuar exploraciones y explotaciones mineras. Nos preguntamos, ¿para qué se incluyó un monto tan importante si los expertos (Hileman y White) dejaron de pertenecer a la División? ¿Cuál fue el fin de este ítem si el Estado tenía vedado *per ser* realizar explotaciones petrolíferas? ¿Pensaba arrendarlo a particulares? ¿Tenía planeado el gobierno formar una compañía petrolera provincial semejante a YPF, tal como se esbozaba en la Legislatura provincial?

Una de las primeras tareas a que se vio abocada la Sección de Minas fue la de publicar las solicitudes de cateos pendientes desde la intervención a Mendoza en 1920. En efecto, la intervención de Eudoro Vargas Gómez prácticamente no realizó esta tarea desde agosto del citado año, lo que atrasó la búsqueda de minerales, de acuerdo con las diversas categorías establecidas por el Código de Minería de 1886. La prensa ya había advertido esta demora publicando en reiteradas oportunidades las quejas de los exploradores²³. Este atraso puede explicarse por una Resolución adoptada por la Intervención, acerca del pase a comisión a todo el personal de la División Minas (BOPM, decreto N° 128, del 31 de diciembre de 1920).

Estas inconsistencias derivaron en que, por ejemplo, Francisco J. Muñiz²⁴, quien había solicitado más de 50 permisos en San Rafael y era el dueño de la mina “Thelma”, presentara a través de un abogado, una solicitud para la eximición del pago del canon minero y para que el inicio de concesión de sus permisos de cateo se computara desde la fecha de publicación del decreto respectivo en el Boletín Oficial de la Provincia de Mendoza. Otro pedido similar gestionó el norteamericano Manuel Walter Buschmann von Desauer con su mina “San Martín” ubicada en Malargüe²⁵. El gobierno aceptó estas peticiones que se tradujeron en una merma en los ingresos a las arcas estatales, pero también un atraso en los trabajos petroleros de estos inversores.

Como podemos analizar, el trabajo de la repartición estatal solo fue administrativo, organizativo, no innovó para que los cateos pasasen a la etapa exploratoria con pozos testigos. Así fue que la prensa cuestionó reiteradamente la falta de promoción del gobierno provincial en materia minera. Con motivo de la asunción

²³ Ver, por ejemplo, *Los Andes, Mendoza*, 18 de agosto o 2 de noviembre de 1920. También *La Palabra, Mendoza*, 14 de marzo de 1921. Entre febrero y mayo de 1922 se publicaron en el BOPM 198 expedientes presentados entre agosto y diciembre de 1920.

²⁴ BOPM, decreto N° 99 del 14 de junio de 1922. Francisco Muñiz había sido durante la gestión de José N. Lencinas el gerente del Banco de la Provincia.

²⁵ BOPM, decreto N° 83 bis del 31 de mayo de 1922. Buschmann va a tener esta mina hasta 1943 cuando la transfiera a YPF para su explotación.

del coronel Enrique Mosconi al frente la nueva repartición nacional, Yacimientos Petrolíferos Fiscales, *Los Andes* señaló con respecto a la gestión de Washington Lencinas:

La provincia de Mendoza, por ejemplo, no parece contar con un criterio gubernativo concordante con las exigencias de su importancia minera. Y esto se descubre con sólo recordar que las ricas minas de carbón, de petróleo, de cobre y de sal existentes aquí, no prosperan por carencia de un plan orgánico de gobierno, que al propender al establecimiento de medios de comunicación, permita encarrilar el inmenso patrimonio mineral con destino a los centros de la industria y al consumo de los hogares. No se quiere decir, con esto, que no hay en las esferas oficiales capacidad para afrontar tan estimable problema. Quizá fuese más acertado atribuir la indiferencia de nuestras autoridades por la minería, al eterno rutinarismo.... (23 de octubre de 1922, p. 5)

Pero, según el gobernador, la tarea desarrollada por la Sección Minas fue muy intensa. En 1923, y quizás por la influencia del vigoroso desempeño de YPF a escala nacional, decidió que nuevamente fuera una División autónoma y la dotó de más personal²⁶ pero mantuvo el presupuesto del año 1922. En su discurso inaugural de las sesiones ordinarias de la Legislatura del año siguiente aseguró que el tema minero iba adquirir mayor relevancia durante el resto de su mandato, para promover la diversificación económica y generar nuevos recursos²⁷.

No obstante, la labor desarrollada no superó la inercia señalada. Esto nos lleva a suponer que el cambio fue solo formal y declarativo, para responder a los requerimientos de algunos sectores lencinistas (publicaciones en el diario oficialista *La Palabra*) que a la verdadera intención de propiciar una diversificación económica.

En efecto, no hubo por parte del Ejecutivo ningún decreto o propuesta de ley sobre el tema petrolero o incluso sobre la minería en general. Tampoco hubo publicaciones que propiciaran la llegada de inversores, ni aumento real de cateos, ni estudios geológicos o topográficos por parte la administración de Emilio Villanueva. Con respecto a este, no hemos encontrado viajes de inspección o estudios como realizaron su antecesor y como lo hizo su sucesor. Solo detectamos la confección de un nuevo mapa minero de la provincia a partir de las nuevas denuncias publicadas por

²⁶ *Mensaje del Gobernador de la Provincia de Mendoza, Dr. Carlos Washington Lencinas leído ante la Asamblea Legislativa al inaugurarse el periodo, 1° de junio de 1923.* En esta alocución pareciera señalar el gobernador que otra de las causas de la independencia de la División, se dio por el nombramiento de Villanueva.

²⁷ *Mensaje del Gobernador de la Provincia de Mendoza, Dr. Carlos Washington Lencinas leído ante la Asamblea Legislativa al inaugurarse el periodo, 1° de junio de 1924.* Señalemos que el 1° de enero de 1924 el diario oficialista *La Palabra* realizó una publicación especial con entrevistas a distintos funcionarios. Uno de ellos fue el Leopoldo Suarez, ministro de Industrias y Obras Públicas. En sus declaraciones no realizó ninguna mención al tema petrolero.

el BOPM entre 1922 y 1923, pero que se considera un trabajo administrativo y para nada propulsor de iniciativas petroleras.

Sí hubo varias designaciones en la repartición en cargos de maestranza, choferes, etc. Pero, no hubo ingreso de personal técnico (topógrafos, ingenieros, peritos, etc.). Rodríguez (1979) señala que era una práctica común del lencinismo designar personal en distintas áreas del ejecutivo en tareas menores con el fin de cumplir promesas electorales.

Una crítica sostenida por un sector del lencinismo a la labor desarrollada por esta institución pública tenía que ver con sus deficiencias en materia fiscal -la falta de recaudación-, cuestión que resultaba casi obvia en una dependencia que se reorganizaba permanentemente y cuyas funciones aún no estaban del todo definidas. Según lo establecía la ley N° 10.273 de 1917, vigente desde 1919, los poseedores de tenencias mineras debían abonar un canon anual de \$100 m/n por cada área de cateo que poseyera un particular, el cual prácticamente nunca se abonaba puesto que el Estado no cumplía eficientemente su labor de contralor. De esta manera, el gobierno lencinista se privaba de una fuente de recursos que según los presupuestos de los años 1923 y 1924 estimaban entre \$40.000 y \$50.000, aunque en la práctica estos montos fueron menores. La Tabla 4²⁸ confirma que la recaudación minera no fue un elemento significativo de los ingresos estatales en los años analizados. La tendencia oscilante, con intervalos de alza muy breves, no se condice con el porcentaje de la recaudación total del gobierno, en permanente incremento. Incluso, durante el gobierno de Washington Lencinas la participación del petróleo y de la minería en la economía provincial fue menor que la de su antecesor.

Tabla 4: *Canon minero abonado al Estado según ley N° 10.273*

Año	Recaudación minera	Recaudación fiscal total	%
1919	12.101	6.582.065	0,18
1920	27.780	7.731.169	0,035
1921	36.825	7.371.660	0,049
1922	25.292	10.320.632	0,024
1923	27.962	13.357.515	0,020
1924	34.232	16.540.916	0,020
1925	No se encontraron datos		

²⁸ En el cuadro se muestra lo recaudado por todas las percepciones mineras. Es decir, las de primera, segunda y tercera categoría. Lamentablemente es imposible discriminarlas debido a que solo se cuenta con los anuarios estadísticos provinciales y no con los balances contables de la División de Minas, Geología y Petróleo. De todas maneras, es significativa para señalar la escasa recaudación.

1926	No se encontraron datos		
1927	17.675	22.917.417	0,07
1928	4.950	23.085.380	0,02

Fuente: Elaboración propia a partir de *Anuarios Estadísticos de la Provincia de Mendoza (1919-1928)*

De modo que, el gobierno de la segunda etapa lencinista marcó una ruptura con el ímpetu estatal en materia minera y por ende petrolera. En sus discursos inaugurales de las sesiones legislativas no contienen sino breves pasajes a este punto de gestión. Esta ruptura con los lineamientos políticos y programáticos de su padre, no obstante, la convocatoria a figuras destacadas de ese elenco técnico inicial también ha sido señalada en relación con la política vitivinícola (Barrio, 2014). Es probable que los inconvenientes políticos internos que afrontó este segundo gobierno lencinista (Rodríguez, 1979), así como la crisis vitivinícola de 1922 lo llevaran a priorizar la resolución de problemas urgentes respecto de otros que requerían más tiempo y recursos. A esto se suma la conflictiva relación que el gobierno tuvo con la elite bodeguera y la industria vitivinícola (Barrio, 2018). La escasa atención que se prestó en este período a un sector estratégico puede explicarse en que Lencinas (h) concentró sus esfuerzos en resolver las tensiones con los grandes bodegueros, motivadas por las políticas de regulación de la oferta vitivinícola. Demasiados frentes debían atender el gobierno como diseñar y ejecutar una política petrolera cuya concreción llevaría un tiempo considerable, demandaban la inversión de ingentes recursos y, en definitiva, implicaban estrechar vínculos con un ente del Estado nacional, con el cual el gobierno local ya había demostrado notorias diferencias²⁹.

La falta de interés en el sector se confirma si tomamos en cuenta que cuando el presidente Alvear decretó las zonas de reservas (Decreto del 10 de enero de 1924), tal como señalamos en el capítulo 1, Mendoza no llevó a cabo una iniciativa similar, como sí lo realizaron otras provincias (Salta, Jujuy y Entre Ríos). Esta inacción pudo deberse a varios motivos: las mencionadas diferencias entre el gobierno central y el provincial, pero también, el intento de propiciar la libre acción por parte de inversores privados³⁰.

²⁹ Para ver la relación nación-provincia durante esta etapa, consultar entre otros a Lacoste, (1994) o Rodríguez (1979).

³⁰ Una hipótesis diferente es señalada por Buchanan. Este investigador norteamericano afirma que el gobierno provincial no decretó ninguna reserva debido a que sabía de la poca capacidad petrolera de la zona (1973: 169), aunque no fundamentó su aseveración. El derrotero posterior de la industria en Mendoza confirma el escaso sustento de esta hipótesis.

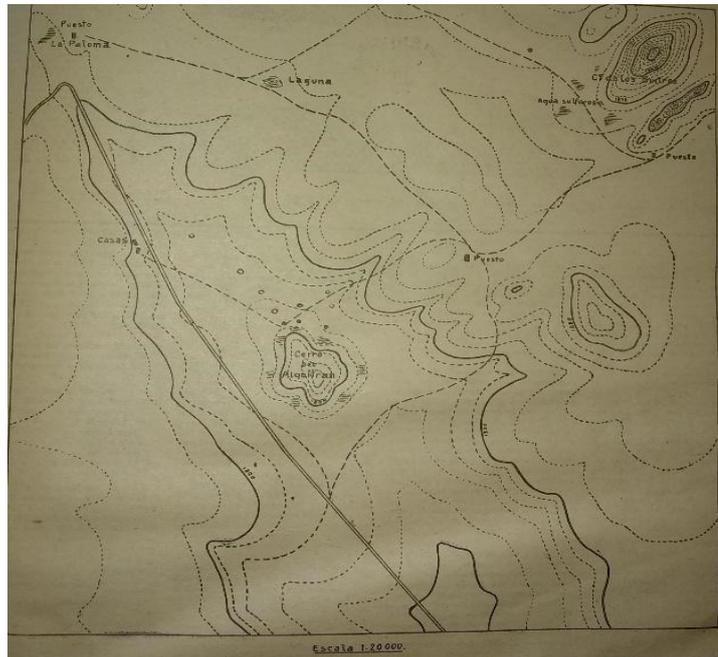
Esta dilación del gobernador respecto de la implementación de una política minera contrastaba con la atención demostrada en otros ámbitos de la escena local. Un ejemplo lo aporta el proyecto legislativo presentado en octubre de 1922 de los senadores Jesús Romero (lencinismo), Rafael Correa Llano (liberal) y Francisco Muñiz (lencinismo), con el fin de autorizar una emisión de títulos para el fomento y la explotación de la industria minera. En su artículo primero autorizaban al Poder Ejecutivo a emitir, por intermedio del Crédito Público, hasta la suma de 5 millones de pesos en títulos que se denominarían “Fomento y habilitación minera”, y que gozarían de un interés del 8% y una amortización del 1% anual, acumulativa (LA, 5 de octubre de 1922). Sin embargo, este proyecto, nunca fue tratado en Comisiones. Desconocemos los motivos por los cuales no fue discutido. Destaquemos que sus promotores pertenecían a los dos partidos políticos mayoritarios. Esto nos sugiere un acuerdo en este tema. Es más, Francisco Muñiz luego fue director de la División Minas durante el gobierno de Orfila (ver infra). Por lo tanto, también hubo conocimiento técnico-empresario para su promoción.

Casi en simultáneo, hubo otro proyecto que no fue tratado en la Cámara de Diputados. Si bien, este estaba dirigido a fomentar la industria carbonífera, su objetivo era la construcción de un ferrocarril económico en Malargüe (LA, 16 de octubre de 1922). Obviamente, la construcción de este transporte hubiese beneficiado a todas las ramas mineras, incluyendo la hidrocarburífera, con un alto potencial en el sur provincial.

2.3.1 Las iniciativas privadas

La señalada ralentización estatal respecto de una política minera/petrolera contrasta con lo acontecido en el sector privado, motorizado a realizar cateos e inversiones en distintas zonas de la provincia. Así lo corrobora la evidencia empírica que comentamos a continuación.

Mapa 2: croquis del yacimiento El Sosneado de la Compañía “El Petróleo Argentino”



Fuente: *Los Andes. Bodas de Oro*

Con respecto a las explotaciones debemos separar aquellas que efectuaron trabajos en materia petrolera, de los que lo realizaron con esquistos bituminosos. En cuanto al primero se crearon dos compañías para la zona sur de Mendoza, la primera lo hizo el 11 de enero de 1922³¹ con el nombre de “Compañía de Yacimientos Petrolíferos de San Rafael”, cuyo titular fue el chileno Francisco Pavletich. Esta compañía obtuvo dos sitios mineros: “San Pedro” y “San Pablo”³² en el distrito Piedra de Afilar, en el departamento San Rafael.

La segunda compañía, “El Petróleo Argentino” se constituyó en 1907 y formaba parte del grupo Torquinst (Gilbert, 2003). El decreto N° 115³³ le concedió la explotación en “Los Buitres”, “Cerro Alquitrán” y “Cerro de la Brea” en el departamento de Malargüe, tal cual lo muestra el croquis del Mapa 2. El representante

³¹ BOPM, expediente N° 1490, 11 de enero de 1922. En realidad, todavía se encontraba gobernando Mendoza el interventor Nacional Vargas Gómez. Washington Lencinas fue electo gobernador el 18 de diciembre de 1921 y asumió el 4 de febrero del año siguiente. Apenas empezada su gestión se demarcaron los lugares de explotación de la compañía. El representante de Pavletich era el ing. Juan Cross Buchanan, de nacionalidad mexicana.

³² Estas minas eran de brea petrolífera o asfalto. Su calidad no era muy buena, como tampoco su cantidad (Lombardozi, 1951:99-100).

³³ BOPM, decreto N° 115, 7 de julio de 1922. Esta compañía, según Hileman (1921d), había realizado labores en otras zonas del sur mendocino, aunque sin éxito, entre 1908 y 1913.

de la compañía “El Petróleo Argentino” era Pascual Herraiz³⁴, miembro del Partido Liberal y varias veces diputado provincial y nacional. En 1924, la compañía obtuvo otro sitio, esta vez en el Sosneado, departamento de San Rafael. Con esta nueva concesión la compañía poseía un total de 45 pertenencias mineras en Mendoza.

Ninguna de estas dos compañías explotó hidrocarburos durante la gestión de Carlos W. Lencinas. Solo hicieron tareas de demarcación y pozos testigos. Recién en 1926 comenzará a extraer petróleo, la compañía representada por Pascual Herraiz.

Lo interesante de la zona sur, es que, por la misma época de obtención de sus primeras concesiones, el diario *La Palabra*³⁵ publicó que accionistas británicos invirtieron 30.000 libras esterlinas en acciones pequeñas para comenzar una producción incipiente de petróleo en Malargüe. Si bien no tenemos todavía fuentes para vincular estas dos actividades, muestra que varios capitales de origen extranjeros (ya hemos mencionado estadounidenses y chilenos) comenzaron a invertir en Mendoza. Algo que la literatura no había detectado para el caso de esta provincia, exceptuando la Compañía Río Atuel S.A. (ver más abajo). Todas estas actividades, aunque modestas en cuanto a capital y a rendimiento de su explotación marcan que los trabajos de divulgación que llevó a cabo la División de Minas a cargo de Hileman dieron resultados positivos.

El no laboreo de estas minas puede haberse debido a factores especulativos como comentábamos anteriormente, pero también puede pensarse en otras causas. Stappenbeck (1920: 5) menciona seis elementos para obtener una compañía petrolera rentable: 1-la existencia de formaciones geológicas, 2- una estructura favorable para estas formaciones, 3- una cantidad explotable de petróleo, 4-buenas condiciones de transporte, 5- gastos de producción y 6- un mercado para el petróleo. Las condiciones 1, 2 y 3 eran positivas como lo demostraron los estudios que estamos comentando o como lo veremos en el capítulo 3. El punto 5 depende de los puntos 3, 4 y 6. El punto 6 es obvio, el mercado argentino crecía rápidamente. Sin embargo, el inconveniente estaba en el 5: no existían ni una red vial ni ferroviaria, ni equipamientos adecuados para atravesar los diversos accidentes geográficos de esa zona.

Efectivamente, Vitelli (1999) señala que el despegue tardío de la industria argentina se debió a, entre otros factores, la falta de un buen sistema de transporte. La

³⁴ Para conocer la vida política de Pascual Herraiz ver a von der Heyde (1989). El abogado de esta compañía era Eliseo Marengo Aberastain, nacido en 1876, fue varias veces diputado provincial.

³⁵LP, Mendoza, 1 de julio de 1922.

zona donde se ubicaron las Compañías El Petróleo Argentino y Yacimientos Petrolíferos de San Rafael, tenía un acceso muy dificultoso. No había caminos transitables, no existían ríos navegables y el poblado más cercano, se encontraba a más de 100 km de distancia.

Es interesante mencionar que hubo un intento de construir ramales en esta zona por parte de la Compañía de Ferrocarriles Industriales de capitales ingleses. En efecto, el apoderado de la misma, Diego Rivadeneira, suscribió un contrato con el ministro de Industria y Obras Públicas, Leopoldo Suarez, en 1923. (BOPM, Decreto N° 303/23) El mismo debía ser aprobado por la Legislatura, sin embargo, nunca se trató el convenio.

La tercera compañía que tenía intereses hidrocarburíferos era la “Compañía Mendocina de Petróleo”, que fuera fundada durante la década del '80 del siglo XIX por Fernando Fader. Esta empresa tenía bajo su cargo la zona minera de Agua del Corral en Cacheuta, Luján de Cuyo. Desde 1913 no se realizaban labores y en 1921 hubo una concesión a una compañía chilena: Compañía Petrolífera de Cacheuta. Según Díaz Araujo (1968) esta empresa solo tenía intereses especulativos y no productivos. De todas maneras, la compañía trasandina logró vender varias acciones como lo muestra Ilustración 4.

Ilustración 4: acciones de la Compañía Petrolífera de Cacheuta



Fuente: www.hwph.de/accoes-antigas/losnr-auktnr-pa42-1334_pt.html

Esta negociación quedó trunca por cuestiones jurídicas y al año siguiente comenzaron a publicarse edictos en los diarios mendocinos sobre una reunión de accionistas de la Compañía en Buenos Aires. En efecto, Félix Carlos Malbrán, el

apoderado, citó a todos los miembros para liquidar la empresa fundada por Fader. Sin embargo, en ninguna de las dos reuniones llevadas a cabo pudo cumplir los objetivos³⁶.

Es probable que las intenciones destinadas a vender o liquidar la compañía estuviesen enmarcadas en la llegada de las compañías extranjeras que buscaron acaparar exploraciones y/o explotaciones (Kaplan, 1972; Mayo y otros, 1983). Malbrán pudo haber supuesto un posible negocio que quedó trunco.

Los pozos petroleros de Cacheuta, durante toda la década de 1920, no produjeron petróleo. La *Compañía* a su vez tampoco pagó durante el gobierno de Carlos W. Lencinas los impuestos fijados por ley.

Por último, señalemos la formación de la “Compañía Minera y Petrolífera del Norte” Sociedad Anónima con sede en Buenos Aires. Su constitución se dio a fines de 1922. El 12 de enero de 1923 en el diario *Los Andes* publicó un llamado a comprar acciones a \$10 cada una. El total ofrecido era de 200.000. Las mismas podían adquirirse en los Banco de la Nación, en el Español del Río de la Plata y en el Americano del Río de la Plata. Asimismo, ofrecían a aquellos accionistas que las adquirieran, beneficios diversos como por ejemplo descuentos en tiendas comerciales mendocinas. Lamentablemente, no hemos encontrado aún dato alguno sobre si esta compañía realizó trabajos de exploración y/o de explotación. Sí podemos mencionar, que no hemos hallado solicitudes de cateos en su nombre en el BOPM.

Quizá por la influencia de los aportes técnicos sobre esquistos bituminosos, promocionados desde el Estado provincial, hacia 1922 detectamos algunas inversiones. La mina “El Emporio” comenzó a operar en Cacheuta (Luján de Cuyo), bajo propiedad de Carlos Fader (*LA*, Mendoza, 5 de abril de 1922). Sin embargo, al año siguiente *La Palabra*, mencionaba tratativas de venta de los accionistas de estas zonas mineras. No contamos con mayor información sobre su período de operatividad ni cuánto explotó. En diciembre de 1926 fue ofrecida en venta pública por el gobierno de la provincia al no haber pagado los cánones mineros obligatorios (BOPM, decreto N° 823, 10 diciembre de 1926), lo cual indicaría que no hubo actividad industrial en esos años.

Esta mina se sumaba a la del político Lucio Funes, La Atala, ubicada en Papagallos, Las Heras. Esta última venía siendo explotada desde 1917, aunque muy

³⁶ Ver *LA*, Mendoza, 17 de julio y 19 de agosto de 1922. Entre los puntos a tratar en la Asamblea de accionistas figuraban: Nombramiento de una comisión liquidadora de las acciones de la compañía, división de esas acciones, etc.

limitadamente y en forma discontinua, durante este mismo año Funes la compró a Augusto Crettet y Santiago Chambón. Hacia 1921 buscó un destilador de esquistos bituminosos en Estados Unidos, empresa que fracasó. Mas, hacia mayo de 1923 adquirió de la empresa Hornos Stalli, de capitales chilenos, hornos para la destilación de esquistos (*LA*, Mendoza, 4 de junio de 1923). La misma empresa se encargó de procesar el material a través de sus ingenieros Ismael Vargas y Julio Velázquez (*LP*, Mendoza, 14 de mayo de 1923). A partir de ese momento, la mina produjo un rendimiento considerable.

En la Ilustración 5 puede verse el proceso de instalación de dicho destilador, patentado en Estados Unidos. Es importante recalcar que Chile poseía una larga experiencia en el procesamiento de esquistos bituminosos.

Ilustración 5: *Horno de la empresa Stalli*



Fuente: *La Palabra*, 14 de mayo de 1923

El costo de producción que tenía Funes era de aproximadamente \$20 m/n por tonelada de petróleo³⁷. La Atala tenía en promedio un rendimiento de petróleo de un 6% por tonelada de esquistos (Borrello, 1952: 604). Este porcentaje estaba dentro del rendimiento promedio para la producción de este tipo de hidrocarburo (Hileman, 1921a). Hacia 1925 la mina no tuvo continuidad, más allá que Borrello (1952) señalaba que tenía un volumen de mineral a extraer aproximado de cien millones de toneladas.

³⁷*Los Andes*, Mendoza, 04 de junio de 1923. Según el diario, cada horno Stalli tenía un valor de \$30.000.

Efectivamente, Lucio Funes debido a problemas económicos debió vender su concesión a la empresa Hornos Stalli (*LA*, Mendoza, 13 de febrero de 1925). A partir de entonces, La Atala fue de propietarios chilenos. *Los Andes*, en la misma edición que publicaba esta noticia, en un discurso nacionalista criticó la falta de inversión de los capitales nacionales en la minería argentina y mendocina en particular. También criticó que muchas industrias pasaban a manos extranjeras, principalmente chilenas y norteamericanas.

La venta propició cierta reprobación a la falta de inversión de los ciudadanos argentinos. Por otro, y en mayor medida, su cuestionamiento estuvo hacia la falta de gestión gubernamental, tanto nacional como provincial. En este sentido el diario comparaba la gestión chilena con la argentina, donde el Estado facilitaba a los inversores no solo lo atinente a lo administrativo, sino la disponibilidad de infraestructuras de servicios para garantizar el traslado de los bienes, industrializados o a industrializar y, en definitiva, la expansión de nuevos sectores productivos³⁸.

En efecto, en el caso de los esquistos bituminosos, el país trasandino tenía una industria exitosa con varias minas en explotación y un cuerpo documental importante³⁹.

Lucio Funes y Pascual Herraiz eran dos miembros de la élite provincial que comenzaron a buscar nuevos horizontes económicos, incursionando en este caso en una industria muy incipiente como era el petróleo. En este sentido podemos citar también a Escorihuela y Compañía que para esta misma época era el representante de la nafta marca Texaco (ver capítulo 4). De todas maneras, fueron aisladas estas incursiones de diversificación productiva y no invalida la tesis de Favaro (1994) acerca de que recién en la década de 1930, la elite mendocina tuvo una predisposición efectiva hacia los hidrocarburos.

Una primera síntesis de la gestión de Carlos W. Lencinas muestra que su gobierno no propició realmente acciones para lograr una explotación petrolífera y que ella fue producto del interés privado solamente. Sin embargo, estos inversores no eran de grandes capitales, sino más bien pequeños emprendedores que posiblemente buscaban obtener luego una venta que les diera mayores réditos económicos. La misma tendencia se observa en Comodoro Rivadavia (Gadano, 2006).

³⁸ Citamos como ejemplo a las editoriales de *Los Andes* de los días 6 de marzo de 1923, 7 de abril de 1924 o 20 de octubre de 1925.

³⁹ Para ver la historia petrolera de Chile, consultar a Donoso Rojas (2019).

2.4 Gobierno de Alejandro Orfila (1926-1928)

Alejandro Orfila inició el tercer ciclo radical lencinista el 6 de febrero de 1926. Su gestión de gobierno se caracterizó por retomar y profundizar las políticas con impacto social en las clases populares y obreras⁴⁰ iniciadas por José Néstor Lencinas. ¿Detectamos similar interés respecto del diseño de una política petrolera?

Señalemos, primeramente, que la Dirección de Minas, Petróleo y Geología tuvo como director al bonaerense Francisco J. Muñiz⁴¹, que al igual que el gobernador provenía del sector empresario, en este caso, con inversiones petroleras en varios distritos mineros provinciales.

Ahora bien, en la Memoria de Gobierno de 1927 presentada a la Legislatura, el ministro de Industrias y Obras Públicas, Dr. Jose. E. Aguilar, anunció que la promoción hidrocarburífera iba a ocupar un eje nodal en materia minera. (Provincia de Mendoza, 1928: 168), y debía llevarse a cabo a través del Estado, pero como el Código de Minería lo prohibía, debía buscarse que las mismas fueran ejecutadas por sindicatos que tuvieran la solvencia económica para una explotación efectiva (Provincia de Mendoza, 1928: 169).

En efecto, esta medida puede entenderse desde dos perspectivas relacionadas. En primer lugar, según podemos observar en el Gráfico 2, las solicitudes de cateos disminuyeron ostensiblemente entre 1924 y 1925. Empero en 1926, las solicitudes comenzaron a crecer, esto podría vincularse con la celeridad de las tramitaciones pertinentes de las solicitudes de cateo y la demarcación de estas propuestas. En segundo lugar, el 16 de diciembre de 1926, a través del decreto N° 850/26, el gobernador promovió subsidios de \$15.000 para el fomento minero (en especial petróleo, hierro y carbón). Esto se enmarcó en la promoción de industrias para fortalecer un desarrollo económico futuro para Mendoza, expresando que eran el porvenir de la región. Asimismo, estas industrias eran una nueva fuente de recursos diversificadores y promovían una estabilidad a la economía mendocina. En el Gráfico 2 puede verse que, de 11 solicitudes en 1926, la Dirección de Minería, Petróleo y Geología procesó 55 durante 1927. Tendencia que puede explicarse por los

⁴⁰ Ver por ejemplo Luis (2018).

⁴¹ Durante la gestión de José N. Lencinas, Muñiz fue Director del Banco de la Provincia. No hemos encontrado otra información sobre Muñiz. Nos interpela saber si además de ser empresario, si poseía saberes técnicos. El sueldo que cobraba por estar a cargo de la repartición era de \$1980 (*LA*, 29 de julio de 1928). Es de notar que su salario era mucho más alto que tuvo Hileman en 1923.

mencionados incentivos pecuniarios, pero también por la seguridad dada por el gobierno.

Los mismos fueron aumentados en 1927, pero especializándolos en el petróleo. Efectivamente, el decreto N° 378/27, prácticamente tenía los mismos considerandos que el anterior, pero sentenciaba que esta actividad demandaba más capitales que otras. Por esto, se hacía indispensable sumar este incentivo. Es importante resaltar que no hemos encontrado en las fuentes consultadas ningún otorgamiento de estos subsidios. Por tanto, no sabemos si realmente fueron promovidos o quizás, lo exiguo del monto, desde el punto de vista de la inversión petrolera, no generaría ningún atractivo para inversores privados. Esta hipótesis cobra aún más sentido si la asociamos con la intención de crear la empresa mixta en 1928 (ver *infra*).

Empero, se desprende un atisbo de planificación en la gestión petrolífera. Esto es debido a que, a tan solo dos meses de iniciada su gestión (16 de abril de 1926), Orfila solicitó una ley a la Legislatura para suspender los permisos de cateos y exploración por el término de un año. (Provincia de Mendoza, 1928: 168).

El objetivo de esta propuesta se basaba en buscar inversores “reales” y no especuladores y que tuvieran la solvencia económica una exploración profunda con varios pozos testigos. En los considerandos señalaba que hubo dos millones de hectáreas solicitadas para cateo, pero que solo el 2% habían sido exploradas (Provincia de Mendoza, 1928: 170). Por esto, se pedía autorización para que el Estado reservara áreas que considera vitales, luego de lo cual realizaría un estudio geológico (se pensaba contratar profesionales expertos nacionales y/o extranjeros). En el citado proyecto se solicitaba a través del artículo sexto, el permiso de emplear hasta \$50.000 para el pago de estos estudios.

Una vez llevado a cabo estos estudios, y el Poder Ejecutivo concesionaría las áreas. Así de esta manera, se lograría una explotación efectiva. Empero, el proyecto nunca fue tratado por el Poder Legislativo, incluso nunca tuvo su aprobación en la comisión respectiva⁴².

Es interesante remarcar esta acción del gobierno provincial, debido a que se enmarca en la política petrolera que hizo Alvear y otras provincias en 1924. Hubo un

⁴² La Memoria de gobierno (1928) señala que para el caso del cobre y tomando como aprendizaje lo sucedido con el petróleo, favoreció la creación de una Sociedad Anónima para explotar la mina “La Salamanca” a través de decretos. El Director de Minas fue parte de la sociedad que tuvo por nombre *Compañía Mendocina Beneficiadora de Minerales*. Ver Decreto N° 489 de 1926 y 293 bis de 1927.

intento por parte de Orfila de restringir la acaparación de cateos por parte de particulares, que solo promovían un ambiente especulativo con fines comerciales. El matutino *Los Andes* (25 de abril de 1926) reafirmaba la existencia de dos millones de hectáreas en la provincia solicitadas para realizar cateos, pero era muy exiguo el trabajo exploratorio realmente realizado.

Por otra parte, el diario *La Palabra*⁴³ mencionó que, a dos meses de iniciada la gestión, Orfila recibió de una empresa norteamericana la propuesta de explotar petróleo en el sur mendocino. Aunque aún no hemos confirmado esta información en la documentación consultada, sabemos que un apoderado de la Standard Oil había llevado a cabo cateos en las zonas de Llanquanelo y Loncocho -hoy departamento de Malargüe-. Por otra parte, por la misma época Hjalmar William Myrim comenzó la etapa de producción en varios pozos con su compañía (ver *infra*). Esta información nos demuestra una revalorización de la actividad hidrocarburífera. Otro indicio fueron los avisos publicitarios (*Los Andes* y *La Palabra*) de la empresa “Maillmann Cia”, que ofrecía sus servicios como perforadora de pozos petroleros en cualquier lugar de Mendoza.

Una de sus primeras actividades de la Dirección de Minas fue, tal cual se había realizado en gestiones anteriores, reorganizar el padrón minero de la Provincia. Por primera vez, esta acción, amparada en el artículo 6° de la Ley N° 10.273, prefijaba el plazo para llevar a cabo las tareas de extracción una vez habilitada la concesión.

El diario *La Palabra* en dos editoriales (8 y 14 de diciembre de 1926) le solicitaba al gobierno provincial, y por ende a Muñiz, eficiencia y eficacia en su labor. Esto significaba una verdadera promoción y ayuda a los interesados en los cateos, una ágil publicación en el BOPM, etc. Suponemos que la publicación del diario oficialista pudo haber sido una estrategia para legitimar una acción gubernamental ante la opinión pública. Más aún, si pensamos que, una de las primeras tareas de la Dirección de Minas fue estudiar la situación de la “Compañía Petrolífera de Cacheuta”. Esta empresa tenía 237 pertenencias mineras en Agua del Corral, Cacheuta y poseía dos pozos inactivos desde 1913, como comentamos oportunamente. Desde 1921 adeudaba el canon minero establecido en la ley N° 10.273, que a fecha de diciembre de 1926 ascendía a \$130.350. Por esto, Muñiz le solicitaba al ministro de Industrias y Obras Públicas, Dr. José E.

⁴³ *LP*, 27 de abril de 1926.

Aguilar, tomar posesión de las pertenencias mineras y en acto público subastarlas al mejor postor (*LP*, Mendoza, 11 de diciembre de 1926).

Esta acción fue llevada a cabo por el Gobierno de Orfila a través del Decreto N° 824 del 10 de diciembre de 1926. En los considerandos de la disposición citaba la falta de pago y la potestad que tenía el Estado provincial de dar fin a la concesión (artículos 5, 6 y 7 de la ley N° 10.273). Sin embargo, las pertenencias mineras de la Compañía nunca fueron subastadas debido a que la empresa rápidamente interpuso una acción reivindicatoria ante la Suprema Corte de Justicia de la Nación⁴⁴, que falló a su favor.

La Compañía mantuvo, así, su concesión. Durante la intervención de Carlos Borzani (diciembre 1928 a setiembre 1930), el Poder Ejecutivo reclamó reiteradamente el pago del canon minero a los accionistas de la Compañía (1929 y 1930). Estos cánones nunca se abonaron. La evasión impositiva fue una práctica común entre los que poseían minas. A su vez, el estado provincial nunca había buscado una alternativa con el fin de cobrar lo adeudado, más allá del caso puntual de la Compañía Mendocina de Petróleo.

Esta situación irregular que databa del gobierno de José N. Lencinas cambió con la llegada de Orfila a la gobernación. En efecto, el ministro de Industrias y Obras Públicas solicitó el remate de varias pertenencias mineras que debían el pago de canon y que por ley se consideraban en estado de vacancia, como ya hemos comentado para el caso puntual de Agua del Corral. El único antecedente de este tipo fue el promovido por Hileman en 1920 durante la intervención de Vargas Gómez. Es importante mencionar, que la ley 10.273 establecía que todos los años debían subastarse las minas en vacancia.

La acción emprendida cobra más sentido aún, si la relacionamos con el intento de restringir la solicitud de nuevos cateos que ya comentamos. Efectivamente, el gobierno buscó revertir el ambiente especulativo de la solicitud de cateos que solo retardaban el nacimiento de una nueva industria en Mendoza. A partir del día 24 de diciembre comenzaron a ser publicados en los diarios locales los edictos de remate de las minas a subastarse⁴⁵. Esta decisión estatal puede entenderse en el marco de la búsqueda de recursos financieros para un fisco endeble, pero también en un intento de

⁴⁴ El presentante de la provincia ante la Suprema Corte fue el Dr. Juan José Minuzzi. El costo del pleito fue de \$6.000 m/n (Res. N° 322/26 del Ministerio de Industria y Obras Públicas)

⁴⁵ BOPM, Decreto N° 823, 10 de diciembre de 1926.

habilitar espacios para el ingreso de nuevos inversores petroleros. La Tabla 5 muestra las minas subastadas.

Tabla 5: *Listado de minas y pertenencias mineras que debían el canon respectivo*

Distrito Minero	Nombre de la Mina	Propietario	Pert.	Canon Adeudo
El Sosneado	6 ½ Grupos Mineros	Pascual Herraiz	193	28.950
Malargüe	La Mejicana	Juan Monserrat Dassi	1	500
Malargüe	B.B.	Philip Leslie Brown	3	1.500
Malargüe	Mineral M. Moreno	Carlos Buschmann	1	450
Malargüe	Mineral B. Rivadavia	W. Segundo Buschmann	1	450
Malargüe	Mineral G. Belgrano	Augusto Ofmann F.	1	450
Malargüe	Mineral G. Gorriti	Juan Jorge Buschmann	1	450
Cachueta y Potrerillos	Ing. Fader	Carlos Fader y Otro	1	350
Cachueta y Potrerillos	El Emporio	Carlos Fader y Otro	6	350
Cachueta y Potrerillos	María Susana	Juan T. Segura	1	500
Cachueta y Potrerillos	San Germán	Antonio Ivanissevich	1	500
El Challao	Carboneras Salas	José A. Salas	3	1.500
El Challao	Carbón del Challao	Rafael R. Brisuelas	7	3.500
El Challao	La Niga	Rafael R. Brisuelas	1	500
El Challao	La Susana	Honorio R. Guiñazú	1	500
El Challao	Mend. Exp. Nacional	Agusto Cretet y otro	4	2.000
El Challao		Nicolás Villanueva	1	500
El Challao		Angel Ulloa	1	500
El Challao		Severo Weiss Ortiz	1	500
El Challao		Severo Weiss Ortiz	1	500
El Challao		Francisco Guerrero	1	500
El Challao		Lucio Funes y otro	1	500
San Ignacio	Cuyana	Celso Senin y otro	1	500
San Isidro	Cuyana	Celso Senin y otro	1	500

Fuente: Elaboración propia en base al *Decreto N° 823/26*.

Como puede observarse en la Tabla 5, las minas a rematar eran veinticuatro, de estas, siete eran de petróleo y diecisiete de esquistos bituminosos. Un dato para destacar es que estas últimas se encontraban al norte, en cambio los pozos de petróleos se ubicaban todos al sur de Mendoza. Probablemente, esto último se deba a que se encontraban en la cuenca neuquina sur mendocina, que brinda un petróleo más liviano y se encuentra a menor profundidad que la cuenca cuyana. Sin embargo, en el remate público no hubo oferentes para ninguna de estas minas.

Si pensamos que Muñiz era empresario podemos suponer que la gestión del director de Minas, Petróleo y Geología estaba relacionada con su saber experto: buscar capital-empresas para promover la explotación de petróleo. Es decir, buscaba rentas y

diversificación económica. En este sentido, las acciones de esta repartición pública no fueron efectivas. Si observamos la Tabla 4, la recaudación por conceptos mineros durante la gestión de Orfila disminuyó drásticamente. Además, no hemos encontrado en los *Anuarios Estadísticos* mención al pago de regalías por parte de la Compañía Río Atuel. Otro indicio más que, a nivel económico, hubo un fracaso en este periodo⁴⁶.

Los pozos de hidrocarburos de Buschmann que fueron rematados, eran aquellos que en 1922 el concesionario había pedido que se contara su efectivización desde la fecha de publicación y no desde su concesión. La inactividad de este minero norteamericano era de tres años y medio. Esto significa que nunca llevó a cabo tareas de producción, lo cual confirma su interés especulativo. Lo mismo sucedía con otros concesionarios. Ya comentamos el caso de la mina el Emporio, a la cual podemos agregar las de Celso Senin y otros que nunca realizaron labores.

Otro dato importante que arroja este cuadro son las concesiones realizadas a Pascual Herraiz. Como puede apreciarse, los pozos otorgados en 1924 luego los concesionó con el nombre de otra compañía, “6 y Medio Grupos Mineros”. Sin embargo, nunca llegó a la etapa de explotación de estos.

Otro inversor de petróleo fue el ingeniero Luis Carta, quien solicitó que se le otorgara concesión del pozo petrolero “La Matilde” ubicado en Laguna Blanca, San Rafael. Este pozo que estaba vacante desde 1922 y desde su primer otorgamiento, en 1918, nunca había sido explotado. Tampoco Carta lo trabajó, más allá de que se le otorgó su concesión por 5 años⁴⁷.

La única empresa privada que llevó a cabo tareas de explotación fue la “Compañía Río Atuel S.A. Minera e Industrial”, bajo la gerencia del norteamericano H. W. Myrin. A partir de 1926 comenzó a producir petróleo. Su capital accionario era de seis millones de pesos (López, 1929: 287). En 1925 había conseguido la sesión de las exploraciones mineras de Juan Monserrat Dassi, quien las había solicitado en 1921⁴⁸. Posteriormente, la Compañía Río Atuel, en 1927, le compró las concesiones a José M. Dentella de los pozos “Bolivar”, ubicado en Piedra de Afilar de San Rafael y “Falucho” en el Sosneado, San Rarael. Luego, obtuvo por parte del Gobierno la

⁴⁶ Mencionemos que en 1929 Francisco Muñiz fue comisionado por la intervención Borzani a inspeccionar las pertenencias mineras de la zona sur de la provincia, especialmente la zona del Sosneado. (Resolución N° 318/29, Ministerio de Industria y Obras Públicas)

⁴⁷ BOPM, decreto N° 603 del 9 de setiembre de 1926. No hemos encontrado aún, información sobre quién era Luis Carta.

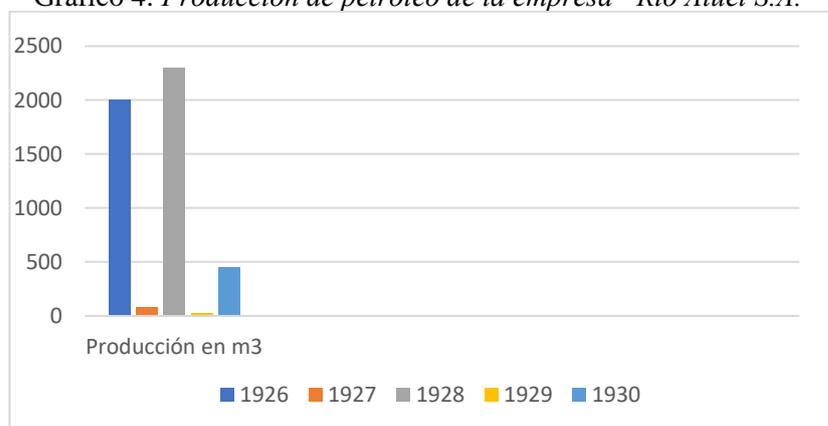
⁴⁸ ROMIOP, decreto N° 425 del 22 de octubre de 1925. En esta oportunidad el representante de Myrim fue Eduardo Zanoni.

concesión de “Seis y Medio grupos mineros” que en el remate no habían sido adquiridos por ningún interesado. Esta concesión poseía una superficie de 15.600 hectáreas. Además, en 1928 la Compañía Río Atuel obtuvo, a través de una sesión, los derechos de la mina “Thelma” y los cateos en los ríos Grande, Barrancas y Colorados en el sur de Malargüe. Todas estas pertenencias pueden observarse en la Tabla 5. Como puede apreciarse esta compañía fue adquiriendo diversas pertenencias (cateos, pozos, etc.) y de esta manera las explotó.

En el Sosneado la actividad de explotación contaba con 5 pozos en producción y 2 en etapa de preparación. Según Álvarez (1928: 169) se extraían hasta 45 toneladas de petróleo en forma diaria (alrededor de 39 m³). Esta cifra difiere con la publicada por el *Boletín de Informaciones Petroleras* que nosotros hemos tomado como más fiables en el Gráfico 4 por tratarse de una revista especializada en temas hidrocarburíferos.

Es interesante destacar que quien primero comenzó a trabajar en el Sosneado fuera Ramón Brunet, quien en 1917 compró en Luján de Cuyo, una destilería de campaña y con la producción de estos pozos producía destilados para ese departamento.

Gráfico 4: *Producción de petróleo de la empresa “Río Atuel S.A.”*



Fuente: Elaboración propia en base a *Boletín de Informaciones Petroleras*, N° 313

Como puede apreciarse en el Gráfico 4, la producción no fue abundante ni homogénea en los años que abarca este capítulo. Es oportuno avanzar o proponer algunas explicaciones preliminares sobre las razones de esta tendencia: ¿respondió a motivos ambientales? ¿O a deficiencias técnicas? ¿Quizás por falta de recursos humanos? ¿Tal vez problemas logísticos?

Sostenemos que los factores ambientales pueden haber sido influyentes. Las nevadas y temperaturas bajo cero en época invernal en este paraje son muy severas: 20 grados bajo cero y una altura de nieve acumulada de 2 metros pueden haber producido demoras en la producción. Sin embargo, explicarían en parte la poca extracción, por lo tanto, nuestra hipótesis es el bajo rendimiento de la zona que explotó la Compañía Río Atuel S.A. También puede pensarse en el contexto nacional, en efecto, a partir de 1926 comenzó a tratarse la nacionalización del petróleo. Esta situación puede haber influido en la producción de la compañía. Es importante resaltar que, más allá de la poca cantidad extraída (si la comparamos con cualquier yacimiento de Plaza Huincul o Comodoro Rivadavia), la producción de esta compañía era la mayor con respecto a las provincias.

Efectivamente, para 1926 en El Sosneado se extrajo 2000 m³ de petróleo, mientras que en El Quemado (Jujuy) se obtuvo 92 m³ y en Aguas Blancas (Salta) 222 m³⁴⁹. Para 1927 Salta tuvo mayor producción, mientras que en 1928 fue nuevamente El Sosneado el mayor productor.

La producción obtenida por la Compañía Río Atuel S.A. debía ser transportada en carros o camiones hasta la estación de tren en Pedro Benegas (San Rafael). Luego se destilaba para obtener solamente aceites lubricantes que se vendían tanto en San Rafael como en Mendoza y algunas partidas en Buenos Aires. (Guevara Labal, 1936: 59). El estado provincial, en esta época, no mejoró los caminos de acceso a estos lugares inhóspitos del sur mendocino⁵⁰.

Es importante resaltar que Alejandro Orfila promovió la participación accionaria del gobierno en esta empresa petrolera, en 1928⁵¹. En efecto, a través del ministro José E. Aguillar, debía celebrarse un contrato para la formación de una empresa mixta: la “Sociedad Anónima Petrolera El Sosneado”⁵². El gobierno participaría con un capital de ocho millones de pesos m/n y el objetivo de la empresa sería explorar, explotar, destilar y vender los productos elaborados en el mercado local, regional y/o nacional. La empresa debía tener asiento en la ciudad de Mendoza e iba a

⁴⁹ Ver estadísticas completas en Boletín N° 29 de la Dirección General de Minas, año 1926.

⁵⁰ Hacia mediados de la década de 1930, YPF intentará perforar petróleo en los alrededores de esta zona. Para trasladar el material tuvo que construir puentes, trazar huellas, etc. Ver capítulo siguiente.

⁵¹ Señalemos que este caso sería único en este período, más allá de algunos pensamientos diversificadores (mataderos, frigoríficos) que no llegaron a ser proyectados (Olguín, 2015). En efecto, Olguín señala que fueron los gobiernos demócratas (1932-1943) quienes primero promovieron entidades públicas: en 1941 se crea la Corporación Mixta de Fruticultores (2015: 349).

⁵² *Registro Oficial del Ministerio de Gobierno*, 20 de junio de 1928.

estar dirigida por un directorio compuesto por cinco miembros, dos nominados por el gobierno de la provincia y tres por la Sociedad Río Atuel⁵³. La compañía iba a tener una duración de 50 años, momento en el cual debería disolverse. Antes de este hecho, se produciría una liquidación de la sociedad y un reparto de acciones. Entre los objetivos, según consta en los considerandos del proyecto de ley, resaltamos dos: buscar una nueva alternativa económica que sea real y segura y brindarle seguridad a los capitales foráneos ante la proyectada ley de nacionalización del petróleo (ver *infra*). Este proyecto requería del aval legislativo para su concreción, pero nunca fue tratado por la Legislatura. Cabe recordar que en 1929 la provincia fue intervenida, paralizando toda actividad institucional. Según el matutino *La Palabra* (10 de agosto de 1928) desde el gobierno nacional hubo presiones para que este proyecto de ley no fuera aprobado, lo cual también es sostenido por Gadano (2006: 260). En efecto, en un clima político nacional de fervoroso apoyo a la formación de una empresa pública petrolera, una experiencia local de estas características no hacía más que profundizar las diferencias entre ambas jurisdicciones. A su vez, es probable que haya generado el encono de los sectores nacionalistas.

Las prospecciones que llevó a cabo YPF en Tupungato, entre 1924 y 1927, colaboran con la argumentación de que la empresa nacional se oponía a la firma mixta. El sector de Geología y Topografía de este ente nacional envió en un primer momento a Guido Bonarelli (italiano) para que realizara estudios sobre la factibilidad económica de explorar algunas áreas. Posteriormente, Enrique Fossa Mancini, director del sector, solicitó relevamientos aerofotográficos de Mendoza para luego realizar perforaciones de exploración (Riccardi, 2015: 25-26), aunque esto último no se llevó a cabo. En síntesis, YPF podría haber estimado que Mendoza poseía potenciales reservas de petróleo y objetaba la presencia de una empresa de capitales extranjeros en la zona. Resaltamos que, a los pocos días de la propuesta formulada por el gobierno, *Los Andes* (9 de julio de 1928) publicó una extensa nota que, no ingenuamente, apoyaba la propuesta elevada a la Legislatura. El diario narraba la historia de la explotación en el sur mendocino y destacaba que los primeros intentos fueron ejecutados por accionistas

⁵³ Mencionemos que en 1923 la Standard Oil le ofrece al gobernador de Salta, Adolfo Güemes, la firma de un contrato de explotación en la provincia con una duración de 20 años que fue denegado. Paralelamente el director de YPF, Enrique Mosconi, realizó gestiones para que Jujuy sancionara áreas de reservas en favor de la compañía. Empero, los cambios de gestión en ambas provincias norteañas modificaron estas líneas de acción y fueron favorables a las compañías extranjeras. Esto significó un enfrentamiento entre los gobiernos local y nacional. Para ver, *in extenso*, el tema consultar a Frondizi (1954), Gadano (2006) o Solberg (1986).

chilenos y argentinos. La falta de recursos los impulsó a vender sus derechos a la empresa Río Atuel S.A.⁵⁴.

Ahora bien, ¿quiénes eran los inversores de esta compañía extranjera? Los los accionistas mayores eran:

Presidente es el Sr. S.D. Warrimer, quien preside a su vez la Lehigt Coal Navigation Co., en Filadelfia. (5% de las acciones)

Primer accionista: James Crosby Brown, socio de la Brown Brothers. (29% de las acciones)

Segundo Accionista: J.N. Pew, su sucesión, de Filadelfia, que al mismo tiempo forma parte del sindicato de la Standard Oil y posee ferrocarriles propios. (23% de las acciones)

Tercer accionista: la firma de E.T. Rodenborgh, banquero de Filadelfia. (23% de las acciones)

Cuarto accionista: H.A.W. Myrin, quien es el gerente actual de la explotación y cuya esposa es hija del Sr. Pew. (20% de las acciones). (*Los Andes*, 9 de julio de 1928)

Al momento de realizar las adquisiciones petroleras, la compañía contaba con importantes estudios geológicos realizados por, F. H. Lahee, quien durante años fue profesor de Geología en universidades de EUA y que para 1928 ocupaba el puesto de jefe de geólogos de la Sun Oil Company de Filadelfia. Más tarde, y cuando la Sociedad “Río Atuel” adquirió “El Petróleo Argentino”, contrató a los geólogos Kenneth W. Aid y J.C. Banerneschimidt, quienes durante más de un año llevaron a cabo los estudios geológicos de esta zona, basado en obras más generalizadas de Lahee⁵⁵.

Ahora bien, por qué esta trayectoria presentó mayor dinamismo respecto de otras contemporáneas que tuvieron un rol más especulativo. Un elemento que explica esta situación sería la disponibilidad de inversiones de capital inicial. Estas compañías, ¿tenían posibilidad de acceder a los equipos importados para realizar pozos de exploración y luego de producción? ¿Estaban vinculados con un mercado lo suficientemente amplio para colocar la producción? No creemos que la disponibilidad de profesionales haya influido, las empresas de Lucio Funes o Fernando Fader, por solo citar a locales, contaron con un asesoramiento profesional muy importante. Por su parte, Chebli, Pezzi e Ibañez (2011) sostienen que muchas propuestas –en el país–

⁵⁴ La concesión formaba un conjunto de 8.500 hectáreas., prácticamente unas 3 mil hectáreas más que Comodoro Rivadavia. Tenía perforados 8 pozos exploradores y 7 en explotación. A su vez se proponía construir un oleoducto de 120 km hasta San Rafael.

⁵⁵ Este derrotero empresario confirma los informes de Hileman en base a sus estudios en estas zonas, había calculado en 1921 que perforar un pozo de 1.000 de profundidad, costaría alrededor de un millón de pesos moneda nacional (*Los Andes*, 1932: 104). Esta cifra estaría dada en base a perforar 8 pozos e incluiría el traslado del material a esos lares. Es interesante mencionar que los materiales a utilizar, según este autor, debían adquirirse en Estados Unidos.

no prosperaron por escasez de apoyo gubernamental, falta de un perfil empresarial, etc. Además, las grandes empresas extranjeras concurrieron a los sitios petroleros de bajo riesgo minero.

Mapa 3: Mapa de pertenencias mineras de la Compañía Río Atuel S.A.



Fuente: *Los Andes*, 20 de octubre de 1928

No obstante, las experiencias fallidas⁵⁶, así como las dificultades para la expansión del sector en manos de privados, debemos tomar nota del incremento de la demanda de petróleo para diversos usos, ya no solo industrial sino también derivada

⁵⁶ Lluich analiza los fracasos comerciales y señala que en la mayoría de los casos esta situación se produjo en los minoristas y también en aquellos que solicitaban créditos para financiar sus proyectos. Afirma, en definitiva, que las mayorías de las experiencias fallidas se dieron en pequeños y medianos empresarios (2010b: 387-388).

de la expansión de la urbanización y de los servicios, como el empetrolado de la red vial. Y de allí la necesidad de continuar avanzando, aunque fuera sobre la prueba y el error. Por ejemplo, la Dirección de Obras Públicas del gobierno de Mendoza durante el segundo semestre de 1926 realizó estudios para asfaltar calles. Esta tarea que se venía realizando en otras provincias fue una novedad para Mendoza. Según la repartición existían dos métodos para asfaltar:

a) camiones regadores, es decir empleando camiones-tanques provistos de caños perforados a estilo de riego. Empleando este sistema el petróleo deberá recalentarse hasta una temperatura de 80°.

b) Método de decantación. Este método consiste en echar petróleo directamente de los tambores y alisándolos con escobas duras. Empleando este método se evitará la necesidad de recalentar el petróleo. Se recomienda este método en vista de que no habrá dificultad de decantar el petróleo en un día caluroso y además se obtendrá un mejor resultado (*LP*, Mendoza, 23 de diciembre de 1926).

Estos métodos que podrían resultar onerosos en una provincia no productora, resultaban idóneos en Mendoza, precisamente, por la disponibilidad del crudo. La primera ciudad en comenzar el asfaltado de sus calles fue San Rafael (*LP*, Mendoza, 04 de enero de 1927), probablemente por la cercanía a la zona petrolera del Sosneado, donde operaba la compañía Río Atuel S.A. Esta compañía transportaba el mineral en carros que llevaban dos tambores de 200 kilogramos cada uno. Es importante mencionar que la gobernación de Orfila tuvo la intención (que luego no se concretó) de utilizar el material producido por esta compañía para empetrolar el camino San Rafael-Ciudad de Mendoza (*LA*, Mendoza, 3 de mayo de 1927).

En 1926 la provincia de Mendoza había comprado 20.000 kg. de Road Oil N° 6 a la West India Oil Company (Wico) para empetrolar los accesos a la ciudad capital⁵⁷. También la empresa, le proporcionó 8 camiones regadores especiales para esparcir este tipo de producto. La encargada de realizar la pavimentación fue la Compañía Nacional de Pavimentación y Construcciones⁵⁸. Si bien escapa a nuestro trabajo este tema, solo mencionemos que el total a empetrolar era de 70 km. por año.

La gestión de Orfila, como hemos mencionado, tuvo un interés por el petróleo muy importante. Sus iniciativas tuvieron dos direcciones. Por un lado, reordenar el

⁵⁷ ROMIOP, decreto N° 74/27. El road oil es un producto asfáltico que se utiliza para sellar y proteger caminos. Consiste en un fluido muy espeso que se aplica con un pulverizador a la superficie de la carretera.

⁵⁸ Esta empresa era de Buenos Aires y tenía una larga trayectoria en este rubro. Sus propietarios eran los ingenieros Lorenzo Parodi y Ángel Figini.

mapa minero y lograr que se comenzara la explotación de cada una de las concesiones otorgadas oportunamente. Con esta acción buscó recaudar más dinero para un fisco necesitado de divisas. En el mismo sentido estuvo el remate de las pertenencias mineras. Por otro lado, buscó promover una mayor extracción de petróleo, tal como ejemplifica la utilización de hidrocarburos para asfaltar y el intento de subastar las pertenencias mineras de la Compañía Petrolera de Cacheuta. Estas últimas contaban con pozos ya perforados que solo debían refuncionalizarse para que entraran en producción. Iniciativas que, como vimos, no dieron los resultados esperados y, en definitiva, crearon el escenario para el ingreso de la compañía estatal.

En síntesis y con el fin de comprender las continuidades y diferencias de las acciones gubernativas llevadas a cabo por el leninismo presentamos la Tabla 6

Tabla 6: Cuadro de gestión petrolera de los gobiernos leninistas

Año	Gobierno/ intervención	Ministro de Industrias y Obras Públicas	Director de la Dirección/División de Minas, Petróleo y Geología	Acción Realizada
1918 a 1920	José N. Lencinas	Eduardo Teisaire (hasta mayo 1919) Leopoldo Suárez	Guillermo Hileman	Decreto 353 - reglamentación de ley minera-, Creación cuerpo de cateadores, Prospección zonas Cacheuta y Sosneado, Ordenamiento padrón minero, subastas minas vacantes
1920 a 1922	Eudoro Vargas Gómez	M. A. Tobal	Guillermo Hileman	Publicaciones de difusión, ordenamiento padrón minero, subastas minas vacantes
1922 a 1924	Carlos W. Lencinas	Leopoldo Suarez	Guillermo Hileman (hasta 1923) Emilio Villanueva	Ordenamiento padrón minero
1924 a 1926	Enrique Mosca	A. F. Lasso	Emilio Villanueva	Ordenamiento padrón minero
1926 a 1928	Alejandro Orfila	José E. Aguilar	Francisco J. Muñiz	Declaración zona de reservas, ordenamiento padrón minero, subastas minas vacantes, propuesta de financiamiento de exploración, formación de compañía mixta,

				expropiación minas de la Compañía Petrolífera de Cacheuta.
1928 a 1930	Carlos Borzani	Mario Jurado	Francisco Muñiz (hasta 1930) Enrique A. Panza	Ordenamiento padrón minero, subasta de minas vacantes.

2.5 La prensa local y la nacionalización del petróleo

En la reconstrucción de la historia petrolera, la formación de una empresa estatal fue uno de los hechos más trascendentes de esta etapa, es por esto que, consideramos importante analizar cómo repercutió localmente el proceso que ya se gestaba en el Congreso de la Nación. El análisis resulta de interés a raíz de la vigencia que tomaba el tema en la agenda pública local, así como también, las tensiones emanadas de iniciativas estatales locales que no siempre eran receptivas de las decisiones presidenciales. Además, recordemos que la presidencia de la Comisión de Industria y Comercio de la Cámara de Diputados recaía sobre representantes de la tierra cuyana.

Para este análisis nos hemos valido de la prensa mendocina, más específicamente de *Los Andes* y *La Palabra*, quienes trataron *in extenso* el tema⁵⁹. Fundamentamos esta mirada “puesto que la prensa hacía política, la política hacía prensa, por lo que resultaría imposible analizar a una desligada de la otra” (Alonso, 2015: 11). Según Jorge Oviedo (2010: 180) en la década de 1920 en Mendoza el periodismo se lo puede dividir en dos sectores: aquellos que tienen un fuerte compromiso político y aquellos diarios que se afianzan bajo el concepto de periodismo de empresa. Esta característica implica que los matutinos como empresas comerciales se aboquen a la información de temas de interés general.

El diario *La Palabra* surgió el 10 de setiembre de 1916, “*llevándole con las informaciones de la tarde el obligado comentario respecto de los últimos sucesos para que el pueblo sepa la verdad*”⁶⁰. Esta sentencia estaba referida a mostrar las noticias

⁵⁹ Durante la discusión del proyecto de ley sobre nacionalización del petróleo -1927-1928- en Mendoza se publicaban varios matutinos: Los Andes, La Palabra, La Tarde, Victoria, La Libertad, El Socialista, etc. Es importante señalar que nuestra primera intención era trabajar también con el diario El Censor, fundado en 1923 era el órgano periodístico del partido Liberal, mientras que, uno de sus editores era Pascual Herraiz. Sin embargo, para nuestra época de estudio no pudimos encontrarlo en ningún repositorio público de Mendoza.

⁶⁰ *La Palabra*, Mendoza, 10 de setiembre de 1928, “Nuestro Aniversario”.

desde una perspectiva radical en su comienzo y leoninista a partir de 1918. Esto le significó al diario algunos momentos de clausura al producirse las intervenciones federales durante la década de 1920. Según la clasificación de Oviedo, este matutino estaría dentro del primer grupo: diario político.

En cuanto a *Los Andes*, el matutino de mayor vida en Mendoza, nació el 20 de octubre de 1883, en su editorial sentenciaba: “*venimos al campo de la prensa dispuestos a defender con enérgica decisión los intereses de la provincia*”⁶¹. Con una tendencia liberal-conservadora, el diario atravesó diversas etapas. Sin embargo, para nuestra época de estudio era el de mayor tirada en la provincia y formaba parte de los diarios empresariales. Esta decisión la asumió *Los Andes* a partir del 1 de enero de 1921. (Oviedo, 2010: 181)

Hacia julio de 1926 comenzaron a aparecer los primeros comentarios sobre informes tendientes a la nacionalización en la prensa mendocina. El primero de ellos fue en el matutino *La Palabra*. Aníbal Fernández del Cerro con un tono categórico señalaba la posición del diario: a favor del nacionalismo. Su postura se basaba en la protección de la industria de “*la voracidad del interés extranjero anheloso de posesionarse de la propiedad de las fuentes productoras*” (*LP*, Mendoza, 31 de julio de 1926). Sin embargo, advertía que cualquier intento de nacionalizar el petróleo debía darse en un marco de respeto a las autonomías provinciales. Esto implicó la otra postura del diario: nacionalismo sí, pero federalización no. La base de esta postura radicaba en la importancia económica que tenía toda la cadena de producción para el país y que sin nacionalización esta fuente de recursos era llevada a los lugares de origen de las empresas internacionales. Para apoyar estas ideas, en distintos artículos citaba las diferentes problemáticas que tenían países latinoamericanos -principalmente México- con el petróleo y las empresas extranjeras.

En efecto, el matutino detalló los distintos inconvenientes que el país tuvo con Estados Unidos por el tema de la nacionalización del petróleo. Por esto, *La Palabra* argumentaba que el Congreso debía sancionar cuanto antes la ley para que nuestro país no sufriera interferencias foráneas. Nótese que estas alocuciones eran simultáneas a los intentos de penetración extranjera en zonas mendocinas con potencial petrolero, avaladas por el Estado provincial al conceder permisos de cateo.

⁶¹ *Los Andes* (1982). *Centenario Diario Los Andes 1882-1982*. Mendoza, p. 1. Con respecto a la problemática sobre la fundación del diario ver Oviedo (2010).

El 2 de agosto de 1927 *La Palabra* comenzó con la publicación de la alocución que sostuvo el diputado por Mendoza Jorge A. Calle en la Cámara de Diputados. El matutino reprodujo el discurso en varias ediciones. El representante cuyano, que había sido editor del diario *Los Andes*, había sido elegido en 1926 por el Partido Lencinista. Su discurso fundamentaba los motivos por los cuales la Comisión de Industria y Comercio “*se han tenido en vista para aconsejar la sanción de la reforma, según la cual las minas de petróleo existentes en el país se declaran bienes privados del Estado nacional*” (LP, Mendoza, 2 de agosto de 1927).

Acto seguido Calle sentenció: apruebo la nacionalización de las minas de petróleo. Para el legislador esta opinión se basaba en su condición de provinciano, de un lugar donde la minería prometía enormes riquezas para el estado mendocino. Pero a su vez, ampliaba esta riqueza para todos los habitantes de Argentina. En otras palabras, el petróleo iba a ser un bien económico para Mendoza, pero por sobre todo para el país.

Para apoyar la nacionalización, Calle reprodujo discursos emitidos por diputados en años anteriores que sostenían que la Constitución permitía la nacionalización, y mencionó los artículos que apoyaban su tesis. Su argumentación de fondo defendía la explotación del petróleo por parte del Estado, es decir una explotación estatal. Esto era debido a que el Código de Minería establecía que el estado nacional o provincial no podía explotar *per se* las minas, sino que debía darlas a privados. Producción estatal para el legislador era sinónimo de independencia económica y autarquía militar⁶².

El diario, en un editorial, alababa el discurso de Jorge Calle sentenciando que Mendoza debía estar orgullosa al estar representada por tan vehemente orador, quien dejó impresionados a sus colegas (LP, Mendoza, 3 de agosto de 1927). Días más tarde, el matutino argumentaba que la nacionalización permitía independencia y escapar de la especulación que las grandes empresas foráneas realizaban en su beneficio propio.

Como podemos observar, *La Palabra* mantenía su línea argumental a lo largo de un año de álgido debate sobre el tema: apoyaba la nacionalización, y la gestión de los legisladores lencinistas. Sin embargo, no hubo ningún comentario sobre la federalización del petróleo. Empero, hubo un giro discursivo de la prensa lencinista.

⁶² Este concepto es señalado por aquellos estrategas civiles y militares que observaron el rol fundamental que el petróleo jugó en la Primera Guerra Mundial. Para ver más detalles, consultar a Yerguin (1992).

En efecto, la postura del diario se modificó luego de la disertación de José Hipólito Lencinas⁶³, hijo menor de José Néstor y hermano de Carlos Washington. El discurso de este diputado tuvo dos líneas argumentales, la primera la falta de capitales para la explotación petrolera en Mendoza y la ausencia de ayuda nacional. Sentenciaba que la provincia tenía más de cinco mil kilómetros cuadrados de yacimientos petrolíferos y que el gobierno no podía comenzar la industrialización de este bien mineral. La segunda línea estaba destinada a criticar la acción del gobierno nacional al proponer la nacionalización de las fuentes hidrocarburíferas. Lencinas señalaba que tal acción era una postura abusiva y avasalladora de la autonomía provincial, y demostraba el sólido interés del gobierno provincial por participar en la explotación del recurso. *La Palabra* (18 de agosto de 1927) ponderó las palabras del legislador y las consideró como “destinadas a emerger cambios de posturas” en sus colegas de Cámara. Luego de este cambio de postura, el diario publicó dos comentarios más sobre la problemática, siguiendo la línea discursiva opositora a la nacionalización y que ahora equiparaba con la federalización. Esta perspectiva se alineaba con la visión de Orfila, quien recordemos proyectaba un acuerdo con una empresa extranjera.

El matutino subrayó la oposición Buenos Aires-Interior en cuanto a las diferencias económicas que existían en las provincias y las pobreza que ellas tenían en contrapartida a la grandeza de la metrópoli. En este sentido para el diario la nacionalización era un elemento que profundizaría esta diferencia.

En otro artículo sentenciaba:

Se ha argüido en favor de la nacionalización de las minas, que las provincias, mejor dicho sus hombres, puesto que ellas no se gobiernan solas, no están capacitadas política, intelectual ni científicamente para afrontar la responsabilidad de una industria tan poderosa como la del petróleo. Se ha llegado a hablar hasta de la falta de honestidad administrativa de las provincias. No es un fundamente valedero, ni es un acto honrado hablar en este asunto de la falta de honestidad de las provincias para administrar sus rentas y sus enormes riquezas públicas. Se ha insinuado también en la calle, -no en este Congreso, que es el tribunal más alto y apasionado- hasta la venalidad del Interior [...] (*LP*, Mendoza, 29 de agosto de 1927).

A continuación, el diario enumeraba los motivos por los que era errónea la nacionalización. Para ello apeló a diversas fuentes: juristas, abogados, antiguos legisladores nacionales, discursos presidenciales y estudios históricos. Es interesante señalar lo extenso de esta publicación. En efecto, la tirada normal del matutino era de

⁶³ Su segundo nombre vino dado por ser el ahijado de Hipólito Yrigoyen. No hemos encontrado aún una biografía de este político-escritor mendocino.

6 hojas -12 carillas-. En esta oportunidad, *La palabra* ocupó 3 carillas para defender los derechos de la provincia a administrar las minas de petróleo.

Pero a su vez, como órgano de difusión del leninismo, el diario se alineó con la postura sostenida por uno de los referentes del partido en la Cámara de Diputados de la Nación. En este sentido, *La Palabra* actuaba como difusor del pensamiento político y no como actor político. Pensemos que el periódico debía reforzar la identidad partidaria y consolidar el apoyo de los ciudadanos al partido gobernante. Al respecto, Alonso (2015) sostiene que muchos diarios tenían solo por objetivo ser instrumentos de acción partidaria. Su línea discursiva, entonces, variaba de acuerdo con las razones políticas que los políticos necesitaran. Así, el cambio de opinión de *La Palabra* cobra un mayor sentido.

Por su parte, *Los Andes* no publicó ninguna noticia sobre la nacionalización del petróleo en 1926. Las primeras referencias al tema comenzaron cuando inició el debate en la Comisión de Industria y Comercio de la Cámara de Diputados, es decir en mayo de 1927. En su editorial del día 25 de mayo el matutino solicitaba a los legisladores que se abocaran a trabajar de manera expedita para salvaguardar los intereses del país. Nada denotaba en la nota la orientación del diario. Era solo una defensa del petróleo argentino.

A partir de esta fecha *Los Andes* comenzó a publicar diversas noticias sobre debates acerca de la nacionalización del petróleo en la Cámara Baja. Estas informaciones intentaron cubrir todos los ángulos, es decir, unas eran de crítica hacia el proyecto -por ejemplo, la opinión de las compañías privadas-, otras de apoyo -entrevista a diputados como Raffo de la Reta por otros diarios-, etc.

Una vez iniciadas las sesiones en donde se trató la nacionalización del petróleo y su explotación estatal, el matutino en forma diaria producía un resumen con los discursos de cada diputado, con vistas a informar paso a paso lo que acontecía en el recinto. Las publicaciones comenzaron a ser cada vez más extensas, lo que demostró la importancia gravitante que adquiriría el tema en la prensa. Empero, con el transcurso de los días se privilegió una selección de discusiones, y se comenzó a reproducir aquellas que tenían por objeto la federalización de las minas. También, la opinión del representante mendocino por los liberales, Julio Cesar Raffo de la Reta, fue tomando mayor trascendencia.

Efectivamente, la posición pro-federalización del matutino se mostró clara y segura en un editorial aparecido el 6 de agosto cuando sentenció:

LOS ANDES, cuando anunció la idea que comentamos, manifestóse partidario de la misma, sosteniendo que sobre todas las cosas debía primar el interés de la Nación, amenazado por el otorgamiento de concesiones a sindicatos extranjeros que, en el caso del petróleo y por la experiencia de su política en otros países, constituiría, evidentemente, un grave riesgo para la economía y la misma tranquilidad argentina. Robusteciendo ese principio, alegamos la conveniencia de centralizar el dominio, en manos del Estado, tanto por la índole de la industria, propicia para especulaciones inconvenientes como por la necesidad de implantar un sistema que impidiera, en nuestro propio seno, las maniobras del capitalismo extranjero enderezadas a la absorción total de las riquezas mineras, por el imperio de una legislación diversa [...] (*LA*, Mendoza, 6 de agosto de 1927).

Es decir, el apoyo a la federalización por parte del matutino se basaba en la experiencia fallida de otros países latinoamericanos habían tenido al conceder sus explotaciones a empresas extranjeras⁶⁴. La historia indicaba, según *Los Andes*, que a las empresas extranjeras solo les importaba la ganancia y por ello, compraban políticos y gobernadores⁶⁵.

Empero, no apoyaba el monopolio por parte del Estado, sino un régimen mixto de capitales nacionales, donde Yacimientos Petrolíferos Fiscales tuviera una participación superior. En circunstancias especiales, señalaba el periódico, podría darse la concurrencia de capitales extranjeros en conjunto con la empresa estatal. En este caso, la acción estatal debía ser aún más firme.

Es importante resaltar este pensamiento por parte del diario que estaba en coincidencia con el del presidente de YPF, general Enrique Mosconi. En efecto, el militar abogaba por una empresa mixta como operadora de la explotación del petróleo, principalmente en el área de comercialización de los derivados.

Por otra parte, y recurriendo a la historia nuevamente, el matutino sentenciaba que el petróleo debía ser transportado única y exclusivamente por el Estado. Para sostener esta afirmación, mencionaba el monopolio que logró Rockefeller en Estados Unidos y cómo esta situación le permitió al empresario ganar grandes sumas de dinero a expensas de los empresarios de hidrocarburos y de los ciudadanos. La defensa de la federalización y del monopolio del transporte para *Los Andes* significaba asegurar una diversificación económica nacional, y por tanto, una entrada de divisas que le

⁶⁴ Para consultar sobre las nacionalizaciones en Bolivia ver, entre otros a Zuleta (2011a o 2020), para México Zuleta (2011b). Para un estudio comparativo entre ambos países con respecto a la intromisión estadounidense, ver a Pérez Flores y Cunha Filho (2020).

⁶⁵ *LA*, 6 de agosto de 1927. Ver además notas del 7 y 8 de agosto donde narra situaciones particulares vividas por los países mencionados.

permitiría al país crecer y colocarse como referente internacional en materia energética⁶⁶.

Una vez sancionada por parte de la Cámara de Diputados el Proyecto de Nacionalización, *Los Andes* (10 de setiembre de 1927), criticó que se impusiera el monopolio por parte del Estado. El periódico sentenciaba que YPF no era capaz de absorber por sí sola la tarea, que no poseía la capacidad técnica ni económica para llevar a cabo una obra tan abultada, en un territorio tan grande. En este sentido se sumó a los argumentos que las empresas privadas sostenían para impedir la sanción del proyecto. Como vemos, *Los Andes* mantuvo la misma línea argumental durante todo 1927. Su discurso se mantuvo en la postura de defensa de un recurso estratégico y de un pensamiento nacional, más que provincial; aunque también se mostraba proclive al formato propuesto por Orfila de una asociación mixta entre Estado y capitales privados.

La elección de Hipólito Yrigoyen a la primera magistratura en 1928 aportó nuevas publicaciones en los diarios que venimos analizando. En efecto, este año se esperaba que la Cámara de Senadores, finalmente, tratara el proyecto de nacionalización.

La Palabra, sin mencionar específicamente el tema, dedicó varios artículos - 20 de marzo, 24 de marzo, etc.- a criticar a la petrolera *Standard Oil*. Estas publicaciones versaban sobre cómo la entidad norteamericana arruinaba a una subsidiaria suya, “La Compañía General de Aceites” que se ubicaba en Comodoro Rivadavia -Chubut-. Según el matutino, esta acción, la Standard, la realizaba para obtener mayores dividendos.

Esta crítica puede entenderse en el marco de un extendido nacionalismo y el cuestionamiento de la compañía extranjera, que solo tenía por propósito obtener grandes ganancias en el menor tiempo posible. ¿Podríamos suponer que el periódico sí estaba a favor de la defensa del petróleo nacional -o en contra de las compañías extranjeras-, pero su postura contraria a la nacionalización estaba dada por cuestiones político-partidarias o por el tema de la federalización de los hidrocarburos?

A estos artículos siguieron otros que contenían proyectos de desarrollo petrolero privados en la provincia. Estas actividades estaban ubicadas en el sur

⁶⁶ Hay que tener presente que para ese momento todavía, algunos técnicos sostenían que Argentina era un gran reservorio de petróleo. La realidad era que solo contaba con petróleo y no era un país petrolero como Venezuela o México. Para ampliar el tema puede consultarse a Gadano (2006).

mendocino, sus comienzos databan de 1926 y buscaban explotar intensivamente varias minas. El matutino señalaba que estas acciones eran beneficiosas para la provincia, al promover nuevas industrias y otorgarle nuevos recursos financieros al estado. *La Palabra* calificaba a estas empresas como “benefactoras de Mendoza” (10 de junio de 1928).

Por otra parte, y como ya mencionamos, el Poder Ejecutivo provincial había elevado el proyecto de creación de una Compañía Mixta a la Legislatura denominado *Sociedad Anónima Petrolera el Sosneado*. *La Palabra* elogiaba en su editorial la acción emprendida por el gobernador Orfila y señalaba:

[...] el capital privado sobre todo hoy en presencia de la tendencia manifestada por el Poder Federal, de llegar a la nacionalización del petróleo, no se atreverá a invertir en la provincia, grandes capitales, sin antes contar con las seguridades del goce y beneficios de sus derechos [...] en otras palabras el gobierno nacional nos perjudica con sus actitudes nacionalizantes [...] (21 de junio de 1928).

Como puede apreciarse en la cita, la crítica del diario estaba dirigida al centralismo del poder ejecutivo nacional en detrimento de las provincias. Creemos que esta sentencia se basaba en los enfrentamientos políticos que el leninismo tenía con el yrigoyenismo más que una cuestión de defensa de recursos hidrocarburiíferos. Recordemos que el matutino era el vocero del Partido Radical Lencinista.

Esta presunción la sostenemos al leer otros editoriales del diario que versan sobre la intervención que recayó sobre Mendoza al finalizar el año 1928. En efecto, el diario manifestó su oposición a este acontecimiento, más allá de señalar ciertas dificultades del gobierno de Orfila. Para *La Palabra*, la intervención era una muestra más del “abusivo poder del personalismo para destruir la oposición en las provincias” (*LP*, Mendoza, 7 de diciembre de 1928).

Por su parte, *Los Andes* en 1928 no desarrolló con la misma intensidad el tema petrolero como en el año anterior. En efecto, hemos encontrado solo dos artículos referidos a este tema. El primero era solo informativo, y versaba sobre las novedades que se producían con respecto al tratamiento de nacionalización en la Cámara de Senadores. Mientras que el segundo trataba sobre el Acuerdo de Achnacarry⁶⁷. Este

⁶⁷ Se llevó a cabo en el *Achnacarry Castle* (Escocia), durante 1928. Allí se dieron cita los principales magnates de las mayores compañías petroleras de esa época (Standard Oil de New Jersey, Shell, Anglo Persian, Gulf, Standard Oil of Indiana). En líneas generales buscaban: establecer una política de satisfacción del consumo de una zona con la producción de la misma; disminuir la producción donde hubiese excedente y controlar la producción futura para, de esta manera, controlar exportaciones y los precios del petróleo; y así controlar toda la industria petrolera. Consultar a Yergin (1992) para más detalles.

acontecimiento mereció un largo informe del diario alertando sobre la formación de un monopolio sobre el petróleo. Por tanto, no debía demorarse el tratamiento en el Senado Nacional del proyecto sobre nacionalización del petróleo. Instaba a los delegados por Mendoza a abocarse a esta tarea.

En 1929 no hubo tratamiento sobre el tema por parte de *La Palabra*. Por otro lado, *Los Andes* sí abordó la problemática petrolera, pero la realizó desde dos ópticas diferentes: comentarios breves sobre el tema nacionalización y largos editoriales sobre el tema industrial y la falta de desarrollo de la diversificación productiva en Mendoza.

Efectivamente, con respecto a esta última opinión, el 5 de febrero el diario *Los Andes* publicó un editorial titulado: *Capitales para las industrias*. La nota era una crítica a la poca receptividad que el gobierno nacional brindaba a los capitales privados a la Argentina y más cuando dichos capitales tenían como fin crear o ampliar nuevas industrias, con legislaciones “*poco propensas a lo extranjero*” o “*restricciones de expansiones productivas que generan un aumento de trabajo para la sociedad*”.

Un segundo editorial avanzaba sobre la llegada de nuevas industrias a Mendoza. En este comentario el matutino señalaba que la provincia podía ser un enclave productivo diverso, entre las industrias a llegar podían señalarse,

La explotación de las riquezas naturales y del suelo, la transformación de materias primas exige hombres aptos y competentes [...] Las autoridades no se han preocupado mayormente de atraer y vincular en la provincia cierta corriente inmigratoria de alto valor económico” (*LA*, Mendoza, 22 de junio de 1929).

Como puede leerse en la transcripción, nuevamente el diario señala la necesaria llegada de inversores privados para la explotación del suelo, entre las cuales el petróleo era una de ellas. Este editorial seguía la línea argumental del anterior.

Ahora bien, un par de días después, *Los Andes* señalaba el gran avance que YPF había realizado en la destilación y comercialización de nafta en todo el país. Esta actividad, según el matutino, se debía a un importante concepto de industria moderna, de compromiso laboral, pero también de solidaridad nacional. El diario señalaba que, sin este último aspecto, la nafta producida quedaría en los depósitos sin ser consumida. Se consideraba que la confianza en la empresa estatal se traduciría en un apoyo al carburante nacional, en desmedro de los ofrecidos por la industria privada-extranjera. A continuación, abogaba por la pronta sanción de la ley de nacionalización en la Cámara de Senadores.

Este tema lo analizó en otro editorial. En él aclaraba que la demora de la sanción no solo perjudicaba a la nación entera, sino a aquellas provincias que habían confiado en la dirección nacional este recurso estratégico.

Estamos frente, además, a una nueva limitación de los derechos de las provincias, ya que la nacionalización del petróleo significa la desposesión de la riqueza minera. Para ello se han hecho valer razones poderosas, relacionadas con la seguridad nacional, y tanto más justificadas, cuanto la experiencia indica que las provincias no han sabido resguardar el inmenso patrimonio minero[...]⁶⁸ Estos motivos han hecho que el proyecto cuente con el apoyo de la opinión pública y que las mismas provincias interesadas no hayan intentado la defensa enérgica de su autonomía, intuyendo que acaso fuera benéfico para la gran familia argentina este sacrificio (*LA*, Mendoza, 26 de octubre de 1929).

Como puede leerse, el diario seguía apoyando la nacionalización, pero con el paso del tiempo este apoyo ya no era tan enfático como el demostrado en 1927, sino que era cuestionado por no ver claridad en el tratamiento. Pero también porque veían que los probables beneficios económicos no justificaban la pérdida de autonomía. A su vez señalaba *Los Andes* que Mendoza era menoscabada en esa autonomía al no poder contar con representantes en la Cámara Alta, producto de estar intervenidos sus poderes públicos y haber sido rechazado el diploma del senador electo.

Por otra parte, un dato importante de toda la compulsa periodística es no haber encontrado propaganda pro o anti nacionalización. Como hemos venido desarrollando, solo hubo publicaciones con comentarios sobre los discursos y análisis en formato editorial. Esta actitud fue distinta en otros lugares donde se produjo la nacionalización, como por ejemplo en México. La nacionalización llevada a cabo por Lázaro Cárdenas (1938) fue acompañada por una gran cantidad de publicidades aparecidas en diarios, panfletos y otras formas en todo el territorio en este país. El gobierno buscó fortalecer esta medida nacionalista en la sociedad y los efectos positivos (González Salinas, 2016).

En este sentido tanto en *La Palabra* como en *Los Andes* no aparecieron afiches publicitarios sobre el proyecto de nacionalización. Puede quizás, ser la única excepción, un artículo aparecido el 8 de junio de 1928 en *Los Andes* que menciona la llegada a Mendoza del general Alfonso Baldrich. Este militar, gran propulsor de YPF

⁶⁸ Hay que tener presente que para ese momento todavía, algunos técnicos sostenían que Argentina era un gran reservorio de petróleo. La realidad era que solo contaba con petróleo y no era un país petrolero como Venezuela o México. Para ampliar el tema, según la visión de la época ver a Díaz Goitia (1936), para una consulta desde el presente ver a Gadano (2006).

y del monopolio petrolero, disertó al día siguiente sobre la importancia de poseer una empresa pública petrolera.

Una probable explicación fuese que Mendoza no contaba hacia 1928 con explotación de petróleo, salvo el pequeño aporte que realizaba la compañía *Río Atuel SA*. Si bien el tema petrolero era de interés nacional y mundial, al no ser una actividad económica extendida, la sociedad no tenía un interés particular en ello, solo el estar informada de lo que acontecía en la capital del país y la acción de nuestros representantes.

2.6 Conclusión del capítulo

La reconstrucción de este capítulo demuestra el pretérito interés estatal en la gestión pública de un recurso que sería estratégico para la economía y la industria, y que, además, sin esa atención estatal, la expansión del sector habría sido aún más dificultosa.

Ninguno de los tres gobiernos lencinistas terminó su mandato, producto de intervenciones federales. Esto replicó en la interrupción de la implementación de las políticas. Cabe agregar, además, que el fomento del sector hidrocarburífero respondió más a una sumatoria de ideas e incentivos esporádicos, anclados en experiencias exitosas y en potenciales condiciones geológicas para la explotación, que en una planificación a mediano plazo, sustentada en estudios técnicos sistemáticos y estímulos a la inversión, tal como quedó sistematizado en la Tabla 6. Esto significó que, en el caso petrolero, hubiera una disrupción en aquellas iniciativas que proyectaban la diversificación económica de la matriz productiva.

Incluso las iniciativas que respondían al mismo ciclo político (gubernaciones de José N. Lencinas, Carlos W. Lencinas y Alejandro Orfila) no tuvieron las mismas intenciones. En efecto, el segundo no delineó políticas respecto del petróleo. Si bien el gobierno de Orfila pretendió llevar a cabo iniciativas públicas hacia los hidrocarburos, fueron más producto de la improvisación que de una planificación. Sostenemos esto último, con base en cómo terminó el intento de subasta de las pertenencias mineras de la Compañía Petrolera de Cacheuta o de la formación de la compañía mixta con la *Río Atuel*. La contratación de Guillermo Hileman que estuvo en el gobierno durante cuatro años resultó una trayectoria desbalanceada. Su gestión en el primer gobierno lencinista fue prolífica, mientras que durante el segundo no tuvo

acción alguna y fue rápidamente reemplazado por una figura afín al gobierno, pero con escaso margen de acción. Su propuesta de gestión tuvo más interés en recaudar fondos para el gobierno que en llevar adelante una industria hidrocarburífera. La prueba más importante es el escaso o nulo apoyo a la inversión privada que se llevó a cabo en los esquistos bituminosos o en el petróleo. Efectivamente, al presentar la Memoria de su gestión, el ministro de Industria y Obras Públicas, Leopoldo Suarez, señaló las reparticiones a su cargo que habían llevado a adelante una labor de progreso para Mendoza y su población. En su enumeración, no mencionó a la División de Minas, Petróleo y Geología (Suarez, 1924). En tanto, en la gestión de Francisco Muñiz hubo por parte del Estado, diversas gestiones tendientes a explotar el petróleo, pero que también denotan un carácter improvisado. La conclusión fue visible: ningún proyecto logró extraer hidrocarburos, solo el de la compañía Río Atuel.

Aun así, rescatamos la necesidad de la presencia del Estado como un actor nodal para afrontar la actividad. En el mismo sentido, se demostró lo imperioso de contar con una empresa que tuviera las finanzas, los recursos técnicos y la capacidad de sortear los riesgos mineros propios de esta actividad económica.

Por último, queremos mencionar el impulso petrolero que llevó adelante el diario *Los Andes*. La acción de este matutino fue verdaderamente una propuesta de acción a la industria minera y petrolera en particular. Realmente resalta su interés por difundir las riquezas mineras de la provincia, por informar constantemente de los hechos sobre materia hidrocarburífera a nivel local, nacional e incluso internacional y por propender la acción del estado.

Capítulo 3: El acuerdo con YPF y la diversificación productiva provincial a través de una industria pesada

*El petróleo de los yacimientos mendocinos ha dejado de ser una esperanza para convertirse en una realidad de proporciones cada vez más considerables...*¹

Sabemos que el inicio de la década de 1930 fue disruptivo en diversos planos. Para la provincia de Mendoza significó una nueva etapa en términos políticos, económicos y productivos, definida por la llegada de José María Rosa como interventor nacional del gobierno de facto, encabezado por José Félix Uriburu.

El padecimiento de una larga crisis que afectó la principal agroindustria (vitivinicultura) y la política reguladora implementada por el Estado nacional para paliar los efectos adversos, concentraron los esfuerzos de las dirigencias políticas y económicas. Respecto de esta coyuntura, la historiografía económica se ha centrado en la crisis vitivinícola y en el rol que le cupo a la Junta Reguladora de Vinos (Ferro, 2008; Olguín, 2012; Cerda y Ospital, 2016) para controlar una sobreproducción que excedía la demanda. Sin embargo, un aspecto que ha pasado inadvertido por la literatura regional es la acción estatal en materia petrolera durante los gobiernos posteriores al golpe de 1930 (1932-1943). Durante este período se diseñaron e implementaron iniciativas cuya continuidad en el tiempo permiten pensar la posibilidad de una política hidrocarburífera, sustentada en un soporte institucional y técnico que se consolidaba progresivamente. En esta etapa, a su vez, fueron nodales los acuerdos con YPF, a través de los cuales Mendoza se integró al grupo de las provincias petroleras.

Además, no debe olvidarse que, el país y la provincia, tenían un atraso en la explotación de petróleo. Es decir, se consumía más de lo que se producía. Por tanto, la importación era una actividad esencial para completar las necesidades energéticas de la Argentina. En este sentido, Mendoza se incorporó al esquema productivo con el objetivo de frenar ese desbalance, de completar este desarrollo tardío de producción². Efectivamente, podemos observar cómo la dirigencia provincial, se vinculaba a los cambios industriales que se fueron originando en el país. Proceso que fue sustentado por la prensa. En diferentes periódicos, se presentaron entrevistas a varios funcionarios que comentaban sobre los beneficios de esta nueva industria. También se llevaron a cabo

¹ Del mensaje enviado a la Honorable Legislatura, el 1° de junio de 1939, al inaugurarse el periodo ordinario de sesiones se la misma. En: *Petróleo*, 1940: 5.

² Gerschenkron (1970) señala que un país dotado de recursos naturales y con capacidades de explotación y que a su vez no tuviera problemas políticos internos (es decir buena relación nación-provincia) podía superar su atraso industrial en cualquier sentido.

publicidades en cines o teatros, como la realizada en el Teatro Independencia el 4 de agosto de 1932 y que tenía por título *El Oro Negro o la Riqueza Petrolífera. Mendoza crece*. (ver la propaganda en Anexo II)

En definitiva, en este capítulo desarrollaremos los avances estatales de este sector productivo principalmente en la cuenca cuyana. El alto grado de vinculación y la afinidad partidaria entre las dirigencias nacionales y provinciales resultaban auspiciosas para concretar los proyectos inconclusos ya referidos en el capítulo anterior. El interés se centra en que, no obstante, el período crítico que atravesaba la economía provincial, la dirigencia mendocina prestó especial atención al fortalecimiento de un sector que presentaba modestos antecedentes locales, pero, abría la posibilidad de insertarse en un mercado dominado hasta entonces por la producción patagónica.

3.1 Intervención de José María Rosa (1930-1932): proyectos para el desembarco de YPF

El gobierno de facto de José F. Uriburu nombró interventor en Mendoza a José María Rosa, quien designó como ministro de Industrias y Obras Públicas al ingeniero agrónomo Ricardo Videla. Este encontró la mencionada División de Minas, Petróleo y Geología virtualmente paralizada: desde enero de 1930 no tenía director por decisión del anterior interventor radical Carlos Borsani³, y los trabajos en el área eran nulos. Muchas de las minas aún continuaban en vacancia⁴ y no se publicaban permisos de cateos en el Boletín Oficial de la Provincia de Mendoza. El otrora activo laboratorio de análisis no funcionaba y además su encargado no era una figura técnica. Sin duda, marcaba un contraste respecto de la destacada actividad de la dependencia a comienzos de la década de 1920, tal como hemos analizado en el capítulo anterior.

Ante esta situación y además con el fin de ajustar recursos escasos, el ministro tomó la decisión de declarar cesante en sus funciones a todo el personal de la División de Minas, Petróleo y Geología. Dispuso en el mismo decreto (N° 14, ROMIOP, 7 de octubre de 1930) encomendar a la Dirección General de Obras Públicas, la tramitación de los asuntos referentes a la minas, petróleo y geología. A su vez, solicitó al Ministerio de

³ La Dirección quedó acéfala y se designó solo a un administrativo para que cumpliera la función de despacho. Los argumentos para esta decisión fueron la falta de presupuesto y de un plan de gestión. Ver *BOPM*, 13 de enero de 1930.

⁴ A diciembre de 1929 existían en total 41 minas vacantes, de las cuales 10 eran de petróleo y el resto de esquistos bituminosos. La mayoría de las minas de petróleo se encontraban en el sur mendocino. *BOPM*, 2 de mayo de 1930.

Agricultura de la Nación, el envío de un técnico en petróleo para que informara sobre el estado de las concesiones existentes y aconsejara las medidas que correspondía adoptar en salvaguardia de la riqueza petrolera de la provincia.

En otras palabras, Ricardo Videla buscó ordenar los conocimientos que había sobre petróleo y de esta manera poder propiciar una política diversificadora. En este contexto se entiende la decisión de reactivar experiencias fallidas de exploración y explotación petrolera. Es importante resaltar esta disposición de Videla, puesto que, como señala Favaro (1994), hubo en el sector político y económico al que pertenecía el ministro, un interés hacia el petróleo a fines del siglo XIX (explotación de Fader).

El cambio de visión, al buscar incorporar a la provincia al esquema petrolero nacional liderado por los territorios patagónicos y centralizado por YPF, se complementó con un estudio geológico de los posibles recursos petroleros de Mendoza. Ante el mencionado vacío de la agencia, solicitó al Ministerio de Agricultura de la Nación el envío de técnicos que complementarían la información elaborada por la repartición mendocina en gestiones previas⁵. El Ministerio designó a los geólogos alemanes Walter Schiller y Ricardo Stappembeek⁶ de la Dirección Nacional de Minas. En sus estudios detectaron que había grandes yacimientos de petróleo en la zona de Tupungato (Valle de Uco), donde ya habían prospectado otros geólogos a mediados de los '20, y el actual departamento de Malargüe (Sur), en donde la Compañía Río Atuel S.A venía trabajando desde hacía varios años (ver Mapa 3).

Estos resultados preliminares fueron tan satisfactorios que Ricardo Videla promovió la creación de una “Comisión Asesora del Régimen petrolífero provincial” (Decreto N° 464/30). La misma estuvo compuesta por el ingeniero especializado en petróleo Agustín Rosas, los abogados Arturo Cubillos, Guillermo Cano, Julio Cesar Raffo de la Reta y el asesor de gobierno, Alberto A. Day⁷. Es importante adelantar que los

⁵ *BOPM*, 7 de octubre de 1930. Existían varios estudios geológicos sobre Mendoza, los más completos fueron los de Anselmo Winddhausen de 1916 y las Memorias de la Dirección de Minas presentadas por Guillermo Hileman en 1923.

⁶ Leanza (2015) señala que estos dos geólogos formaban parte de un selecto grupo de los 20 mejores científicos. Stappembeek en la década de 1910 había recorrido todo el sur provincial, para la Compañía Petrolífera Chileno - Argentina de Neuquén. De esta exploración elaboró un informe específico sobre el Río Barrancas. Para conocer sobre otras tareas desarrolladas en Argentina por Ricardo Stappembeek ver Tineo (2008).

⁷ Agustín Rosas, mendocino, dirigió esta Comisión, tras desempeñarse como jefe de explotación en Comodoro Rivadavia. Luego fue miembro del directorio de YPF (1937). Alberto Day y Arturo Cubillos eran prestigiosos abogados del ámbito mendocino y fueron, junto a otros letrados, quienes formaron el Colegio de Abogados en 1917. Ambos ocuparon la presidencia y vice, respectivamente, del primer directorio de esta institución. Julio C. Raffo de la Reta entre 1927-1928 fue uno de los mayores defensores del proyecto de nacionalización del petróleo en la Cámara de Diputados de Nación (ver capítulo 2). Por

miembros de esta comisión luego formaron parte del gobierno provincial a lo largo de la década de 1930s, tanto en la cartera ministerial (Raffo de la Reta) como en el poder ejecutivo (Cano) o legislativo nacional (Raffo de la Reta y Day), lo cual colaboraría para que el desarrollo petrolero se convirtiera en una política de estado.

Esta Comisión no solo era técnica sino también jurídica y tenía por finalidad estudiar y diseñar los lineamientos de una política petrolera inédita hasta entonces, asumida por la intervención del gobierno provincial. En este sentido, su objetivo era aprovechar la mayor riqueza hidrocarburífera posible, tanto en su estado sólido (esquistos bituminosos), líquido (petróleo) como gaseoso. Su función se extendió hasta que se convirtió en Ley el Convenio firmado entre YPF y la Provincia para la explotación de petróleo el 18 de septiembre de 1932. Es decir que, en la práctica, esta Comisión allanó el camino institucional para la entrada de la empresa estatal en Mendoza.

Uno de los primeros dictámenes de esta Comisión, aconsejaba frenar la actividad privada sobre el sector. Para ello, se basó en los decretos que el gobernador de la provincia de Salta había emitido en 1924⁸. Como consecuencia, el ejecutivo suspendió, por el término de cinco años, los permisos de cateos y exploración en la provincia (Decreto N° 304/31). Vale advertir que el decreto indicaba la protección de esta fuente de energía para la seguridad de la Nación. Este tópico iba de la mano con el del robustecimiento de las políticas de defensa militar durante la década de 1930s. (Rougier, 2015). Efectivamente, la partición de cateos en un área determinada, que luego confirmara un yacimiento, podía implicar una sobre explotación y por ende un perjuicio para la Nación (YPF, 1933).

La paralización de la acción privada no fue aprobada por un sector de la prensa mendocina, de acuerdo con la tendencia editorial comentada para el ciclo lencinista. En efecto, por ejemplo, el diario *Los Andes*, cuestionó la capacidad financiera del ente estatal para llevar a cabo una explotación redituable al país en combustible y en lo económico a Mendoza (*LA*, Mendoza, 25 de marzo de 1931). Como puede observarse, el matutino no dudaba de la capacidad técnica de la empresa, sino de sus recursos financieros. Es decir, creía en la *expertise* para extraer hidrocarburos, tarea que como veremos cumplió satisfactoriamente.

último, Guillermo Cano, quien también participó en la creación del Colegio de Abogados, era un reconocido político mendocino: concejal, diputado, etc. Durante la gobernación de Ricardo Videla (1932-1934) fue su ministro de Hacienda.

⁸ Provincia de Mendoza (1932: 11). Recordemos que el antecedente inmediato para Mendoza lo había intentado Alejandro Orfila.

Además de las exploraciones que propiciaba en la provincia por solicitud del gobierno, la empresa estatal por sí misma realizó, durante 1931, inspecciones en la zona sur y en el Cerro Cacheuta (LA, Mendoza, 19 de marzo de 1931 y Provincia de Mendoza, 1932: 34), bajo la dirección técnica del contraalmirante Tiburcio Aldao⁹ y el ingeniero Enrique Cánepa. Como resultado, se concluyó que la zona sur de la provincia debía explorarse aún con mayor profundidad, mientras que, en las tierras pertenecientes a la Compañía Mendocina de Petróleo en Cacheuta, estaban dadas las condiciones para iniciar la etapa de explotación. A partir de esas consideraciones, José María Rosa promovió la formalización de un contrato entre YPF y la Compañía Mendocina de Petróleo en 1931¹⁰ que era la dueña de la zona hidrocarburífera de Cacheuta.

Mediante el acuerdo, YPF se hacía cargo de la extracción de hidrocarburos en la zona minera conocida como Agua del Corral (Cacheuta, Luján de Cuyo) con una superficie de 19.255 hectáreas (ver Mapa 4). También se cedían todas las instalaciones y se le otorgaba a YPF la posibilidad de construir edificios, depósitos, etc. A cambio, la empresa estatal debía abonarle a la firma privada el 6% del valor del petróleo en bruto, libre de gastos en concepto de regalía, porcentaje que luego se incrementaría un 2% más. Para la compañía era un buen negocio ya que habían intentado venderla durante la década anterior sin éxito, como vimos oportunamente.

El contrato también determinaba que YPF debía perforar y explotar al menos nueve pozos nuevos en la zona, además de los ya existentes. A su vez, estaba autorizada a construir un oleoducto hasta la zona de embarque (estación Cacheuta del Ferrocarril Trasandino). El contrato no especificaba la construcción de ninguna destilería para procesar *in situ* el petróleo obtenido. Podemos conjeturar, por tanto, que la empresa estatal no preveía que en Cacheuta hubiese un reservorio de petróleo significativo (*ver supra*).

A las arcas mendocinas este contrato le significó poder cobrar la deuda que la Compañía Mendocina de Petróleos tenía con el fisco provincial. La suma por cánones mineros ascendía a \$209.000, cifra que fue abonada por la empresa estatal al firmar el

⁹ El contraalmirante Tiburcio Aldao era parte del directorio de YPF, y lo presidió a fines de 1931. Formaba parte del grupo de militares nacionalistas con respecto al petróleo.

¹⁰ Convenio entre YPF y la Compañía Mendocina de Petróleo, agosto 7 de 1931. En: Ministerio de Agricultura de la Nación. 1938. *Recopilación de Leyes, Decretos y Resoluciones sobre Materia Minera Petrolera. 1907-1933*. Primer tomo. 402-408. Este convenio fue sugerido por la Comisión para que la cuenca cuyana fuera explotada por YPF. El matutino *La Palabra* (16 de agosto de 1932), con tono proselitista, cuestionó este convenio. Sus argumentos se basaban en la pérdida económica que significaba para la provincia. Es más, en otros artículos pueden leerse críticas a la acción de la Comisión Asesora. Recordemos que este periódico tenía fuertes vinculaciones con el lencinismo.

contrato de explotación en Cacheuta. La Compañía Mendocina de Petróleos en forma reiterada había solicitado la postergación del pago durante todo el decenio anterior.

Es importante destacar que Gorelik (1987) afirma que este contrato es un antecedente de la modernización que encaró la gestión de Silveyra hacia 1934. También, señala que este contrato debe leerse en clave de identidad nacional (1987: 183) al intentar ocupar todo el territorio nacional (petrolero). En efecto, como comentaremos más adelante, la empresa estatal exploró y explotó prácticamente todo el suelo mendocino, algo que ninguna empresa había realizado antes.

Las primeras tareas comenzaron el 22 de septiembre de 1931 con el traslado de perforadoras, calderas, tanques, cañerías, etc. desde la estación ferroviaria Luján de Cuyo a la zona de explotación. El encargado de esta zona, en un primer momento fue el ingeniero Francisco Álvarez (Tabla 10).

Es importante señalar que el camino (ruta provincial 84)¹¹ hacia el campamento Cacheuta debió refaccionarse. Para ello YPF destinó \$11.000 para dichas tareas. Esta acción demoró la perforación del primer pozo (el C. 1, ver Ilustración 7), prácticamente seis meses. Destacamos que la reconstrucción de caminos fue una tarea constante de YPF, sobre todo, en zonas alejadas de las zonas urbanas que no eran alcanzadas por la obra pública. Se anticipó y complementó, así, a la obra pública de extensión y mejoramiento de la red vial que en Mendoza arrojó resultados consistentes recién a mediados de la década de 1930. Este fue un elemento distorsivo en los tiempos que la empresa se había fijado previamente para cumplir la exploración y/o explotación en la provincia.

Este contrato fue trascendental para Mendoza al poner en funcionamiento una nueva industria, con un impacto en el corto plazo: la petrolera. Un mes después de haberlo celebrado, el ministro Videla señalaba que su implementación iba a favorecer la creación de más de 100¹² puestos de trabajo y que YPF debía invertir en un primer momento una suma aproximada a los \$500.000 moneda nacional. Apenas iniciados los trabajos se tuvo que sortear un imprevisto técnico que demoró esta etapa: la presencia de sal en el petróleo de varios pozos. Por ello, la empresa tuvo que adquirir sin licitación previa

¹¹ Esta ruta une Luján de Cuyo con San José (Tupungato). Era la única que conectaba por ese entonces a esos departamentos. Luego de la llegada de YPF pasó a ser conocida como la ruta del petróleo.

¹² Para el traslado de materiales al pozo C. 1 y su posterior perforación se necesitaron 50 trabajadores, que lógicamente permanecieron trabajando posteriormente (LA, Mendoza, 07 de febrero de 1932).

deshidratadores eléctricos del tipo “DTCRP”¹³. Esto sugiere que los técnicos desconocían el tipo de petróleo a extraer, hecho que no sucedió luego en las otras zonas de producción.

Es oportuno adelantar algunos resultados de este contrato. El volumen de petróleo extraído del yacimiento Cacheuta no fue relevante si lo comparamos con lo obtenido en Tupungato, Lunlunta, etc. (ver Gráfico 6). Sin embargo, fue fundamental para el desembarco de la empresa pública en Mendoza. En síntesis, José María Rosa activó la producción hidrocarburífera en la provincia, en consonancia con la política seguida a nivel nacional.

3.2 De la exploración a la producción: la “gestión” del petróleo durante las gobernaciones conservadoras (1932-1943)

3.2.1 Entre 1932-1938: YPF conoce el potencial de Mendoza

Innovaciones y nuevas técnicas de exploración y explotación

La llegada de YPF en 1931 a Cacheuta implicó, entre otros temas, la llegada de una empresa que poseía ya prácticamente 10 años de trabajos interrumpidos a nivel nacional. Esto le permitió ir adaptando nuevos descubrimientos técnicos y científicos a sus trabajos de exploración. En este apartado analizaremos aquellos que la empresa estatal utilizó en Mendoza.

Los avances técnicos determinan una mejor eficiencia en cualquier industria. Estos avances, los procesos innovativos, pueden provenir de la misma producción industrial, de la universidad, de laboratorios, etc. Según algunos autores, como Robert Gilpin (1990), los progresos técnicos son necesarios para un mejor desenvolvimiento en el mercado. Estas mejoras proporcionan eficiencias productivas que conllevan un éxito industrial. El mismo mercado exige estos cambios. Mientras otros, como Jorge Schvarzer (2006) señala que estos avances técnicos responden a fenómenos sociales y políticos de interacción entre unos y otros. María Inés Barbero (2003) señala que las innovaciones técnicas en la Argentina, para nuestra época de estudio, se dieron en un proceso de introducción de equipamientos y mejora de procesos provenientes del extranjero. Proceso que fue complementado por adaptaciones locales e imitación de equipamientos,

¹³ El proceso de deshidratación es imprescindible en la industria porque el petróleo siempre viene acompañado de cantidades variables de agua. En algunos casos, el agua es muy salada por su origen geológico y contamina al petróleo. Es por esto que, en los campos de explotación se debe acondicionar el petróleo para poder transportarlo y destilarlo. Para eso se usan los equipos deshidratadores, que son diferentes modelos según caudal, porcentaje de agua, tipo de petróleo y otras condiciones. Para ampliar ver Stinco (2013).

generalmente desarrolladas en medianos y pequeños talleres ubicados en las inmediaciones de las grandes industrias.

Dos elementos resultan decisivos en esta primera etapa de la industria hidrocarburífera. Por un lado, el grado de avance en las técnicas y equipos disponibles para prospección de la zona potencialmente petrolera. Por otro, que repercute en el anterior, el sistema normativo que regula y concede los permisos, tanto a particulares como privados. De modo que la legislación organizó las etapas de la exploración. En este sentido, sostenemos que ha sido un sistema dinámico y que se ha modificado conforme los avances científicos y técnicos, así como también, se ha ajustado a las políticas económicas vigentes en nuestro país y la provincia. En el caso analizado, el Código de Minas reguló al sector entre fines del XIX y las primeras décadas del XX.

La exploración minera en general trabaja bajo el concepto de “riesgo minero”. Este es clasificado en bajo, medio o alto, en función del grado de seguridad o no de hallar la sustancia minera. Mientras más cerca de una cuenca productiva se realice la exploración, más bajo es el riesgo y, por tanto, más seguro es encontrar el hidrocarburo. Lógicamente las empresas tratan siempre de buscar en zonas de bajo riesgo minero.

En el territorio mendocino hubo una gran cantidad de geólogos extranjeros prospeccionando los posibles sitios hidrocarburíferos (1885-1928). Guevara Labal (1936) menciona a Carl Buckardt, Johannes Felsch, Rodolfo Zuber, Anselmo Windhausen, Pablo Gröeber, Ricardo Stapembeck, Federico Lahee, etc.

Las primeras exploraciones en busca del mineral se realizaron con la teoría del anticlinal, una formación convexa hacia arriba de las capas de la tierra. La búsqueda de estos sitios geológicos se realizaba a través de una prospección visual. Este fue el método que utilizó, por ejemplo, Carlos Fader¹⁴ para determinar la existencia de petróleo en Agua del Corral (Cacheuta).

Estos descubrimientos generalmente se apoyaban en zonas de manaderos de petróleo, lo que aseguraba la existencia del mineral. Con este método exploratorio se encontraron varios yacimientos en lo que se denominó *petróleo fácil* (Stinco, 2013: 58). Tanto para la zona sur como la norte existían evidencias que ubicaban perfectamente estos manaderos¹⁵.

¹⁴ Carlos Fader (1844-1905). Ingeniero de profesión, trabajó en el Ferrocarril Oeste y tuvo un taller metalúrgico en Buenos Aires. En 1883 se radicó en Mendoza. Tres años después comenzó la explotación de petróleo.

¹⁵ Díaz Araujo (1968), hace un racconto de todas las zonas petroleras conocidas desde el siglo XIX en Mendoza.

En el correr del siglo XX, los desarrollos disciplinares de la geofísica se volcaron al sector petrolero. A partir de entonces, la prospección permitió identificar estructuras que no estaban a la vista superficialmente y por lo tanto se amplió la posibilidad de hallar reservorios. Otra disciplina, la gravimetría o magnetometría¹⁶ coadyuvó en ese sentido. La primera se utilizó en Hungría alrededor de 1906, mientras la segunda en Rumania 10 años después. Sin embargo, el método magnetométrico se hizo intensivo hacia 1920 en México y Colombia, como también en Argentina. Este fue el primer gran avance científico volcado a la industria petrolera en su primera etapa de la cadena de valor, que facilitó el reconocimiento de reservorios profundos. En el caso de Mendoza, va a ser fundamental, puesto que muchos pozos superaron los mil metros de profundidad, como veremos más adelante.

Como señala Gadano (2006), la Primera Guerra Mundial confirmó la importancia del petróleo, pero también le aportó innovaciones técnicas a los trabajos exploratorios que permitieron optimizar tiempos y ahorrar recursos en la primera etapa de la cadena de valor de la industria. En efecto, hacia 1927 comenzó a utilizarse la sísmica de reflexión. Esta práctica provenía de la navegación y permitía ubicar elementos hundidos en el agua y que no eran visibles a simple vista. Paralelamente también se usaba una técnica similar: la sísmica de refracción.

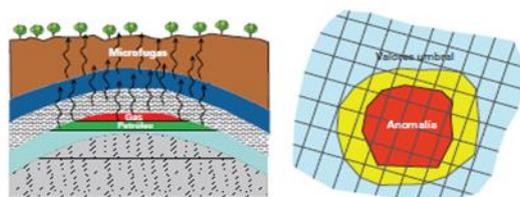
Ambos métodos fueron probados por primera vez en Estados Unidos y tenían la importancia de reducir en forma notable los costos de exploración. Efectivamente, para Yacimientos Petrolíferos Fiscales fue un avance importante porque redujo la perforación de los pozos exploratorios en más de un 60% (Fossa-Mancini, 1930: 1008). La empresa utilizó la sísmica de refracción por primera vez en Campo Durán, provincia de Salta. Este avance tecnológico no solo le permitió a YPF un ahorro económico, sino también de tiempo de trabajo, debido a que se pudo colocar más rápido en producción un yacimiento.

Es importante resaltar el empleo por parte de la empresa estatal de estas innovaciones tecnológicas por dos motivos. En primer lugar, porque vemos que YPF iba al compás de las empresas innovadoras, no quizás en la creación, pero sí en la implementación de tecnologías de punta para la época. En segundo lugar, porque los usos de estas tecnologías requerían de personal altamente calificado y, probablemente, capacitado en el extranjero.

¹⁶ Para esta técnica se utiliza la balanza de presión vertical que permitió obtener información sobre la profundidad de las estructuras que pueden contener las reservas de petróleo.

Otro ejemplo en Yacimientos Petrolíferos Fiscales, es cuando comenzó su labor empresarial en Mendoza hacia 1931, introduciendo una nueva técnica de prospección. En efecto, los nuevos avances permitieron comenzar a buscar zonas petroleras en lugares de riesgo minero medio y alto. El método que se utilizó fue la búsqueda en la superficie de gases derivados de acumulaciones de hidrocarburos. Con esta técnica podían observarse fugas de gases livianos (metano, propano, butano) que producían diferentes anomalías como muestra la Ilustración 6. La incorporación de esta tecnología permitió un avance decisivo en un área que había sido de interés estatal y privado durante la década de 1920 pero sobre la cual no se habían alcanzado resultados satisfactorios. Consideramos, siguiendo la línea que venimos exponiendo, que la escasa disponibilidad de equipos técnicos y costosos, así como los conocimientos disponibles fueron los principales elementos que explicarían esas iniciales dificultades.

Ilustración 6: Ejemplos de anomalías geoquímicas



Fuente: Stinco, 2013

El contrato de exploración y explotación de 1932

Ricardo Videla asumió la gobernación de Mendoza en febrero de 1932. Durante su breve pero intensa trayectoria en el Ministerio de Industrias y de Obras Públicas de la intervención de Rosa advirtió, entre otras cuestiones, el potencial que tenía el petróleo como fuente de riqueza provincial, diversificación productiva y demanda laboral. Por esto, impulsó la firma del convenio con YPF y su implementación. Sin duda que los antecedentes técnicos elaborados en el período anterior aportaron un respaldo para esa decisión, así como el consenso público acerca de dinamizar la industria petrolera en la provincia, y sus consecuentes beneficios económicos.

En primer lugar, dispuso de la voluntad política para establecer la caducidad de todos aquellos cateos paralizados¹⁷. Más de doscientos expedientes fueron archivados y

¹⁷ Decreto N° 23 del 25 de febrero de 1932, *BOPM*, 02 de marzo de 1932. Los primeros actos de gobierno de Videla sobre el tema petrolero complementaron el decreto N° 304 de 1931, sancionado durante la gestión interventora.

con ello, una gran zona minera quedó a disposición de nuevos inversores. En rigor, se trataba de habilitar franjas mineras para el futuro convenio con YPF. Al respecto, es interesante destacar que no hemos encontrado todavía ninguna demanda de empresas o particulares perjudicados con esta acción. Esto marca una diferencia con lo que ocurrió en otras provincias o áreas nacionales, donde similar medida disparó una gran cantidad de pleitos judiciales (Dachevsky, 2015). La provincia de Salta es un caso emblemático puesto que el enfrentamiento entre el gobierno provincial y la Standard Oil fue resuelto por la Suprema Corte de Justicia de la Nación¹⁸.

También era fundamental actualizar la legislación provincial sobre el tema. Por eso, el gobierno reglamentó algunos aspectos de la ley provincial N° 227, de 1902 (BOPM, Decreto N° 125 del 21 de mayo de 1932) y dispuso que los trabajos de investigación geológica y de exploración fueran aprobados por la Legislatura provincial y el abono de \$2.000 moneda nacional al Estado por expediente. En tercer lugar, se amplió la suspensión de solicitudes de exploración en el territorio mendocino (BOPM, Decreto N° 224, 27 de julio de 1932) Este decreto, a su vez, establecía que el gobierno *per se* podía otorgar permisos de exploración a privados. También el artículo 2° disponía todo lo concerniente al transporte de petróleo a través de oleoductos en terrenos que no adscribían, según las leyes vigentes, a las concesiones de cateos. Es importante mencionar que, en todos los decretos sancionados, Ricardo Videla argumentó la necesidad de colaboración entre la provincia y la nación con respecto a un bien estratégico como era el petróleo. En este sentido, señalaba:

Que corresponde a los Gobiernos Provinciales cooperar con el Gobierno de la Nación en la política del petróleo, que no es asunto local, sino esencialmente nacional, aunque para las explotaciones deba contemplarse el interés económico de la provincia.

Que la orientación del Gobierno Federal en la materia, es la más apropiada a la reserva de la riqueza petrolífera... (BOPM, Decreto N° 225, 27 de julio de 1932).

Por último, tras un proceso regulatorio que sentó las bases para la retracción de la acción privada y estableció las reglas de funcionamiento del sector a escala local, se habilitó la gestión estatal del recurso energético. Así, el 29 de julio de 1932 el gobierno provincial y la Dirección de Yacimientos Petrolíferos Fiscales firmaron un contrato, a ratificar por los Poderes Legislativo provincial y Ejecutivo Nacional. El Convenio, presentado en la Legislatura mendocina el 1° de agosto de ese año y aprobado, sin

¹⁸ Para ampliar el tema que escapa a nuestro objeto de estudio puede consultarse a Bunge (1933), Favaro (1989) y Gadano (2006).

objeciones, como Ley N° 966 el 19 de setiembre, apuntaba a que la empresa estatal realizara una exploración metódica y sistemática de todo el territorio mendocino en busca de petróleo y demás hidrocarburos sólidos, líquidos y gaseosos. Su tratamiento fue muy rápido en las dos cámaras (solo una sesión en cada una) y su aprobación fue por unanimidad. Esto marca que tanto la bancada oficialista como la opositora estaban de acuerdo con el rumbo diversificador señalado por el Poder Ejecutivo.

En su presentación a la Legislatura, el gobernador narró los pormenores del convenio, repasó la historia petrolera mendocina y refrendó la intervención estatal en la promoción y explotación económica de esta riqueza natural:

“El capital privado sería, tal vez, bajo otras circunstancias el más indicado, pero es sabido que él tiene exigencias y serios inconvenientes que no es necesario puntualizar; máxime si es extranjero. Por ello el P.E. se inclinó desde el primer momento a favor de la explotación por el Estado” (Provincia de Mendoza, 1932: 40)

Este pronunciamiento resulta indicativo de la preferencia de la gestión estatal en materia petrolera. Asimismo, Videla confiaba que esta iniciativa estatal sería una llave para generar eslabonamientos en áreas tales como transporte, siderurgia, construcción, etc. y, con ello, se absorbería mano de obra desocupada y mejoraría la situación económico-social de la provincia¹⁹. Pero lo más significativo serían los beneficios para Mendoza derivados de los recursos que aportarían las regalías petrolíferas (ver Gráfico 6).

Otro tema importante, fue la búsqueda de una explotación racional²⁰ de petróleo. En efecto, con el convenio de 1932 el gobierno se aseguraba que una sola empresa realizara las labores, de una manera sistemática y orgánica. Como bien señala Morixe, (1935: 20) la explotación racional debía realizarse mediante el estudio previo del yacimiento en su totalidad. Este estudio lo llevó YPF en cada yacimiento, como analizaremos a continuación.

El convenio establecía que la empresa estatal se comprometía a abonar el 11% neto de lo extraído en cada zona petrolera²¹. Este canon vinculaba al Estado nacional con

¹⁹ Esta argumentación puede vincularse con la idea de la relación entre inversión estatal o empresa pública y desarrollo regional que se pretendió llevar a cabo con la construcción de Chocón-Cerros Colorados (Bandieri y Blanco, 2012)

²⁰ La explotación racional se opone a la explotación intensiva o corriente. Con la primera se maximiza la producción, al realizarse primero estudios precisos del contenido en un yacimiento. Mientras que en el segundo solo se busca extraer petróleo lo más rápido posible, puesto que el único interés es la ganancia inmediata. Un ejemplo emblemático entre estos dos tipos de producción se dio en East Texas, Estados Unidos (ver Yergin, 1992: 328-333)

²¹ *Los Andes* publicó varias notas con respecto a las ganancias que la provincia obtendría del contrato celebrado. En todas manifestó su desacuerdo, al punto de señalar: *el gobierno de la Nación, por medio de*

el provincial, en una transferencia de renta dentro de un mismo estado producto de una explotación industrial, una particularidad en el sector hidrocarburífero (Dachevsky, 2015: 359) Sin embargo, el caso mendocino aporta cierta relatividad a esa afirmación porque los gobernantes provinciales vieron en la empresa estatal a la única con posibilidad de explotar la riqueza mineral, en tanto, parte que también comulgaban con el nacionalismo económico. Efectivamente, esta política “estatista y nacionalista” valló la inversión extranjera en hidrocarburos²² hasta los contratos que firmara Frondizi, en 1958. Esto es una singularidad del caso mendocino respecto de las otras regiones petroleras donde participaron las grandes compañías de capitales foráneos como la Standard Oil o Shell.

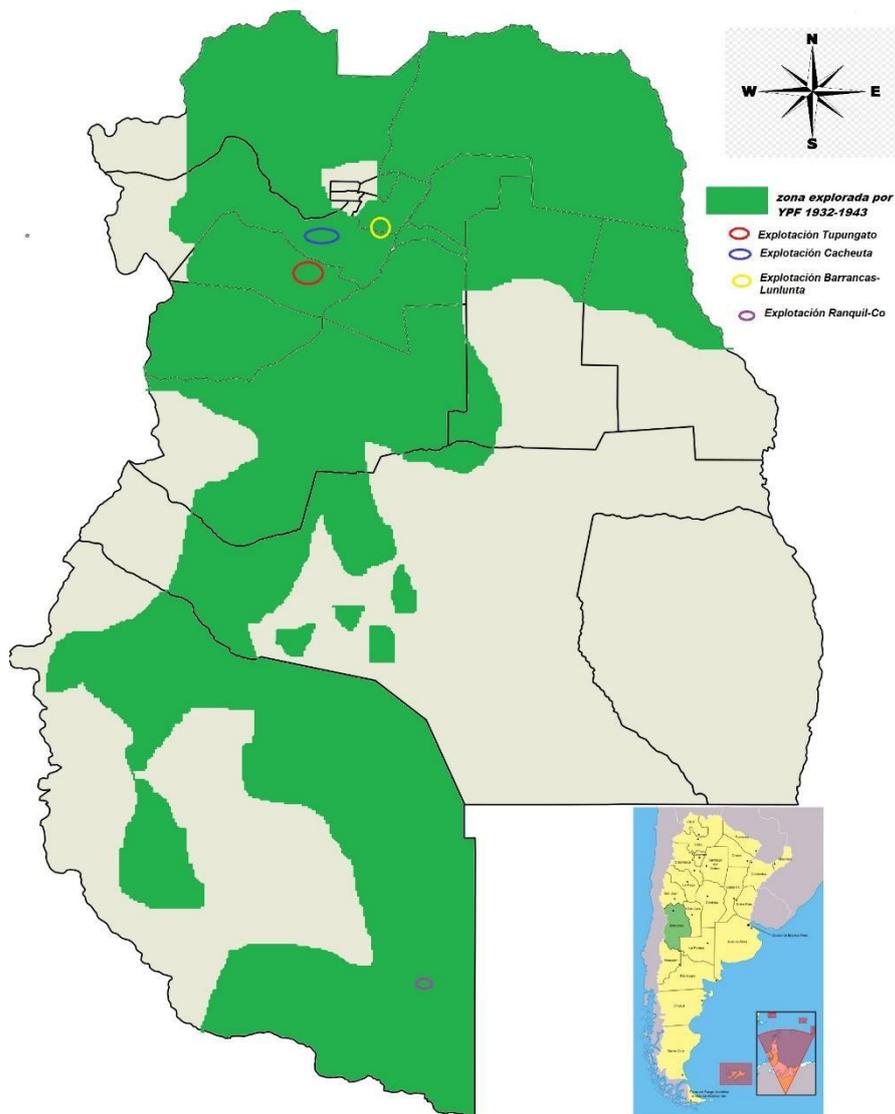
Al respecto, los ingenieros Jean Piere Hansen y Jacques Percebois (2014: 94) señalan que en ciertos espacios surgen monopolios naturales²³ para la industria petrolera, Estos son una situación particular para una organización más efectiva de la producción-comercialización de hidrocarburos. En este caso, el monopolio en toda la cadena se constituyó *per se* a partir de la acción estatal puesto que las compañías privadas prácticamente no participaron del sector. La reconstrucción presentada nos demuestra que la compañía estatal hizo operativo el sector, frente a otras compañías que tenían un importante desempeño internacional (Standard Oil o Shell, por ejemplo) pero hasta entonces no se habían interesado por la cuenca cuyana.

la Dirección de los YPF, se lleva en el negocio la parte del león, en tanto que la provincia, propietaria de la mina, lleva la del ratón, puesto que ese mínimo porcentaje produce la impresión de una piltrafa (29 de agosto de 1932). Las posturas del matutino mostraron una fuerte defensa en favor de la provincia con respecto a las posibles ganancias a obtener. Veían como exiguo el porcentaje a abonar por YPF. Sin embargo, los cánones que se estipulaban en el contrato eran previsibles para la época.

²² Es importante destacar que entre 1920 y 1940 una sola empresa de capitales argentino-extranjero explotó hidrocarburos. Fue la Compañía Río Atuel S.A., la cual hemos analizado en el capítulo anterior y también lo haremos en este.

²³ Se define a un monopolio natural como la manera más eficaz de organizar la producción. Esta acción generalmente la lleva a cabo el Estado entregándosela a una sola empresa. Ejemplos de estos monopolios son la distribución domiciliaria de gas o electricidad, de agua, obras sanitarias, etc.

Mapa 4: Áreas de exploración y producción en Mendoza por parte de YPF 1932-1943.



Fuente: Elaboración propia con base en Informes Anuales a la Honorable Legislatura: 1935 a 1940 y BIP 1932-1943.

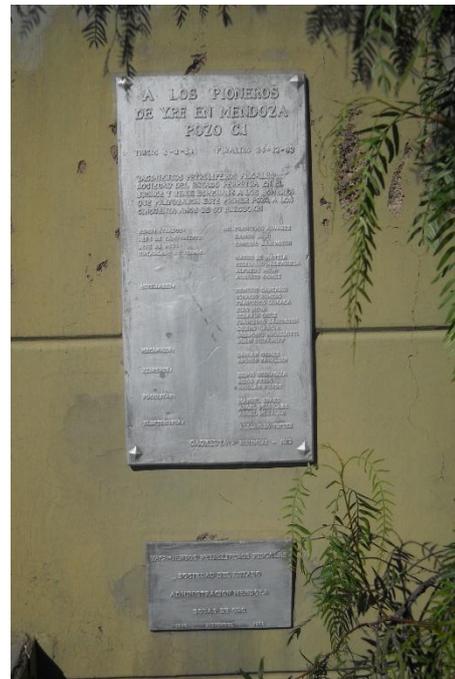
En otro orden y con respecto al primer año del acuerdo, YPF se comprometía a perforar pozos testigos o de exploración. Estos debían comprobar y cuantificar, en la medida de lo posible la napa petrolífera; caso contrario debían ser abandonados y pasarían a ser objeto de posibles cateos por particulares, hecho que prácticamente nunca sucedió. Si la zona de exploración era redituable, se transformaba en zona de producción con un área de diez mil hectáreas. En el contrato no se especificaba el plazo de la explotación, solo se mencionaba que el mismo era hasta el “agotamiento” del pozo.

Las primeras acciones de YPF se llevaron a cabo en 1932, en Cacheuta (ver Mapa 4), tal cual lo señalamos en páginas anteriores. En primer lugar, YPF limpió el pozo

Víctor y luego comenzó un pozo exploratorio a 220 metros S.O. del anterior, tal como lo muestra la Ilustración 7 y 8. Es importante resaltar que, esta fue la primera perforación de la empresa en Mendoza. Si bien estos trabajos se hacían con máquinas anticuadas (Star y Pennsylvania) los primeros trabajos indicaron la existencia del oro negro. En estas tareas estaban ocupados 80 hombres (*LP*, Mendoza, 29 de octubre de 1932).

La ubicación señalada es muy probable que se haya debido a dos factores: los estudios previos llevados a cabo por YPF y las recomendaciones de Guillermo Hilleman. En efecto, este último había manifestado que la mejor ubicación para encontrar abundante petróleo era al sur del pozo Víctor (*LA.*, Bodas de Oro, 1932: 100).

Ilustración 7 y 8: Lugar donde se perforó el Pozo C. 1 en Cacheuta y placa conmemorativa



Fuente: Fotografía del autor

Es importante destacar el trabajo en Cacheuta, puesto que la Compañía Mendocina de Petróleo (sucesora de la empresa de Fader) nunca pudo extraer mineral para su comercialización. Sin embargo, YPF encontró los yacimientos productivos en esta zona y logró una producción exitosa (pozos C-1, C-2 y C-3), aunque no de buen rendimiento

económico²⁴. Esto corroboraría por qué la empresa no construyó la destilería (en ese momento) que comentamos oportunamente, como tampoco el oleoducto.

En efecto, el hidrocarburo obtenido se destinó como combustible para las calderas de las perforaciones de Tupungato, Lunlunta y Barrancas, lo que le significó un ahorro a la empresa, al no tener que transportar este material hasta la planta de almacenamiento. A su vez, tampoco necesitaba traer combustible para las máquinas perforadoras. Esta práctica era y es usual en las empresas petroleras (Stinco, 2013).

En junio de 1933 comenzaron los estudios para realizar pozos testigos en la cuenca neuquina sur mendocina²⁵. Antes de ello, hubo que solucionar varios inconvenientes, el más importante de todos fue la construcción de caminos y puentes para llegar a los sitios a perforar (ver Mapa 4).

El matutino *La Palabra* (23 y 31 de mayo; 21 de junio y 24 de julio) detalló pormenorizadamente todas las acciones de la entidad estatal en el sur mendocino: cómo trasladaron los elementos para realizar las perforaciones, en qué la trasladaron, los inconvenientes que tuvieron, etc. En una de sus publicaciones analizaron las condiciones climáticas a las que se veían sometidos el personal contratado. En ella señalaron la falta de elementos personales con que contaban los trabajadores para soportar temperaturas que rondaban los diez grados bajo cero.

El encargado de las tareas explorativas en Malargüe fue el ingeniero José Fuchs, quien descubrió el petróleo en Comodoro Rivadavia en 1907²⁶. Además, la empresa estatal realizó estudios magnetométricos en el área de El Sosneado bajo la dirección del jefe de la Sección Magnetométrica de YPF, Ing. Oscar Leston.

Yacimientos Petrolíferos Fiscales trabajó intensamente en 1933. A las labores señaladas en el sur mendocino, cabe agregar los pozos descubridores²⁷ en Potrerillos y Lunlunta. Estas actividades demostraron la rapidez y decisión que tuvo la empresa para

²⁴ Stinco (2013: 173-174) señala que son múltiples las condiciones para establecer un régimen de explotación óptimo en un yacimiento. Algunas compañías pueden buscar maximizar ganancias por lo que extraen rápidamente todo el petróleo posible. Otras, pensando en sus fondos limitados (caso YPF) realiza explotaciones donde el resultado será lo más eficiente posible.

²⁵ Los estudios geológicos fueron realizados por el Dr. Egon Bohem (director del equipo) y los ingenieros Enrique Guarrochea y Antonio De Cándido Ojina

²⁶ La energía utilizada para accionar las máquinas sistema Fauch fue el carbón de piedra extraído de la mina Las Romanzas. Esta tarea extractiva en la propiedad de Diego Rivadeneira fue llevada a cabo por YPF. El personal encargado de la exploración en Chihuido era de 27 personas (ingeniero, capataces, etc.).

²⁷ Se llama pozo descubridor a la perforación que se realiza con el objetivo de confirmar o desechar las hipótesis que llevan a ubicar/cubicar la futura explotación. Según Stinco (2013) uno de cada diez pozos es positivo.

ejecutar el contrato convenido²⁸, según lo establecía el artículo 2°. Estos pozos, que eran de extensión, buscaban determinar hasta dónde llegaba el yacimiento de Cacheuta.

Efectivamente, para el caso de Lunlunta el pozo N° 2 demostró que poseía la misma columna estratigráfica que la zona de Cacheuta, por tanto, el petróleo que debía hallarse en ambas zonas debía ser el mismo.

Ahora bien y más allá de adelantarnos en el tiempo, ¿cuán certeras fueron estas acciones por parte de la empresa estatal? De estas perforaciones, ninguna pasó a la etapa de producción, por lo menos en breve tiempo. Más allá del concepto de riesgo minero, ¿por qué YPF llevó a cabo estos pozos descubridores, cuyos gastos fueron muy significativos para las arcas de la compañía? Es más, Landoni (1986:80-81) afirmó que las cantidades de petróleo halladas eran insignificantes. La respuesta puede buscarse, pensamos, en lograr un golpe anímico a favor del contrato y la empresa estatal

Pero, además, la empresa no solo llevó a cabo exploraciones, sino también y desde los primeros días de 1933 intentó materializar la idea de una Mendoza petrolera, a través de la construcción de edificios y planta de almacenaje en Godoy Cruz.

En el año 1934 se inició la exploración en el departamento de Tupungato, debido a su cercanía con Cacheuta y a los estudios previos que hemos comentado. Los terrenos pertenecían a una familia tradicional de Mendoza, Alurralde de Villaruel de la Reta, que tenía diversos negocios en la provincia, uno de ellos eran las bombas de nafta en la vía pública. Esto significa que ya participaban de la cadena de valor del petróleo y explica que esta familia hiciera una presentación jurídica a la gobernación para impedir el trabajo de YPF en sus terrenos. No obstante, el Poder Ejecutivo apoyó la labor de la empresa estatal²⁹.

El primer pozo de exploración en Tupungato se perforó el 19 de marzo de 1934, conocido como T. 1 (zona de Cienaguita, región noroeste del departamento). El encargado de estas tareas fue el ingeniero Francisco Álvarez, con 22 trabajadores a su cargo. Las primeras perforaciones tuvieron algunos inconvenientes que debieron salvar los técnicos. Una de ellas fue el aprovisionamiento de combustible para accionar la maquinaria. En un primer momento, se utilizaba leña, traída desde la ciudad de Mendoza (distante a 80 km), dificultad que se solucionó parcialmente utilizando petróleo crudo traído desde los pozos

²⁸ Señalemos que YPF también contribuyó ese año con la perforación de pozos en busca de agua en diversos sitios de la provincia, como, por ejemplo, el llevado a cabo en Eugenio Bustos (San Carlos).

²⁹ Ver, por ejemplo, Provincia de Mendoza, 1938, p. 786-788 y 1108-1109. En 1936 el gobierno de la Nación autorizó la compra de estos terrenos, de mil hectáreas.

de Cacheuta, luego con la misma producción extraída de los pozos de Tupungato³⁰. El otro inconveniente fue la provisión de agua para el proceso de perforación, la solución provino con la construcción de un ducto de 10 km que trajo el líquido desde la estancia Atamisque. La importancia de la explotación del campamento Tupungato llevó a la empresa estatal a dividirla en cuatro partes: Yacimiento Tupungato N° 1, La Cienaguita, La Angostura y Refugio (ver distribución de pozos en Anexo IV). Cada sección tenía 124 pertenencias mineras y de esta manera abarcaban a prácticamente todo el departamento. Es decir, para YPF, Tupungato fue el punto neurálgico de su acción productora en Mendoza.

En forma complementaria, desde el punto de vista técnico, en esta etapa exploratoria, la perforación en Lunlunta (departamento de Maipú) fue la más importante. En esta zona no se tenía registro de existencia de petróleo, y luego de una serie de cateos, se perforó un pozo testigo (el N° 2) a 2.476 metros, el más profundo en el país para ese momento y uno de los mayores en América Latina (*BIP*, 1937 (160): 78). Estas tareas confirmaron la existencia de una napa con reservorios importantes.

Además de lo mencionado, también en 1934 continuó YPF con las perforaciones en Cacheuta. La cantidad de pozos de exploración y/o explotación en toda la provincia de Mendoza entre 1932-1934 fue de 10.

A las nuevas zonas de perforación deben sumarse, por último, lo realizado en el Sosneado durante el año que estamos analizando. El primer pozo se inició en agosto, pero lo relevante en este yacimiento fue el pozo N° 3. En efecto, esta perforación fue llevada a cabo por YPF en convenio con la Sociedad Río Atuel Ltda. puesto que la ubicación de este estaba en la propiedad de la compañía privada. Si bien el petróleo extraído era escaso (2 o 3 m³ por día) muestra la interacción entre las dos empresas para producir la mayor cantidad de hidrocarburos posibles.

Los efectos multiplicadores de estas acciones se corroboran en distintos espacios. Por ejemplo, varios legisladores de San Juan solicitaron en diferentes momentos de 1934 que el poder ejecutivo provincial iniciaría conversaciones con Yacimientos Petrolíferos Fiscales con el objeto de lograr un convenio de exploración similar al de Mendoza³¹.

³⁰ La provisión de leña para las diferentes zonas fue todo un inconveniente a solucionar por parte de YPF. Por ejemplo, en setiembre de 1937 publicó en los diarios mendocinos licitaciones para proveer este combustible vegetal para Pampa Amarilla.

³¹ Ver, por ejemplo, *LA* 20 y 22 de octubre de 1934.

Según los funcionarios, esta repartición estaba creando una nueva industria y aportaría grandes beneficios a la provincia vecina.

Por su parte, la Cámara de Comercio de San Rafael también aprobó la labor de YPF. En una misiva enviada al presidente de la entidad señalaban:

Esta Cámara de Comercio... compenetrada de la acción que esa repartición desarrolla en Mendoza y en especial en San Rafael, en pro de la explotación petrolífera que no dudamos abunda en el subsuelo de nuestra Zona Sur, ha creído su deber hacer llegar al Sr. Presidente unas palabras de aplauso y de adhesión a la obra que lleva a cabo, a fin de que sirvan de aliento, si es menester, para proseguir los trabajos iniciados hasta la comprobación total y definitiva de las riquezas existentes en nuestro departamento (Diario *Voz Provincial*, 20 de agosto de 1934).

A fines de 1934 la empresa estatal creó una administración central para todo el territorio de Mendoza, con vistas a resolver directamente los problemas que pudieran surgir en las distintas zonas de trabajo que tenía YPF en todo el territorio provincial y de esta manera agilizar la exploración y posterior producción de cada yacimiento. La administración se ubicó en Luján de Cuyo y su primer encargado fue Alberto Landoni³², también se designaron responsables zonales: José Messone, en Tupungato; Álvarez, en Cacheuta y Fuchs en la zona sur (Sosneado y Malargüe). El representante legal en Mendoza, a partir de 1935 fue Edmundo Correas³³, mientras que el jefe de geología fue Egon K. Boehm (ver Tabla 10). Enrique Cánepa, que en 1934 era el director de la destilería de La Plata, fue el encargado de poner en funciones la administración y anticipó que el próximo paso sería la construcción de una destilería para procesar el petróleo extraído de Tupungato (*LA*, Mendoza, 5 de setiembre de 1934).

Ahora bien, ¿cuál pudo haber sido el motivo de generar una administración en Mendoza? ¿Los estudios exploratorios iban confirmando la importancia posterior de Mendoza? Pensamos que sí. Los hallazgos que los pozos descubridores iban mostrando, permitieron suponer a YPF que la provincia podía transformarse en una zona productora de relativa importancia. Tengamos presente, el espacio físico que abarcaban las zonas exploradas de Mendoza (Mapa 4). Las otras que ya estaban en producción (Comodoro Rivadavia, Plaza Huincul, etc.) eran geográficamente reducidas, fue por este motivo, suponemos, la necesidad de una organización como la planteada en el párrafo anterior.

³² Alberto Landoni, era ingeniero egresado de la Universidad de Buenos Aires, su especialidad era la perforación (Strata, 2010). Fue un autor prolífico sobre diferentes métodos de perforación. Anteriormente había trabajado en los campamentos de Salta y Comodoro Rivadavia.

³³ Antes de asumir este cargo, era subsecretario de hacienda de la provincia. Además, fue historiador, creador de la Junta de Estudios Históricos de Mendoza; creador de la Universidad Nacional de Cuyo y director del diario *La Libertad*.

La alta vinculación entre el gobierno provincial e YPF se confirma al revisar numerosos decretos que garantizaban obras de infraestructura y servicios esenciales para avanzar en las etapas de exploración y posteriormente la explotación en los diversos parajes mendocinos. Mencionamos como ejemplo, la construcción de servidumbres, el otorgamiento de agua, la construcción de caminos, la instalación de postes telefónicos, etc³⁴. En la ejecución de estos decretos, también participaron algunas reparticiones del gobierno como, por ejemplo, el Departamento General de Irrigación para tareas de canalización de aguas o la Dirección Provincial de Vialidad que con sus maquinarias mejoró, amplió o construyó algunos caminos o servidumbres para YPF.

Es importante remarcar esta relación, puesto que, el gobierno siempre favoreció a la empresa petrolera. Algunos damnificados de estos decretos interpusieron recursos a los decretos gubernamentales. Al caso de la familia Villarruel comentado anteriormente, podemos añadir la Compañía de Electricidad de Los Andes que intentó impedir la instalación de cables telefónicos y la construcción de una servidumbre en un terreno lindero a Cacheuta³⁵.

Guillermo Cano, tal cual se mencionó, fue el segundo gobernador en esta etapa. Una de sus primeras acciones, apenas inaugurada su gestión, fue viajar a las zonas de explotación petrolera. Su interés era conocer *in situ* la acción de YPF. Este acto puede analizarse desde varias aristas. Una de ellas, apoyar las tareas realizadas por el ente estatal en la provincia, pero también, controlar las labores de la empresa y promover una mayor actividad. En este recorrido fue acompañado por su ministro de Industrias, Obra Pública y Riego, ingeniero y empresario vitivinícola Frank Romero Day. Es importante resaltar que, Romero Day tenía un pensamiento proteccionista de la industria y que el Estado debía arbitrar los medios para fomentarla. Su primera intervención política en este sentido se produjo en el año 1923 en la Cámara de Diputados de la Nación con el fin de apoyar el proyecto de Ley de Aduanas del gobierno de Alvear. (Padoan, 2013).

Guillermo Cano en su discurso de apertura de las sesiones ordinarias de la Legislatura en 1935 informaba que YPF había perforado hasta ese momento 27 pozos en la provincia. La producción constaba de varios pozos que no producían significativos volúmenes de petróleo (3 a 4 m³ por día) pero eran suficientes para abastecer las calderas

³⁴ Consultar en ROMIOP, entre otros los decretos 659 (20 de diciembre de 1933), 464 (22 de agosto de 1934), 114 (28 de mayo de 1935), 243 (22 de junio de 1936), 678 (30 de octubre de 1937) o 249 (16 de febrero de 1938)

³⁵ Para ampliar este tema, ver en BO (1940) decretos N° 488, 489 y N° 935 del 12 de agosto y 14 de diciembre, respectivamente.

en los campamentos (Provincia de Mendoza, 1938: p. 151-152). Esto implicaba que los esfuerzos estatales en ese primer momento se centraron en la etapa exploratoria. Como es sabido, es el momento de mayor riesgo minero y de mayor inversión (Stinco, 2013). Este riesgo minero era alto debido a que, si bien se conocía la potencialidad de la zona, no había certeza de las reservas a hallar.

En efecto, en 1935, además de los trabajos en las zonas que hemos mencionado, YPF comenzó a explorar en el departamento de La Paz -este mendocino- y en Pampa Amarilla -al SO de Malargüe-. La inversión realizada en este último lugar fue importante. Según declaraciones del ingeniero Carlos Campodónico (reemplazante de Landoni -ver Tabla 10-) el costo de la perforación exploradora fue de \$500.000 (LA, Mendoza, 20 de julio de 1937). El administrador de YPF en Mendoza señalaba que este costo se produjo por la dificultad del traslado de los elementos necesarios para la perforación.

En esta primera etapa (1932-1938) no hubo una producción significativa, los trabajos exploratorios de los técnicos de la empresa estatal y los de Stappembecck iban a permitir la producción de los grandes pozos de Tupungato, Barrancas, Lunlunta y Ranquilco. En la tabla 7, presentamos un resumen de las zonas donde se realizaron pozos de exploración.

Tabla 7 *Áreas con pozos de exploración*

Año	Localidad
Julio 1933	Lunlunta y Potrerillos
Agosto 1933	Malargüe
Marzo 1934	Tupungato
Agosto 1934	Sosneado
Setiembre 1935	Pampa Amarilla
Setiembre 1937	Ranchitos
Febrero 1938	Huaquerías
Marzo 1938	Ranquil Có

Fuente: *Elaboración propia en base a BIP 1933-1938*

Si analizamos los pozos exploratorios perforados con las áreas cateadas y estudiadas geológicamente (Mapa 4), advertimos una gran diferencia en la tarea desarrollada. En efecto, las segundas fueron más extensas que las primeras. Pero esta

acción era totalmente congruente con los objetivos planteados por la empresa a nivel nacional y con el contrato de 1932.

Estilo de gestión

El presidente de YPF, ingeniero Ricardo Silveyra, viajó constantemente a Mendoza desde la firma del acuerdo en 1932. En cada arribo, no solo visitó los adelantos que la empresa iba realizando en la provincia, sino que también, promocionó las próximas acciones que YPF iba a llevar a cabo en cada zona.

En efecto, por ejemplo, en octubre de 1932 y junto a una comisión especial viajó a Mendoza para supervisar los trabajos en Cacheuta narrados oportunamente. En su visita adelantó dos noticias importantes: estaba en estudio la adquisición completa de las pertenencias mineras en el Sosneado³⁶ (ver *infra*) y el geólogo Ricardo Stappembeek iba volver a la provincia para continuar los estudios geológicos de las áreas petroleras (LA, Mendoza, 28 y 29 de octubre de 1932). Los informes favorables indujeron a YPF a formar dos comisiones técnicas para confeccionar un plan de trabajo sistemático de exploración y perforación en las zonas de Cacheuta y Sosneado.

La presencia del nuevo presidente de la empresa estatal en la provincia, junto a algunos directivos de esta, definió un estilo de gestión³⁷ durante toda la década de 1930. Cada nuevo pozo explorador, cada nueva bomba de nafta, etc., contó la visita de Ricardo Silveyra o un alto directivo de la empresa, acompañado por las autoridades provinciales. A su vez demuestra la mayor afinidad política entre la dirigencia local y las autoridades nacionales. Es preciso comentar también las periódicas visitas de inspección de los cuadros técnicos formados en la empresa nacional.

Por otra parte, tanto Solberg (1986) como Gadano (2006) critican la falta de exploración³⁸ llevada a cabo por Mosconi en el sur patagónico. Ambos autores señalan que el primer presidente de YPF realizó una explotación intensiva del yacimiento de Comodoro Rivadavia, lo que generó a fines de 1920 una merma en la producción

³⁶ José Bernardo Eddis era el representante de tres compañías que trabajaban conjuntamente el área de El Sosneado: Compañía Río Atuel Limitada, Piedras de Afilar Land Company Limited y Sociedad de Estancias y de Industrias Argentinas Compañía Limitada. Comprendían una extensión de 897.532 hectáreas. (Ministerio de Agricultura de la Nación, 1938: 714-715).

³⁷ Hodgson (2007: 89-115) señala que en las instituciones existen reglas o hábitos de conducta que marcan estilos de conducción. Esta sería la explicación de la presencia de las autoridades de YPF.

³⁸ La exploración petrolera es importante porque además de cuantificar las posibles cantidades de petróleo a explotar, ubica también las reservas potenciales con que cuenta la empresa para encarar proyectos de largo alcance. Estas reservas, en lenguaje petrolero, son las que le permiten encarar un proyecto de largo alcance. Para más detalles, consultar a Stinco (2013)

petrolera. En contraposición, la acción emprendida en Mendoza sugiere que Silveyra hizo todo lo contrario.

Al asumir Ricardo Silveyra la presidencia de la empresa estatal observó que la gestión de Mosconi, muy importante en muchas áreas, tuvo una falencia en cuanto a la búsqueda de reservas comprobadas. Por tanto, esta fue la misión principal de la nueva gestión y que a su vez estaba en consonancia con los diferentes decretos, tanto provinciales como nacionales, que resguardaron extensas áreas para que YPF pudiese llevar a cabo estudios exploratorios.

En este marco, se entiende que, para dar continuidad al trabajo ya realizado, y en vigencia de la Ley N° 12.161 (ley nacional referida a minas de petróleo), el gobernador Guillermo Cano prolongara la extensión de las reservas petroleras para YPF (*BOPM*, 17 de junio de 1935)³⁹. En efecto, dicha ley nacional establecía en su artículo 398 que el gobierno provincial debía dejar expresamente asentada el mantenimiento de la reserva, caso contrario estos territorios eran pasibles de ser solicitados para cateos por particulares.

Eslabonamientos

Por otra parte, la producción petrolera generó el nacimiento, reconversión o llegada de otras industrias a la provincia. Esto ocasionó que la acción de Yacimientos Petrolíferos Fiscales convirtiera a la provincia en un polo de crecimiento. Este concepto lo propuso François Perroux (1964 y 1973) para señalar áreas que promovían la aglomeración de industrias.

La industria hidrocarburífera (en toda su cadena de valor), al inducir nuevos mecanismos de producción y/o generar adaptaciones de ella, tuvo una vocación a convertirse en industria-clave. Efectivamente, Perroux señalaba (1964: 162-163) que las industrias que trabajan materia prima, energía, etc., tienen ese efecto en espacios económicos. Es importante tener presente que este concepto, como enfatiza el autor, es un instrumento simplemente de análisis y, por lo tanto, esencialmente relativo.

El impulso que genera viene acompañado, a su vez, por un efecto aglomeración que tiene que ver con reunir en un mismo punto geográfico actividades complementarias que promueven la acumulación de beneficios y de costos. Una vez aglomeradas las

³⁹ Es importante mencionar que Mendoza fue la única provincia petrolera que renovó la reservas para YPF, en sintonía con la Nación y su declaración para los territorios nacional. Es decir, Jujuy y Salta no lo llevaron a cabo. Por otra parte, sí lo hicieron San Juan, San Luis y Buenos Aires (para la parte sur de la provincia) y Córdoba (el sector norte). Aunque, estas últimas no tenían petróleo.

unidades motrices y el desarrollo de la infraestructura de transporte, empieza a haber un crecimiento tanto en la oferta como en la demanda de las unidades económicas, lo que lleva a la aparición de nuevas actividades económicas y, con ello, a un aumento en las posibilidades de producción y la consecuente configuración de un polo de crecimiento (Perroux,1964: 182).

La relación entre la industria petrolífera y el fortalecimiento o creación de otras nuevas empresas fue un pensamiento tanto de la gobernación mendocina como de los directivos de YPF. En efecto, estos deseos/concreciones se manifestaron en el discurso de renovación del contrato de 1940. En tal sentido el diario mendocino *Los Andes* señaló en su editorial:

...para que la influencia de descubrimiento y utilización de la nueva riqueza que se nos incorpora sea fecunda, se hace necesario que los gobiernos obren con juicio, con mesura y con un sentido patriótico respecto a la Provincia y a su porvenir... y que se produzca el fomento de nuevas industrias y la protección y afianzamiento de las actuales (17 de junio de 1940).

Por su parte, las palabras emitidas por el ministro de Economía, Obras Públicas y Riego de Mendoza, José María Alurralde⁴⁰, en el acto de inauguración de la nueva refinería de Luján de Cuyo (diciembre de 1940), fueron similares a las señaladas por el matutino. En esa ocasión el funcionario manifestaba *...el cuadro de una economía que se renueva gallardamente, alejándose cada vez más de la monocultura, para dar mayor solidez a su estructura mediante la implantación de nuevas industrias.* (BIP, N° 197: 27)

Entonces, las palabras manifestadas tanto por la editorial del diario como por el ministro José Alurralde pueden ser contrastadas tomando como elemento analítico el pensamiento del François Perroux⁴¹. Este autor francés plantea el concepto de polo de crecimiento al señalar que algunas industrias pueden ejercer como industrias motrices al atraer otras industrias o generar un mayor comercio en un lugar geográfico determinado.

En efecto, a mediados de 1937 se había instalado en Mendoza una sucursal de la firma alemana Thyssen-Lametal. Esta compañía se especializaba en la venta de caños con y sin costuras (ver Ilustración 9). Entonces, el aumento del trabajo petrolero con pozos de

⁴⁰ José María Alurralde era ingeniero, graduado de la Universidad de Birmingham. Sus compañeros de estudios fueron Agustín Rosas y Emilio López Frugoni (quien en 1940 fue designado como director de la Dirección Nacional de Vialidad).

⁴¹ Para el presente análisis tomamos dos obras del autor francés: *La economía del siglo XX* (1964) y *Los polos de desarrollo y la planificación nacional, urbana y regional* (1973). En estos trabajos el autor explica los conceptos de crecimiento desequilibrado, unidad motriz, polo de crecimiento y polo de desarrollo. El autor señala que es una característica en los países que el crecimiento no se da en todo el territorio a la vez, sino que se manifiesta en puntos o polos de crecimiento con intensidades variables.

exploración y/o de producción en diversas zonas, promovió la llegada de esta empresa que vio en la industria petrolera un comprador potencial de sus productos.

Ilustración 9: *propaganda de la empresa Thyssen-Lametal*



Fuente: *LA*, 27 de agosto de 1938

La compañía de transporte Expreso Carrodilla fue otra empresa que estuvo asociada al petróleo. Había sido fundada en 1934 por Juan Gómez con ocho camiones Ford (Ilustración 10). La capacidad de transporte iba desde los 8.000 hasta los 30.000 kg. por vehículo (*LA*, Mendoza, 25 de octubre de 1936 y 9 de julio de 1940). Su tarea era trasladar el petróleo extraído de Tupungato y llevarlo a la destilería. Esta se realizaba durante las 24 horas del día, por lo que cada camión necesitaba entre 2 y tres choferes.

La empresa originalmente había surgido como trasladista de bultos generales y especialmente como transporte de vino. Realizaba viajes dentro de la provincia llevando mercancías a distintos lugares o a los accesos del ferrocarril. En 1936 había incorporado 6 camiones nuevos y varios acoplados, también de la marca Ford. Sin embargo, y debido a su contrato con YPF en 1939 la empresa invirtió en otras marcas: Chevrolet y Dodge. A su vez debió modificar varios camiones al necesitar tanques en vez de cajas. La capacidad de transporte iba desde los 8.000 hasta los 30.000 kg. por vehículo (*LA*, Mendoza, 25 de octubre de 1936 y 9 de julio de 1940).

Ilustración 10: *propaganda de Ford y Expreso Carrodilla*



Fuente: Diario *Los Andes*, 25 de octubre de 1936

Los costos operativos que YPF debía abonar por el transporte de crudo, entre la zona de explotación y la destilería de Godoy Cruz, alcanzaron los \$140.000 mensuales entre junio y diciembre de 1940 (*El Volante de Cuyo*, 26 de enero de 1941).

También, en el campo minero nació en 1936 la empresa La Elcha S.A. Sus fundadores fueron Luis De Luca y Manuel Tellechea que habían trabajado anteriormente en la extracción de arcilla y azufre. Esta compañía extrajo bentonita de diferentes zonas de Luján de Cuyo (Cacheuta, Potrerillos, etc.). Este mineral de segunda categoría lo utiliza aún hoy la industria hidrocarburífera para fortalecer la viscosidad y controlar el filtrado, fortalecer el revoque en las paredes de un pozo y de esta manera suspender los sólidos perforados. A su vez, incrementa la capacidad de limpieza del lodo.

La explotación de este mineral fue comprada por YPF a partir de 1938, siendo el primer beneficiario en el país. Gracias a esta acción la producción de bentonita se transformó en industria nacional (Tellechea, 1946). La empresa estatal la utilizó para diversas perforaciones que tenía: Huaquerías, varios pozos en Tupungato (T-10 T-19, T-22 ver Anexo IV), etc. Pero también para otras zonas petroleras como Plaza Huincul y Comodoro Rivadavia. De esta manera la bentonita mendocina abasteció a toda la explotación petrolífera de Yacimientos Petrolíferos Fiscales.

Es importante señalar, que este mineral hasta su descubrimiento en Cacheuta era importado desde Estados Unidos, bajo el nombre de barro para inyección (Tellechea, 1946: 237). Entonces, La Elcha también se enmarcaría como una industria sustitutiva de importaciones, actividades que venía dándose desde los inicios de la década de 1930s.

Por último, la edificación de diferentes edificios, casas, instalaciones, fábricas y las destilerías e incluso clubes sociales fueron otra rama económica que generó el petróleo: la construcción⁴².

En cada zona de exploración-producción hubo diferentes construcciones para los trabajadores que laboraban en ella. Estas edificaciones, generalmente de adobe, según los comentarios aportados por los matutinos, eran confortables y estaban compuestas de: una residencia para obreros con baños, sala-comedor, casa para el jefe de la zona, un habitáculo para ubicar provisiones y material de trabajo, enfermería de primeros auxilios (ver Anexo III).

3.2.2 Entre el incremento de la producción y los problemas de abastecimiento energético (1938-1943)

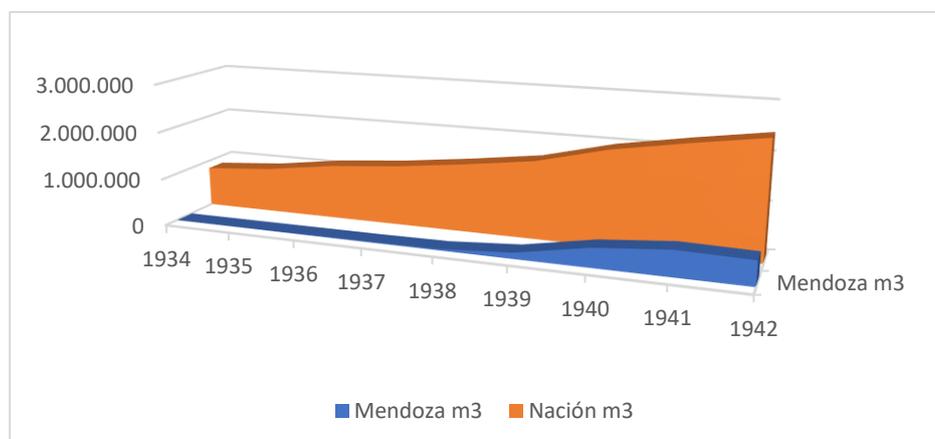
Los pozos exitosos alentaron la continuación de los trabajos exploratorios y profundizaron la producción. Esta situación brindaba una oportunidad para resolver el grave problema de abastecimiento energético que ya se presentaba y se agudizó con la IIGM. En el marco de este complejo contexto se firmaron dos acuerdos más entre la provincia de Mendoza e YPF.

Aróstegui señala que los hechos históricos no existen, sino la trascendencia que los historiadores le dan a ciertos acontecimientos del pasado que por su posición en el tiempo marcan un antes y un después. (Aróstegui, 1995: 199). Esto fue lo que sucedió para nosotros con la explotación del pozo T-19.

Efectivamente, fue un 29 de julio de 1938 cuando la surgencia de esta mina y su gran producción diera comienzo a la segunda etapa. Luego siguieron las producciones de Barrancas, Lunlunta y toda la zona de Malargüe (ver Mapa 4). Los nuevos pozos del primer yacimiento mencionado (pero principalmente el T-19 y los que le siguieron) cuadruplicaron la explotación provincial en un solo año (Gráfico 5); se inició, así, una tendencia que posicionaría favorablemente a la provincia respecto de otras zonas petroleras.

⁴² Graciela Moretti (2014) señala que las causas de muchas de las construcciones realizadas por YPF en esta época tenían por fin el parternalismo.

Gráfico 5: *Producción de petróleo en Mendoza y República Argentina por YPF (1934-1942)*



Fuente: Elaboración propia a partir de *Boletín de Informaciones Petroleras –BIP–*, Buenos Aires 1934-1942

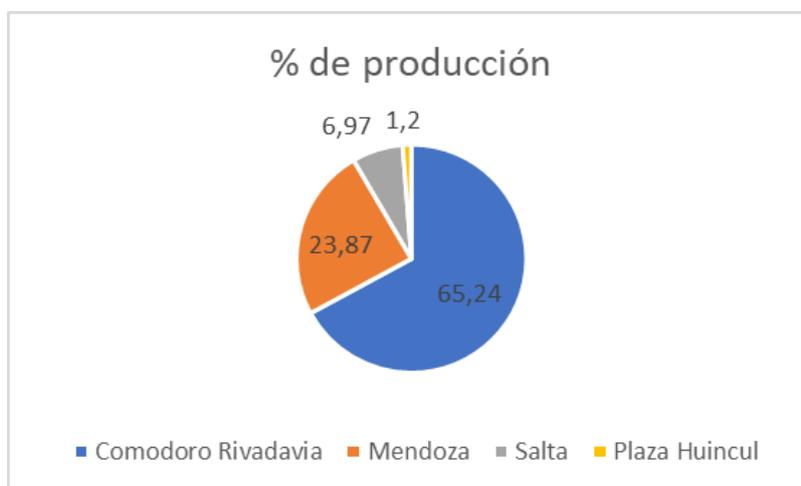
La producción mendocina creció 211% entre 1939 y 1940 (Tabla 8), y luego un 30% más al año siguiente. Se rompió la escasa participación previa de la provincia: mientras que en 1934 sólo representaba el 0,1%, siete años después su producción ascendió al 23,87% del nacional. (Gráfico 6).

Tabla 8: *Comparación de las producciones obtenidas en 1939-1940*

Yacimiento	1939 m ³	1940 m ³	Aumento m ³	% de aumento
Mendoza	128.398	399.279	270.881	211%
C. Rivadavia	1.316.931	1.346.539	29.608	2,2%
Plaza Huincul	101.862	107.379	5.517	4,9%
Salta y Jujuy	78.013	130.055	52.042	66,6%

Fuente: Elaboración propia en base a Memoria de YPF (1940)

Gráfico 6: Porcentaje de producción en 1941 en m³ por distritos mineros.



Fuente: Elaboración propia a partir de *BIP N° 216*, 1942

La producción alcanzada en 1940 posicionó a la provincia como el segundo distrito minero del país, detrás de Comodoro Rivadavia y por delante de Salta y Plaza Huincul (ver Gráfico 7). El año siguiente, con el aumento de producción confirmó esta posición.

El incremento de la explotación de petróleo fue de tal magnitud que, en 1942, debió ralentizarse la extracción de crudo debido a la imposibilidad de transportar tanto volumen al litoral argentino, así como de refinarlo (*BIP*, 141: 27). Pero también a la falta de suministros-repuestos importados debido al conflicto bélico mundial⁴³.

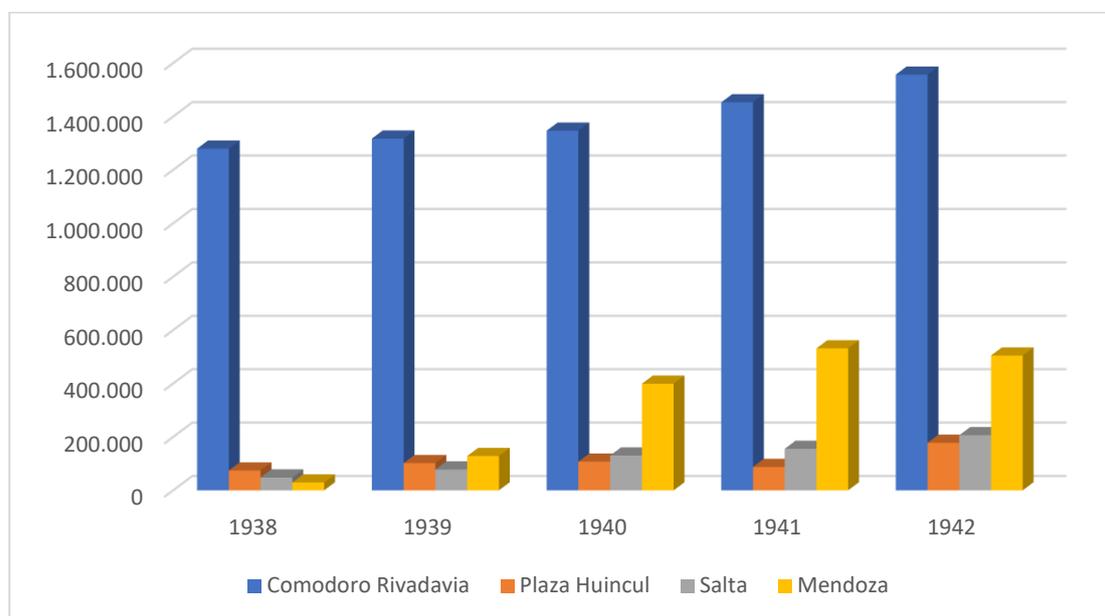
Ahora bien, si lo miramos en comparación con otras zonas, en cuanto a porcentaje de producción en el último año, se confirmaría lo que señalamos: Mendoza se posicionaba como zona productora estratégica para colaborar en los problemas de abastecimiento

⁴³ La empresa estatal tenía una oficina de compras en Nueva York y como bien detalla Escudé (1983) los suministros para el trabajo hidrocarburífero fueron un elemento de presión por parte del país del norte, por lo que los materiales que no pudieron obtenerse en el exterior fueron sustituidos con material disponible en los pozos abandonados. En efecto, YPF comenzó a destapar pozos y extraer las cañerías, que se repararon y reacondicionaron para su utilización. Este proceso, que en ciclos de estabilidad es económicamente oneroso e ineficaz, fue necesario debido a las restricciones comentadas. Es importante mencionar que, para nuestra época de estudio, eran pocos los países que contaban con la tecnología para fabricar estos tubos: Estados Unidos, Alemania, Unión Soviética, Francia e Inglaterra (Yergin, 1992).

En sentido similar, se procedió con maquinarias y herramientas de perforación y explotación. Se reacondicionaron aquellos artefactos que pudieran volver a ser utilizados, mientras que muchas máquinas en desuso se convirtieron en repuestos para aquellas que aún funcionaban.

energético. La Tabla 9 indica que la provincia era quien más había producido porcentualmente en el último año.

Gráfico 7: República Argentina. Principales distritos mineros. Producción de petróleo en m³ (1938-1942).



Fuente: Elaboración propia a partir de *BIP*, 1938-1942

El aumento de la producción generó el interés de la administración del entonces gobernador Rodolfo Corominas Segura (1938-1941). En su discurso de apertura de las sesiones legislativas, de 1939, le otorgó una importancia relevante: demostró los avances en la etapa exploratoria realizados por YPF. Luego enumeró los volúmenes de petróleo producido con los números de pozos perforados y finalmente, con una perspectiva más proyectual, informó la construcción de una nueva destilería y, para ello, la necesidad de un soporte legal específico para el sector (Provincia de Mendoza, 1940: 201). Lógicamente, describió los beneficios que produjo toda esta acción llevada a cabo por la empresa estatal.

La exigencia de contar con agua suficiente para la refinación del petróleo⁴⁴, motivó la sanción de la Ley N° 1316 durante 1939. Esta declaró de utilidad pública terrenos ubicados en la margen derecha del río Mendoza, en Luján de Cuyo. Posteriormente, estos terrenos fueron cedidos a YPF para la construcción de la Refinería en el citado departamento.

⁴⁴ En varias etapas de la destilación del petróleo se utiliza agua. Por ejemplo, al momento de extraer la sal contenida en el crudo, en el fraccionamiento complementario llamado “stripping”, etc. (Kaindel, 2011).

Retomando la importancia del pozo T-19, pero desde el punto de vista de la seguridad, la mina mostró la alta vulnerabilidad que tenía YPF en los campamentos de Mendoza. En efecto, la noche en que brotó petróleo producto de su surgencia, provocó un incendio de gran magnitud. Las tareas de sofocación fueron llevadas a cabo por 100 hombres de la compañía. Sin embargo, y más allá de los esfuerzos, no pudieron apagar las llamas. El único logro fue contener el incendio y asegurar que este no se expandiera.

Los elementos contra incendios traídos desde la destilería de Godoy Cruz tampoco apaciguaron el fuego. Fue necesario traer dotaciones de bomberos de las comunas de Luján de Cuyo, Ciudad de Mendoza y Godoy Cruz que trabajaron conjuntamente en turnos de 12 horas. El incendio fue sofocado 3 días después gracias a máquinas modernas traídas desde la destilería de La Plata, las cuales arrojaban foamita para apagar las llamas.

El siniestro de Tupungato fue el primero de esa naturaleza que se registró en Mendoza. La mayor tragedia fue la muerte del jefe del pozo, José Guerreiro Apolonia, portugués, de 33 años. A su vez, fue uno de los que ocasionó más pérdidas a YPF, por cuanto las llamas inutilizaron valiosas máquinas modernas adquiridas, la mayor parte de ellas, en EUA. El costo total ascendió aproximadamente \$600.000 (LA, Mendoza, 24 de julio de 1938)⁴⁵.

Una vez que el pozo T-19 comenzó a funcionar en óptimas condiciones, fue visitado por el gobernador Guillermo Cano en conjunto con uno de los directores de YPF (Enrique Cánepa) y el administrador local (Carlos Campodónico). En esa oportunidad los ingenieros le manifestaron que producía 180 m³ por día de petróleo, pero que su potencial era de 350 m³. Esta diferencia se producía por la poca capacidad de destilación que tenía la planta de Godoy Cruz y la falta de la capacidad de transporte del mineral (ver *infra*). Cánepa señaló que las soluciones a estos inconvenientes estaban siendo estudiados por la empresa y que era muy probable que se construyera una nueva destilería con capacidad para tratar todo el petróleo que pudiera explotarse en Mendoza. Efectivamente, YPF anunció tiempo después la edificación de una planta que se ubicó en Luján de Cuyo.

La prensa local, como caja de resonancia de la población de Mendoza, señaló la importancia de la producción de Tupungato. Los editoriales publicados numeraron los

⁴⁵ Entre los elementos destruidos figuraban dos motores de 240 caballos de fuerza cada uno, un equipo perforador de capacidad para 500 m., una torre Rotary de 45 m. de altura que estaba montada sobre una plataforma de 2.40 m. de alto que contaba además con freno hidráulico, zarandas vibratorias, dos bombas de 16x7 ¼ pulgadas, etc.

distintos beneficios que la industria petrolera podía traer a Mendoza: más trabajo, más recursos a las arcas del estado y que se traducirían en más y mejores obras, etc.

Ilustración 11: *propaganda de YPF*



Fuente: *LA*, 15 de marzo de 1939

Paralela a la prédica del periodismo mendocino, YPF también promocionó su labor productiva. En diversos momentos del año la empresa estatal realizaba propagandas (como la ejemplificada en la Ilustración 11) para divulgar su actividad industrial. Al mismo tiempo indicaba que su tarea engrandecía al país. Este nacionalismo petrolero, como vemos, era una continuación del de la década del '20. En el caso específico de la Ilustración 11, se muestra la actividad de la empresa estatal centrada en su importante producción de Tupungato. En ese sentido, hay un paralelismo con la simbología de la importancia que para el país tenía Comodoro Rivadavia.

La producción creciente de Tupungato propició la firma de un nuevo convenio (que analizaremos a continuación). A su vez, con el fin de proseguir la explotación de los diferentes yacimientos era necesario, primeramente, asegurar la exploración en diversas áreas todavía no prospectadas. Es por esto que el ente nacional propendió la extensión de la reserva decretada en 1931. En efecto, esta ordenanza vencía el 13 de febrero de 1941 y en caso de no ser renovado, cualquier interesado en explorar y/o explotar algún territorio mendocino, podía solicitarlo a la Dirección de Minería a través de las disposiciones vigentes.

A tal efecto, el gobierno de la Provincia renovó el decreto N° 304 (1931), a través de la disposición N° 354 del 15 de junio de 1940. Entre los considerandos señalados por Corominas Segura para aprobar la normativa argumentaba que:

El P.E. tiene el convencimiento de que en esta hora, la explotación del petróleo por el Estado es una profunda significación para la independencia y soberanía nacional, por lo que conviene, sin discutir ventajas de otro orden, disponer la reserva de toda la Provincia para la exploración y explotación de las minas de hidrocarburos sólidos y líquidos por parte de Yacimientos Petrolíferos Fiscales, repartición técnica por intermedio de la cual el Estado Nacional explota esta industria y propende su engrandecimiento (ROMIOP, decreto N° 354/40).

Más allá de este decreto y de la zona comprendida en él, la empresa estatal solicitó durante el segundo semestre de 1940 permisos de cateos en diferentes lugares fuera de los territorios abarcados en la normativa. Situación que repitió en 1941. Empero, no realizó perforaciones de exploración en ellas. ¿Por qué tomó esta decisión la empresa? ¿Tuvo un fin especulativo y acaparador por parte de la compañía con el objetivo de poseer cualquier territorio probable de petróleo? Mencionemos que realizó prospecciones en la zona de Vacas Muertas, donde afirmó que había grandes posibilidades de encontrar petróleo (YPF, 1940).

Es probable que estas acciones se hayan debido a varias circunstancias. En primer lugar, haber encontrado un horizonte petrolero importante en Ranquilcó (Malargüe) y que, por tanto, confirmó los estudios preliminares de los geólogos. En segundo lugar, la creación de un par de compañías privadas que iban a explotar hidrocarburos sólidos y líquidos (y otros minerales) en el distrito minero de El Sosneado (ver *infra*). Por último, a la necesidad que estaba viviendo Argentina de abastecerse de grandes cantidades de combustibles debido a la falta de importaciones producto de la guerra. Entonces, Mendoza se convertía en una zona de producción muy importante y de consideración estratégica para revertir esta situación.

En efecto, las diferentes tareas que YPF venía realizando pueden ser analizadas en la Tabla 9: pozos ya terminados, es decir listos para extraer petróleo, en Del Petiso o Ranquilcó u otros en preparación en un área nueva, Pampa Palauco⁴⁶. Durante 1942 este proceso continuó con más solicitudes en estas áreas y en algunas nuevas como ser el departamento de San Carlos.

⁴⁶ Finalmente, estos pozos, más allá de estar listos para producir, fueron abandonados temporariamente.

Tabla 9: Pozos realizados por YPF en Mendoza 1932-1943

Lugar	Cant. de pozos (exploración y producción)	Pozos productivos	Producción diaria
Cacheuta	52	18	40 m ³
Barrancas	2	2	50 m ³
Del Petiso	1	---	---
El Carrizal	1	---	---
Lunlunta	6	3	180 m ³
Potrerillos	2	0	---
Ranquilcó	2	1	17
Pampa Palauco	1	---	---
Tupungato	31	17	780 m ³

Fuente: Elaboración propia con base en *BIP* (1932-1943)

Nota aclaratoria: La producción diaria debe tomarse como una muestra ilustrativa de producción y no como una tendencia, debido a que los diferentes pozos producían diferentes cantidades en diferentes momentos/etapas.

Otro análisis que se desprende de la Tabla 9, la zona de mayor explotación en términos de perforaciones era Cacheuta, pero el rendimiento por pozo era muy exiguo. Caso contrario a Tupungato⁴⁷, segundo departamento con perforaciones, pero con una producción muy dispar. Mientras algunos pozos superaban los 100 metros cúbicos de producción, otros solo alcanzaban 2 o 3 metros cúbicos diarios. En tanto en Lunlunta, la producción promedio de los tres pozos era de 60 metros cúbicos, por lo que se transformaba en el área más importante de la cuenca cuyana, lógicamente, en relación cantidad de pozos-extracción de petróleo.

Como puede desprenderse de la Tabla 9, las zonas explotadas eran en su mayoría en la zona norte de Mendoza. Es decir, estaban ubicadas en la cuenca cuyana, mientras que al sur de la provincia (la cuenca neuquina sur mendocina) solo se encontraba en producción Ranquilcó. Esta situación se daba por las grandes distancias para transportar tanto los materiales para explotar el petróleo como para trasladar el material extraído. Si bien, la cantidad era considerable, las dificultades logísticas y de disponibilidad de servicios eran mayores por lo que no era rentable aún su explotación intensiva.

La actividad productiva que hemos analizado muestra la creciente y notoria productividad de los pozos y la potencialidad descubierta en la exploración de las cuencas mendocinas. Ahora bien, estas tendencias no fueron homogéneas sino altamente variables. De esa productividad creciente registramos varias consecuencias: la firma de un nuevo convenio, la construcción de una nueva destilería (ver capítulo 4), una

⁴⁷ Desde su puesta en explotación hasta julio de 1940, los pozos más productores fueron: T.19 (22 meses) 90.283 m³; T. 22 (10 meses) 89.673 m³; T.21 (12 meses) 67.287 m³ y T. 20 (14 meses) 22.060 m³.

importancia mayor a la obtención de recursos financieros y la formación de recursos humanos.

El nuevo convenio con YPF

En el marco de incremento productivo comenzó a cobrar luz la posibilidad de un nuevo acuerdo o convenio. Productividad que aportaba cierta tranquilidad en un contexto internacional signado por la crisis energética producto de la Segunda Guerra Mundial. Prestaremos atención, en adelante, al recorrido para la firma de un nuevo acuerdo y cómo el problema energético permeó la discusión.

En los inicios de 1940 surgió en la prensa local y nacional (*LA*, Mendoza, 11 de enero de 1940; *La Nación*, Buenos Aires, 14 de enero de 1940) la idea de un supuesto cambio de criterio del gobierno de Mendoza respecto de su relación con YPF. Se mencionaba que el ejecutivo local iba a eliminar la prohibición de solicitud de cateos en la provincia (vigente hasta 1940). Tema que hemos analizado oportunamente.

En efecto, fue el Partido Socialista Obrero de Mendoza el primero en denunciar ese probable suceso⁴⁸. Solicitaba a los distintos partidos de la provincia, pero también del país, aunar esfuerzos para que el petróleo mendocino fuera explotado solo por la empresa estatal y no por capitales extranjeros. Sin embargo, el gobernador Corominas Segura calificó públicamente este rumor, como “noticia maliciosa” (Ministerio de Economía Obras Públicas y Riego, 1940: 10), y, además, intercambió numerosa correspondencia con el presidente de YPF, Ricardo Silveyra, con el fin de despejar dudas sobre la actitud del gobierno provincial (Ministerio de Economía Obras Públicas y Riego, 1940: 11-12).

Este rumor fue el detonante de las posteriores reuniones que el gobierno local llevó a cabo con directivos de YPF para elaborar el Convenio de 1940 que suplantaría al de 1932.

En efecto, durante más de un mes hubo encuentros en Mendoza para elaborar el nuevo acuerdo⁴⁹. Entre los puntos que generaron alguna fricción podemos mencionar: 1) el pago del canon minero que en el contrato de 1932 quedó exento, 2) la búsqueda de lograr una regalía mayor a la que se abonaba hasta ese momento o por lo menos tener un

⁴⁸ Paralelamente a esta denuncia en el Congreso Nacional del Partido Socialista, a través de del diputado Julio V. González interpeló al ministro de Agricultura y al presidente de YPF por el acuerdo en la venta de combustible a nivel nacional. Tema que abordamos en el capítulo 1. Como puede observarse el socialismo realizó una activa campaña nacionalista en defensa de YPF.

⁴⁹ Por parte de YPF participaron los directores Agustín Rosas, Luis Rojas Silveyra, Enrique Cánepa y los letrados Ramos Mejía y Alberto Vicchi. Por parte del gobierno de Mendoza, el gobernador, Ricardo Corominas Segura, los ministros José María Alurralde y Mauricio Beck y el subsecretario Arroyo.

mínimo asegurado⁵⁰, 3) la construcción de la nueva destilería y 4) el valor del precio de referencia de la tonelada de petróleo para abonar la regalía.

El diario *Los Andes* en varios editoriales apoyó la gestión del gobierno y señaló el justo reclamo por parte de las autoridades mendocinas. Esto marcaba una diferencia con respecto al anterior contrato, donde su crítica fue constante. En una de sus ediciones leemos:

Por las informaciones extraoficiales que hemos podido recoger, parecería que hay discrepancias entre las partes contratantes. Pero de acuerdo a esas mismas informaciones, podemos afirmar y sostener desde ahora que el gobierno local está colocado en el buen terreno del punto de vista de la justicia, de la razón, y desde luego de los intereses fundamentales de la Provincia... (*LA*, Mendoza, 8 de junio de 1940).

Todos los puntos que generaban algunas diferencias fueron solucionados y al igual que el anterior, fue sometido a discusión y sanción legislativa para ser convertido en Ley Nº 1.388 (BOPM, 27 de setiembre de 1940)⁵¹. El objetivo principal⁵² de la nueva legislación era mantener la relación entre la provincia y la empresa estatal, pero se avanzaba en la especificación de aspectos técnicos y económicos de la cadena de valor: transporte, refinación y comercialización de los hidrocarburos. Para ello, YPF se comprometía a mejorar los caminos provinciales que utilizara, convirtiéndolos en permanentes –consolidados o asfaltados-.

Una vez aprobado el convenio en la Legislatura, el gobernador creó una comisión de estudios que debía asesorar sobre cuál era la mejor forma de percibir la regalía petrolífera. Esta comisión estuvo formada por el contador general de la provincia, José F. Nudo y el jefe de Asesoría Técnica de la provincia, ingeniero Alvice Bevilacqua. La comisión asesora, luego de un largo debate, informó al gobernador que la provincia debía optar por la entrega de un 25% de la regalía en especies y el restante porcentaje en efectivo. Esta decisión, posteriormente, se plasmaría en un nuevo convenio entre la provincia y la dirección de YPF, aprobado a través del decreto 857/42 firmado por el gobernador Adolfo Vicchi⁵³.

⁵⁰ Este ítem estaba en relación a una probable baja de la producción de YPF por problemas de transporte o de decisión de la empresa.

⁵¹ Nuevamente este contrato se transformó en ejemplo para otros convenios que realizó YPF con las demás provincias petroleras. Por ejemplo, con Salta, que se realizó en octubre de 1940.

⁵² Con una vigencia de cincuenta años, y con renovaciones o adaptaciones cada diez.

⁵³ El valor por pagar era de \$45 por cada metro cúbico extraído por YPF (art. 4º, decreto 857/42, en ROMIOP). Este importe se iba a revisar cada año, por si surgían variaciones en el precio del crudo a nivel nacional. Con respecto a la entrega de petróleo (pago en especies), YPF iba a refinarlo, obteniendo los diversos productos. Estos serían vendidos por la misma empresa y luego, el canon obtenido sería girado a la provincia.

Una segunda comisión, esta vez fiscalizadora se creó en marzo de 1941. Esta trabajó paralelamente a la primera, aunque sus objetivos eran diferentes. Esta segunda comisión, conformada por el Dr. Juan Cruz Vera como inspector, tenía por objeto controlar el fiel cumplimiento del convenio tanto en la exploración, explotación, industrialización, transporte como en la comercialización de toda la industria petrolera que realizaba YPF en Mendoza. Los costos que ocasionaba esta comisión debían ser abonados por la misma empresa (artículo séptimo del contrato). Es interesante remarcar que Juan Cruz Vera no pertenecía la Dirección de Minería y que su trabajo no debía reportarlo al encargado de esta repartición, sino directamente al gobernador de la provincia. (ROMIOP, decreto N° 274/41).

El gobierno de Mendoza, en un rol semejante a un Estado empresario en su sentido más abarcativo (Regalsky y Rougier, 2015), no solo impulsó o sostuvo a una empresa pública en su territorio, sino que también cumplió, como vemos, la función de policía. Esta acción le promovió pequeños cortocircuitos con YPF, debido a que la empresa estatal no informaba a tiempo u oportunamente las acciones que realizaba en la explotación de petróleo. En efecto, la prensa se hizo eco de diversas informaciones que eran comunicadas primero a diarios en Buenos Aires, antes que al Poder Ejecutivo local.

Debido a esto, Yacimientos Petrolíferos Fiscales adoptó en 1942 una nueva rutina informativa sobre sus futuras acciones laborales. Así es, en julio de ese año se publicaron tanto en el diario La libertad como en Los Andes el plan de trabajo que la empresa tenía prospectado realizar al año siguiente. Sus acciones se agrupaban en tres aspectos: geológicos (a través de tres comisiones), de perforación y de producción.

Un problema nodal: regalías y finanzas

La intención del gobierno al firmar el segundo convenio fue mejorar las finanzas públicas. Estas acciones, suponemos, iban transformando el concepto de industria madre en Mendoza. Es decir, a partir de ese momento la industria petrolera iba a ser tan importante como la vitivinícola, obviamente a nivel de recursos financieros. Efectivamente, el valor agregado que posee la producción hidrocarburífera es mucho más significativo que la vónica. La instalación de una nueva destilería es la mayor prueba de nuestra argumentación. Con ella se lograba la integración vertical de la industria y posicionaba a Mendoza como un polo productivo en el oeste argentino. A su vez, aumentaba la oferta laboral y propiciaba la creación/modificación/adaptación de industrias.

El artículo quinto del convenio firmado en 1940, estipulaba que la regalía aumentaba un punto con respecto al anterior contrato, es decir ahora era del 12% de la producción neta medida en boca de pozo. El pago podía ser en efectivo o en especies⁵⁴ según lo convinieran las partes anualmente (lo establecía la comisión creada para ello). Además, la empresa aseguraba una producción mínima, lo cual implicaba una regalía segura para la provincia. Esta explotación debía ser como mínimo el 22 y medio por ciento del total de lo producido en el país mensualmente.

Según fuentes periodísticas (*LA*, Mendoza, 29 de mayo y 22 de junio de 1941) el monto de la regalía que la provincia se aseguraba en forma anual era de dos millones y medios de pesos m/n. Esta cifra fue transmitida por el gobernador Adolfo Vicchi a los medios, luego de su reunión con el ministro de Agricultura de la Nación y el presidente de YPF.

El artículo octavo especificaba cómo debía hacerse el pago en caso de aceptar una u otra forma. Además, señalaba que el gas encontrado en los diferentes pozos era de libre disponibilidad para la provincia. Recordemos que el gobernador Cano ya había sentado un precedente sobre este recurso.

Un aspecto importante que debió resolverse eran los cánones adeudados por YPF a la provincia. La empresa estatal, confirmó los pagos en cuotas consecutivas a partir del momento de puesta en ejecución del nuevo convenio⁵⁵. El primer pago de lo adeudado se abonó en febrero de 1941 y fue de un millón de pesos. El monto total ascendía a cinco millones de pesos. Sin embargo, para nuestra época de estudio, solo una parte de esta deuda fue abonada.

Una sistematización de las transferencias de YPF a Mendoza (1930-1942)

Como hemos mencionado oportunamente, el contrato entre YPF y la Compañía Mendocina de Petróleo le aportó a Mendoza el pago del canon minero atrasado⁵⁶. No

⁵⁴ El término de especies indicaba que YPF podía entregar petróleo, otros minerales que buscara para la extracción del hidrocarburo (como por ejemplo bentonita), etc

⁵⁵ A partir del nuevo contrato YPF debía abonar mensualmente \$24.032 en concepto de canon de exploración y de acuerdo a los siguientes permisos que tenía registrados: Lunlunta 2.000 ha; Potrerillos 2.000 ha; Malargüe 2.000 ha; La Cienguilla 2.000 ha; Pampa Amarilla 2.000 ha; Río Salado 2.000 ha; Manquimalal 2.000 ha; Huaquerías 2.000 ha; Ranquil Co 2.000 ha; Salinitas 2.000 ha; Jocolí 2.000 ha; Santa Elena 2.000 ha; Del Petiso 2.000 ha; El Carrizal 2.000 ha; Río Mendoza 2.000 ha; El Carrizal 2.000 ha; Río Mendoza 2.000 ha. (*BO*, decreto N° 354 16/06/1940).

⁵⁶ Este pago no fue contabilizado en las Estadísticas, no hemos descubierto aún los motivos.

obstante, no obtuvo regalías debido a que estas fueron abonadas por la empresa estatal a la ex compañía de Fader.

El contrato de 1932 estipuló un 11% de regalía. Este porcentaje estaba representado por la explotación de los diferentes campamentos. Empero, como muestra la Tabla 11, el primer canon fue el del segundo semestre de 1934. Yacimientos Petrolíferos Fiscales en sus dos primeros años solo produjo mineral en Cacheuta, en los demás sitios realizó pozos de exploración.

A su vez, debe tenerse presente que la Ley N° 12161 de 1935 modificó el canon minero que abonaba la empresa pública. Esto se tradujo en un aumento de la recaudación en 1936 tal como se observa en la Tabla 11 al abonarse esa diferencia que hubo entre los años 1932 a 1935. Paralelamente, los aportes en regalías fueron sustanciales para las arcas mendocinas a partir de la explotación del T-19.

El contrato de 1940 y su modificación en 1941 implicó un cambio en el pago de las regalías. Producto de esta nueva percepción el estado mendocino logró una mayor percepción de los cánones, sin embargo, terminó siendo un porcentaje fijo. Recordemos que era el 22% de los producido a nivel nacional.

Tabla 10: *canon minero y regalías petrolíferas abonadas por YPF*

Año	Motivo	\$	Total \$
1930	Patentes de mina	17.566,00	17.566,00
1931		15.825,00	15.825,00
1932		14.800,00	14.800,00
1933		50.448,00	50.448,00
1934		51.772,00	52.908,32
	Regalías petrolíferas	1.136,32	
1935	Patentes de mina	46.640,46	56.042,58
	Regalías petrolíferas	9.401,72	
1936	Patentes de minas	135.163,97	150.081,97
	Regalías petrolíferas	14.918,00	
1937	Patentes de minas	46.296,34	74.055,42
	Regalías petrolíferas	27.759,08	
1938	Regalías petrolíferas (1)	66.626,36	66.626,36
1939	Regalías petrolíferas (1)	350.421,88	350.421,88
1940	Regalías petrolíferas (1)	1.147.547,92	1.147.547,92
1941	Regalía petrolífera	3.874167,27	3.874167,27
1942		3.13160,537	3.13160,537

Fuente: Elaboración propia a partir de Anuarios Estadísticos y Memorias YPF.

(1) Nota Aclaratoria: Elaboración en función de información publicada en *Los Andes*, varios números.

El convenio y las nuevas fuentes de energía

El gobierno provincial procuró la provisión de combustible económico a la población de Mendoza. Su objetivo era responder a las demandas de la urbanización y modernización de la vida cotidiana y de la industrialización de bienes agrícolas. La intención del gobernador era que YPF proveyera de gas a la ciudad capital y alrededores, inspirado en el modelo de funcionamiento de la destilería de La Plata⁵⁷, que abastecía parte de la provincia de Buenos Aires.

Recordemos que el convenio de 1932 establecía la provisión de este combustible cuando las condiciones lo permitieran. Para Corominas Segura, 1939 era el momento preciso de cumplir esa parte del convenio. Empero, las intenciones del gobernador no pudieron lograrse.

Ahora bien, el nuevo convenio de 1940 en el artículo noveno y sobre el tema del gas, establecía que la empresa estatal se comprometía a iniciar paulatinamente el transporte y distribución de gas natural a los centros de consumo. Esta acción estaba supeditada al factor económico, es decir, se iba a llevar a cabo, siempre y cuando, resultara económicamente posible y viable.

El mandatario provincial creía que para 1941 podrían utilizarse unos 50.000 m³ diarios de este hidrocarburo fluido para abastecer, prioritariamente, a las industrias (Ministerio de Economía, Obras Públicas y Riego, 1940: 87-88). El objetivo era procurar una rebaja en los costos de producción de las empresas, para que esto se trasladara a los productos que elaboraban. Su aplicación fue impedida por las restricciones de importación de los elementos necesarios para el transporte del gas derivadas de la Segunda Guerra Mundial y la negación del gobierno de Estados Unidos a vender a Argentina material estratégico.

Asimismo, el gobernador también señaló la importancia de llevar el gas al consumo doméstico. Es importante resaltar estos objetivos que se pretendían cumplir puesto que, el nuevo convenio reforzaba la introducción de una nueva fuente energética para consumo. Esta fuente debía desplazar a la leña y al carbón (o el kerosene en algunos casos) como suministro calórico y de esta manera realizar una transición energética en los centros de consumo⁵⁸.

⁵⁷ En 1933 se construyó en la Destilería de La Plata una planta de licuefacción de gas y almacenamiento del gas licuado de YPF (Supergás), que era envasado en cilindros de 45 kg. Estos envases aún se utilizan.

⁵⁸ Esta transición, como señalamos comenzó recién durante el gobierno de Juan D. Perón a partir de enero de 1946 cuando se funda Gas del Estado.

Sin embargo, Mendoza se vio privada de este tipo de energía hasta después de 1943 debido a la imposibilidad de canalizarla y transportarla, pero también por la falta de pozos redituables con este energético⁵⁹.

Tengamos presente que el gas natural fue una fuente energética muy minoritaria en la mayoría de los países industrializados. Tanto es así que, para 1950, como señala Smill (217: 392), solo un 10% de toda la energía producida por los hidrocarburos era aportada por el gas. Esto nos muestra un proyecto de vanguardia en Mendoza con respecto a la provisión energética.

En otro orden, el gobernador Corominas Segura señaló cuáles eran los destinos de los nuevos recursos que la provincia iba a obtener: obras de riego y generación de explotación en gran escala de las fuentes de energía hidroeléctrica. (*LA*, Mendoza, 16 de junio de 1940)

En efecto, la Provincia, a través de estos convenios, logró importantes recursos para su economía, lo que le permitió encarar diversas obras o proyectar un plan a futuro para mejorar la situación social y económica de la población. Efectivamente, con el 50% del canon que la empresa estatal iba a abonar en concepto de exploración y producción, sumado al 50% del ahorro que YPF iba a lograr en el transporte del petróleo al litoral una vez construido el oleoducto (ver capítulo cuatro), la provincia creaba un fondo de ahorro que se destinaría a obras de captación y embalse de aguas⁶⁰, y usinas hidroeléctricas. En este último caso, YPF se asociaba con el gobierno de Mendoza⁶¹.

En este sentido, vemos que Yacimientos Petrolíferos Fiscales ampliaba sus acciones a otro campo de la energía en Mendoza: la hidroelectricidad. En este sentido, podríamos aventurar que la compañía estatal se estaba transformando de una empresa petrolera a una empresa energética en Mendoza⁶², y esto se enmarcaba en la falta de energía (petróleo y carbón) para las industrias, debido a los problemas derivados de la Segunda Guerra Mundial. Una información periodística (*LA*, Mendoza, 13 de marzo de

⁵⁹ A fines de 1940, YPF no había terminado ningún pozo para producción de gas. Por otra parte, el primer transporte eficiente de gas en Argentina se realizó durante el gobierno peronista (1947-1949), cuando se construyó el gasoducto patagónico. Para más información consultar a Castro (2010).

⁶⁰ YPF llevó a cabo durante 1941 y 1942 varias obras de captación de aguas en los ríos Mendoza, Las Tunas, Yaucha, etc.

⁶¹ Una situación similar se produjo en 1958 con la batalla del petróleo durante el gobierno de Ernesto Ueltschi. En efecto, este gobernador con las regalías proyecto (y lo llevó a cabo) la construcción de un ente financiero: el Banco de Previsión Social (Timmermann, 2016a).

⁶² Esta afirmación tiene aún más asidero, si consideramos que el gobierno de Mendoza le solicitó al directorio local de YPF que prospectara el territorio cordillerano mendocino en busca de carbón (ROMIOP, decreto N° 375/41). Además, recordemos que la empresa ya explotaba la mina Las Romanzas que contenía este energético para sus máquinas en el sur mendocino.

1942) señalaba que el ingeniero Frank Romero Day solicitaba a la Superintendencia General de Irrigación un estudio en conjunto con YPF para determinar la factibilidad de construir una represa en el río Mendoza, a la altura de la localidad de Potrerillos (departamento de Luján de Cuyo), para el aprovechamiento de la energía hidroeléctrica.

Demandas de bienes y servicios: Formación profesional

Un último aspecto que es importante mencionar del Convenio de 1940 fue la formación profesional que se planteó en el artículo sexto del convenio. En efecto, en el citado punto YPF se comprometía a recibir hasta diez becarios (estudiantes o profesionales) para que adquirieran conocimientos específicos de la industria petrolera. La formación podía llevarse a cabo en la misma empresa (con un sueldo correspondiente al trabajo que ejercieran) o en universidades nacionales (hasta cuatro becarios)⁶³. Es importante recordar que, en agosto de 1939, se creó con sede central en Mendoza, la Universidad Nacional de Cuyo. En sus orígenes esta casa de estudios abarcó a la región cuyana, construyendo diversas facultades en las tres provincias. Si bien la Facultad de Ingeniería se estableció en San Juan (donde ya existía una institución desde fines de siglo XIX), en Mendoza se creó el Instituto del Petróleo el 3 de abril de 1940⁶⁴ con un subsidio anual de \$15.000 otorgado por YPF (Villa, 1942: 4). El objetivo era que el ciclo básico se cursara en la Escuela de Minas de la Facultad de Ingeniería y luego el ciclo superior en el Instituto.

El primer becario fue el ingeniero Gabriel Llamas (h) que se especializó en la industrialización del petróleo. (BO, decreto N° 220/41). Es muy probable que este estudio se relacionara con la construcción de la destilería de Luján de Cuyo.

Rougier y Odisio (2017:126) señalan que varios autores de la época que estudiamos, como por ejemplo Adolfo Dorfman o Felix Weil, realizaron una crítica a la falta de obreros calificados para tareas industriales específicas. Esta ausencia de especialistas creaba condiciones inadecuadas para el desarrollo fabril. Por tanto, el perfeccionamiento encarado por YPF en conjunto con el gobierno de Mendoza puede entenderse como una respuesta intrainstitucional a estos problemas.

⁶³ Según Mario Villa (gerente general de YPF en 1942) existían tres categorías de empleados: los ingenieros o químicos, los técnicos y los obreros especializados (operarios y artesanos). La preparación tanto académica como laboral era lenta y progresiva y muy importante en los momentos de escasez de inmigrantes calificados producto de la contienda mundial. Para analizar la preparación pertinente para cada una de estas categorías ver Villa (1942)

⁶⁴ La Resolución del rector N° 200 de 1940 creó el Instituto. Entre los considerandos de su creación, se señalaba que el objetivo era ampliar el campo cultural e investigativo en que se desarrolla la vida académica.

El gobierno de Mendoza recibió una gran cantidad de postulaciones para estas becas. Ello motivó, con acuerdo de YPF, la realización de una reglamentación detallada y específica (decreto N° 882 del 29 de septiembre de 1942) sobre quiénes podían postularse a los dos tipos de becas ofrecidas: a) profesionales y b) estudiantes avanzados en la Universidad.

Los cursos que se iban a dictar en el Instituto del Petróleo eran sobre geofísica del petróleo, explotación e industrialización del petróleo. Solo podían postularse aquellos que ya poseían un título universitario. Mientras que, para ser alumno geólogo -otro tipo de beca-, era necesario ser estudiante de alguna carrera de las Facultades de Ciencias Naturales de alguna universidad nacional. (ROMIOP, Decreto N° 882/41)⁶⁵.

Estos estudios permitían a los becarios, que ya poseían conocimientos generales en la materia, perfeccionarse en un área de su interés. La mayoría de los cursos tenían una duración de un año. De esta manera el gobierno de Mendoza, no solo se involucraba en la administración de un recurso económico con un enorme efecto multiplicador, sino que también buscaba capitalizar la formación de una masa crítica de especialistas mediante la formación de un centro de perfeccionamiento.

Es oportuno señalar que, la Escuela de Artes y Oficios de San Rafael⁶⁶, también llevó a cabo un acuerdo con YPF en 1942. Esta institución escolar, dependiente de la Nación, estaba ubicada en la ciudad cabecera del departamento. Impartía enseñanza secundaria con orientación técnica industrial (mecánica, herrería, carpintería y fundición). (Hirschegger, 2010: 99) La empresa pública se comprometió a nombrar a seis egresados de la institución escolar como empleados (*LA, Mendoza, 20 de agosto de 1942*).

Estas becas que estamos analizando impulsaron la capacitación en trayectos más cortos que los que implicaban las ingenierías. En efecto, la formación de mano de obra cualificada de alto nivel (caso de los ingenieros) o de bajo nivel (caso de los oficios) fue una actividad muy importante por parte de YPF. Suponemos que era un proceso de retroalimentación que la empresa estatal tenía para formar empleados cualificados, que luego trabajarían en la misma compañía.

⁶⁵ Entre otros requisitos que se exigían estaba el ser mendocino, no poseer más de 30 años, tener certificado de buena conducta, aprobar un examen médico realizado según lo establecido por YPF, presentar la solicitud solo en los primeros 15 días de enero, etc.

⁶⁶ La creación de esta escuela fue promovida en 1927 por Jorge Calle, diputado nacional por el lencinismo y en 1934 finalmente se crea por el esfuerzo de Rafael Néstor Lencinas. Puede observarse entonces, que la idea de una diversificación en tiempos del lencinismo (capítulo 2), también afectaba a la promoción del conocimiento para esta diversificación.

3.3 El organigrama de gestión de YPF en Mendoza y la generación de empleos

Yacimientos Petrolíferos Fiscales fue creado el 3 de junio de 1922 a través de un decreto nacional por el presidente Hipólito Yrigoyen. Si bien la empresa estatal tendría una gran autonomía, dependía formalmente del Ministerio de Agricultura. Nicolás Gadano (2006) ha descrito, para nuestro período de estudio, los diferentes procesos de estructuración de gestión que tuvo el ente a nivel nacional. A medida que YPF fue complejizando sus trabajos al completar su cadena de valor, se fue paralelamente agrandando y, por tanto, reorganizando su dirección, lo cual se hizo más evidente con su avance territorial en zonas estratégicas del país.

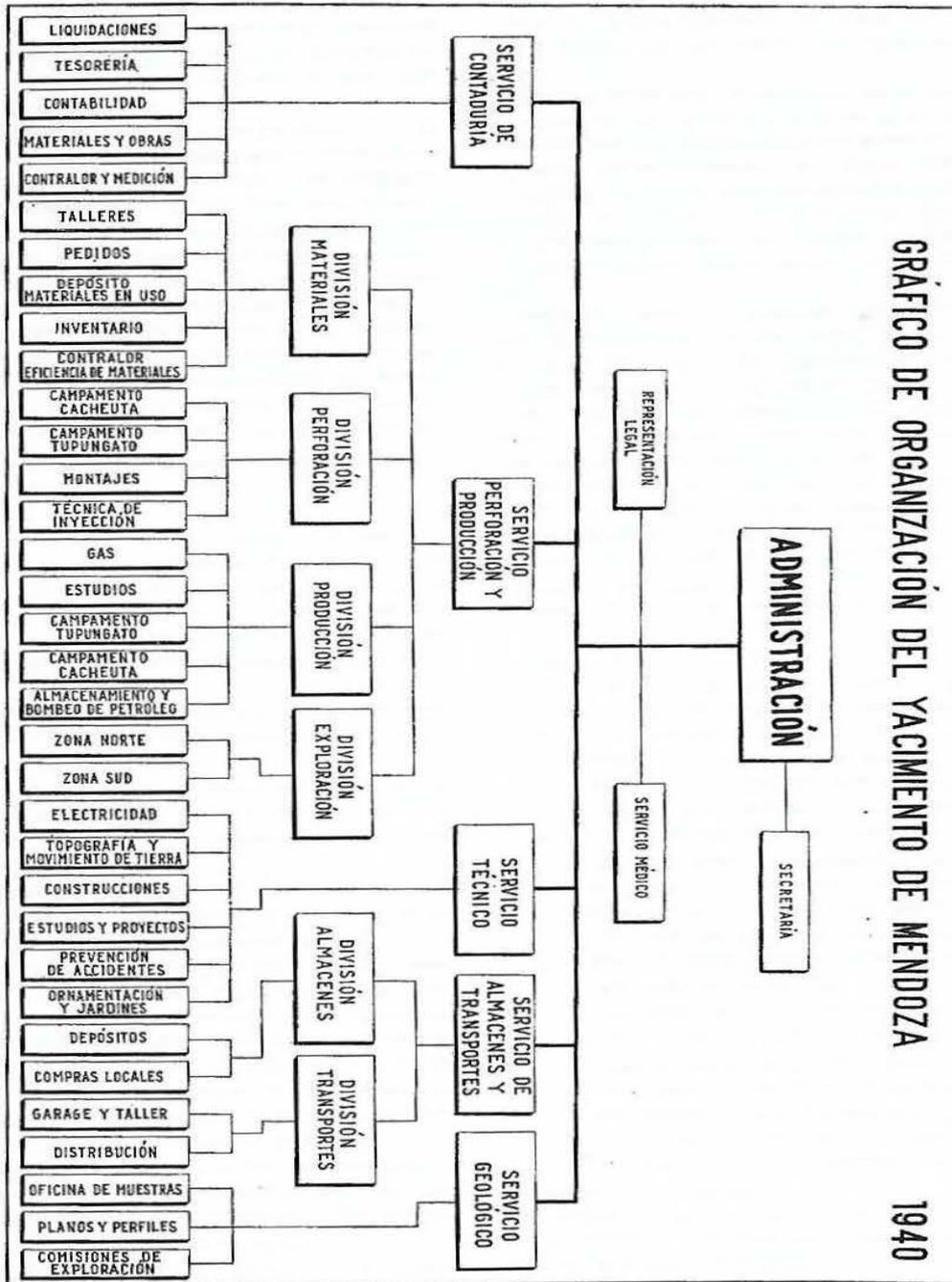
En efecto, al llegar al Mendoza en 1932, YPF creó un modesto organigrama de gestión que, con el paso del tiempo, se fue modificando al ampliar su cadena de valor en la provincia. Una muestra de ello puede observarse en el Gráfico 8, se aprecia cómo fue el esquema de la empresa para 1940.

Como puede advertirse, no hemos consignado la venta de combustibles. Efectivamente, este eslabón en la cadena de valor no dependía de cada administración zonal, sino que era directamente la Dirección General en Buenos Aires la encargada de dirigir esta etapa del *upstream*. En Mendoza, como en otros lugares, YPF contaba con un representante que era el gestor del negocio de los derivados del petróleo, tema que abordaremos en el capítulo siguiente. Solo adelantemos que tal acción fue llevada a cabo por Arturo Santoni.

Tampoco está consignada la Destilería de Godoy Cruz, desconocemos aún los motivos de su ausencia. Es probable, que su administración esté descentralizada de la administración zonal⁶⁷.

⁶⁷ Tampoco la refinería de Plaza Huincul estaba bajo la administración de esta zona, en cambio en la Administración de la zona norte (Salta y Jujuy) la destilería de campaña estaba bajo la órbita de esta.

Gráfico 8: Organización YPF en Mendoza para 1940



Fuente: Memoria de YPF del año 1940

El personal jerárquico que trabajó en Mendoza a lo largo de nuestros 11 años de estudio fue cambiando por diversos motivos. Algunos de ellos, los hemos ido

describiendo en las páginas precedentes. La Tabla 11 muestra un resumen de tales cambios.

Tabla 11: *Personal de YPF en los distintos cargos jerárquicos de Mendoza*

Administración Yacimiento Mendoza	Alberto Landoni (1934-1936) Carlos Campodónico (1936-1939) Alejandro Ugarte (1939-1943)
Geología	Egon Boehm (1934) Ricardo Steppenbek (1940)
Campamento Tupungato	José Mesone (1934) Egon Ostry (1942)
Campamento Barrancas	Eduardo Malenchini (1939)
Campamento Cacheuta	Francisco Álvarez (1934), Armando Morganti (1939)
Zona Sur	José Fusch (1934)
Representante Legal	Edmundo Correas

Fuente: Elaboración propia a partir de diversas fuentes (BIP, *Los Andes*, *Recopilación de Leyes y decretos*, etc.)

Es interesante mencionar que todos los ingenieros que estuvieron en Mendoza habían trabajado anteriormente en otros yacimientos. Es decir, contaban con una experiencia previa que fue muy importante al momento de la producción y explotación de cada yacimiento. Ya hemos mencionado el recorrido de algunos expertos en las páginas precedentes, nos interesa ahora destacar al ingeniero Egon Ostry que producto del golpe de Estado de 1943 abandonará la empresa estatal para comenzar sus actividades en el ámbito privado. Fue un verdadero impulsor en este ámbito, creando en 1962 la empresa petrolera San Jorge, que con el paso del tiempo se convertiría en una de las mayores compañías productoras del país⁶⁸. Forma parte de una tendencia de traslado de ingenieros del sector público al privado⁶⁹.

Ahora bien, ¿cuántos empleados trabajaban en YPF Mendoza? ¿qué situación laboral tenían?

La creación de puestos de trabajo para la población local fue un pedido constante de la prensa mendocina en esta época, enmarcados en los graves problemas de desempleo

⁶⁸ Para ver en detalle consultar a diario *La Nación*, Buenos Aires, 28 de setiembre de 1999.

⁶⁹ Elena Salerno (2015) ha analizado a los ingenieros de la Administración General de Ferrocarriles del Estado.

que generó la crisis. En efecto, la creación de puestos de trabajos fue el mayor argumento que sostuvo el cuarto poder a la hora de aprobar los inicios de la producción petrolera en vez de la diversificación económica o la generación de nuevos recursos.

En 1940 la empresa estatal tenía 834 empleados en la repartición; de los cuales 118 era personal fijo de la empresa, mientras el resto eran obreros contratados para ejecutar diversas tareas en el ente (Giménez Puga, 1940: 293). Por su parte, Sobral (1941: 2284) menciona que alrededor de 581 hombres estaban dedicados a la explotación en los distintos campamentos.

A su vez, indirectamente se empleaban cerca de 1000 obreros (Ministerio de Economía, Obras Públicas y Riego, 1940: 117) para tareas relacionadas a la industria hidrocarburífera (camino, edificios, etc.).

Como dato comparativo podemos señalar que la industria vitivinícola, la industria madre de Mendoza, según el censo industrial de 1937, empleaba poco más de 4000 empleados, prescindiendo los meses de máxima actividad. (Ministerio de Economía, Obras Públicas y Riego, 1940: 117).

Si realizamos un análisis de estas dos industrias, la petrolera no empleaba una cifra importante de brazos, más si pensamos que muchos de estos trabajadores no eran mendocinos. Más allá de esto, fue una fuente generadora de empleos.

Con respecto al salario, en Yacimientos Petrolíferos Fiscales un obrero sin especialización ganaba aproximadamente \$5,44 mientras que uno calificado obtenía \$7 por día de labor. (*LA*, Mendoza, 04 de noviembre de 1935).⁷⁰

La industria vitivinícola contó, a partir de 1938, con una reglamentación (Decreto N° 171/38) sobre salarios a abonar en las diferentes tareas que se realizaban: un obrero sin especialización obtenía un jornal de \$4, mientras que uno calificado iba desde los \$5 a los \$6,50. Por su parte, Marianetti (1970:119) señalaba que para 1942 un medio oficial pintor o un oficial albañil obtenían \$6.

Si bien los años de comparación no son similares, podemos sostener que ningún obrero de otra industria ganaba más que un trabajador petrolero. La labor en la industria hidrocarburífera ya era una tarea bien paga, lo que implicaba una revalorización económica el trabajar en YPF.

El diario *La Palabra* publicó a lo largo de la década de 1930s. varios artículos dedicados a la situación social, pero especialmente, la cuestión laboral de los trabajos

⁷⁰ Para la misma época no disponemos de una escala salarial en otras ramas para poder comparar.

petroleros. Su principal crítica estuvo dirigida a que YPF no contrataba personal local para realizar las tareas de exploración y producción. Si bien hubo muchos reparos, pensamos, eran más políticos que reales debido a la orientación del diario, que marcaba un discurso en defensa del obrero mendocino. El lugareño debe haber buscado en la llegada de la industria petrolera una solución a su búsqueda de trabajo, que no fue cumplida por la empresa. Además, gran parte de la tarea hidrocarburífera requiere conocimientos específicos de la industria, que como comentamos, no lo había en Mendoza.

De todas maneras, en Mendoza no se produjeron huelgas o manifestaciones obreras de los empleados de YPF. Esto marca una diferencia con, por ejemplo, Comodoro Rivadavia, en donde la literatura ha señalado los constantes reclamos de los trabajadores⁷¹.

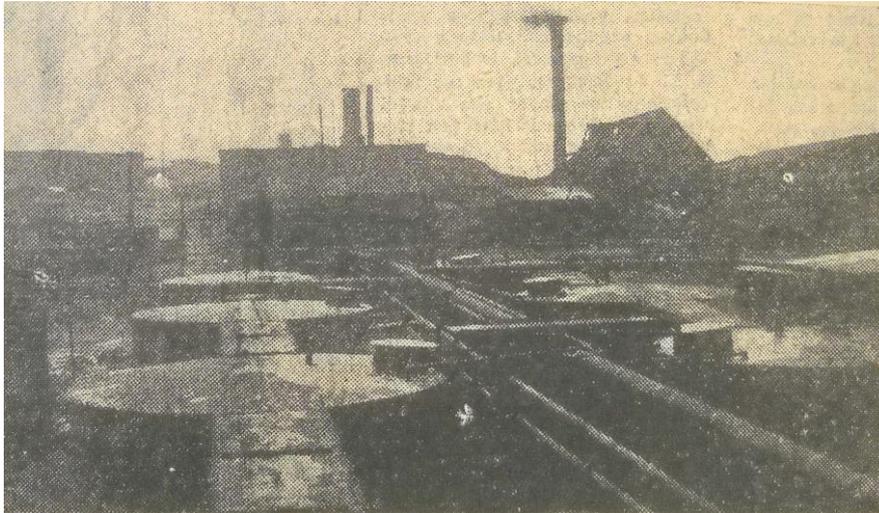
3.4 La explotación privada en los años '30s

La explotación privada durante este decenio solo se materializó en sur mendocino, principalmente a través de la compañía Río Atuel S.A (Ilustración 12) que venía operando desde 1926. Si bien su producción fue representativa para Mendoza hasta la puesta en explotación de la zona de Tupungato por parte de YPF, la cantidad extraída (Gráfico 9) en forma anual no era significativa en cuanto a lo económico o a nivel nacional. Empero, la buena calidad de los aceites lubricantes que refinaba de su petróleo, le permitió abastecer a todo el sur mendocino en esta década y dar trabajo a varios obreros locales.

Luego de conocerse que se iba a realizar un convenio entre YPF y la provincia de Mendoza, surgió una propuesta en el diario *La Palabra* (02 de abril de 1932) para que la provincia, también se relacionara con la compañía Río Atuel. O en su defecto, que YPF formara con esta una empresa mixta. Sin embargo, ningún proyecto prosperó. Destaquemos que hacia 1934 YPF realizó un ofrecimiento de compra a José Bernardo Eddis a razón de \$5 por hectárea, siendo el total \$2.400.000 moneda nacional (Gadano, 2006, p. 355 y *LA*, Mendoza, 30 de junio de 1934). Finalmente, la operación quedó sin efecto.

⁷¹ Para ver las manifestaciones huelguísticas petroleras consultar a Gadano (2006). Para otras huelgas que se produjeron en Mendoza durante la década de 1930s, consultar a Marianetti (1970)

Ilustración 12: *tanques y destilería de la Compañía Río Atuel S.A.*



Fuente: LA, Mendoza, 17 de junio de 1934

A lo largo de la década de 1930, los distintos mandatarios realizaron viajes a estas tierras con el objeto de observar *in situ* la labor de la compañía Río Atuel S.A. ¿Cuáles eran los objetivos de estos viajes? ¿Fiscalizar el trabajo que realizaban? No hemos encontrado ninguna crítica, reparo o alguna manifestación de queja. Esto nos permite inferir, que más allá de la exigua producción de la empresa (Gráfico 9), los gobernadores vieron a una compañía importante en el sur mendocino, que daba trabajo y contribuía a la economía local.

A fines de 1935 Río Atuel tenía concesiones que comprendían una superficie total de 8.262 hectáreas. Sin embargo, decidió abandonar varias de sus minas ubicadas en los distritos El Sosneado y Piedra de Afilar del departamento de San Rafael: Bolívar, Agustín Álvarez, Falucho, las pertenencias N° 1, 2, 3, 4 y 7 de la mina San Martín y las concesiones de las minas El Petróleo Argentino y los Buitres. (ROMIOP, decreto N° 11/36). Estas renunciaciones obedecieron a los cambios que produjo la Ley sobre el Régimen Legal del Petróleo sobre el tema regalías y cánones (ver capítulo 1).

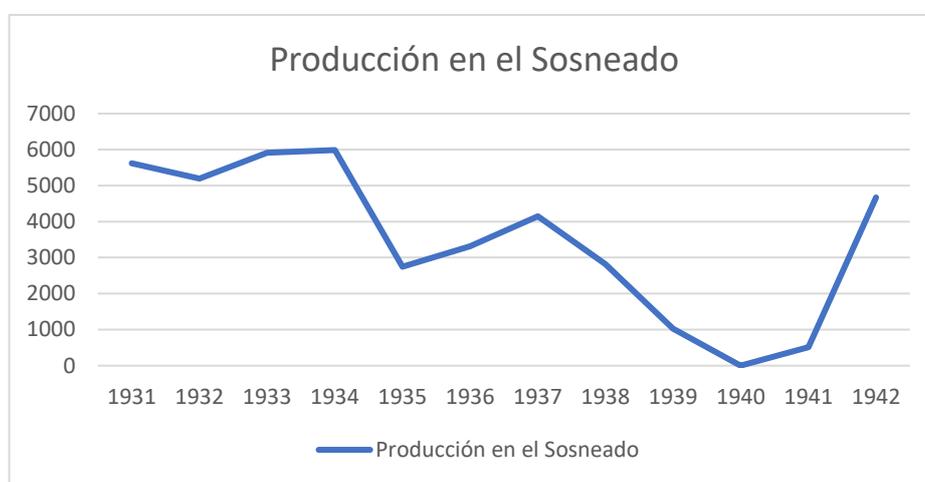
Le siguieron perteneciendo aún las siguientes minas: Cerro de Alquitrán, Los Buitres, Baku y el resto de las pertenencias de la mina San Martín. Es decir, la compañía todavía poseía 1.211 hectáreas.

A principios de 1938 y a través del decreto N° 214 el gobierno de Mendoza concertó una nueva regalía con la empresa citada. Esta fue del 8% y se basaba en lo establecido en el artículo 401 de la ley N° 12.161. En esta norma se establecía que el gobierno podía reducir los cánones a abonar si la explotación se encontraba a gran

distancia de los centros de consumo, asimismo también podía ser causa de reducción el tipo de petróleo extraído o la dificultad de transporte. Recordemos que estas explotaciones se hallaban a una distancia aproximada de 40 kilómetros de la ciudad de San Rafael, y que los caminos entre estos puntos no estaban consolidados y rápidamente se deterioraban producto de las inclemencias climáticas.

Además, suponemos, esta rebaja le permitía a la compañía Río Atuel seguir operando con un margen de ganancia apropiada y de esta manera no diera fin a su producción.

Gráfico 9: *Producción en m³ de petróleo en el distrito minero El Sosneado*



Fuente: Elaboración propia en base a Estadística de Petróleos de la Dirección de Minas y Geología

Las áreas que fueron abandonadas por la compañía Río Atuel las adquirió una nueva empresa formada en Buenos Aires, la Compañía Petrolera El Sosneado, una Sociedad de Responsabilidad Limitada. Los dueños de esta empresa eran el francés Mauricio Dardaine (70%) y el argentino Pedro Roth (30%)⁷². La sociedad durante 1936, ganó varias licitaciones tanto en San Rafael como en la ciudad de Mendoza. Por ejemplo, en esta última proveyó el material para reparar con asfalto el fondo del lago del parque General San Martín (ROMIOP, decreto N° 436/36).

En 1937 construyó en Godoy Cruz una destilería para el petróleo que traía desde el Sosneado. En ella se elaboraban asfaltos para uso en caliente o en frío, que eran utilizados en la construcción de caminos, impermeabilización de estanques, etc. Además,

⁷² Boletín Oficial de la República Argentina, 24 de abril de 1936. En la misma fecha puede leerse el acta de fundación de la compañía, la duración de esta, etc.

la empresa tenía proyectado lograr lubricantes de su refinación. La instalación de esta nueva fábrica se encuadró en los beneficios que establecía la ley N° 1.168 de promoción industrial. La citada legislación promovía la eximición de impuestos provinciales por el lapso de 20 años. De esta manera la empresa petrolera obtuvo, a través del decreto N° 361/1937 esta excepción por tratarse de la primera fábrica de elaboración de asfalto instalada en Godoy Cruz.

También durante el mismo año la compañía El Sosneado proveyó el asfalto necesario para pavimentar las calles del parque General San Martín ubicado al oeste de la ciudad de Mendoza.

Es importante mencionar que durante 1936 intentó funcionar otra empresa en el sur mendocino. En efecto, la Sociedad Minera de Petróleo San Martín con capitales oriundos de Chile y Estados Unidos, había intentado adquirir varias minas: General San Martín, General Urquiza, Bernardino Rivadavia⁷³, etc. Sin embargo, como esta compañía nunca se había constituido en Argentina, no podía operar en el país. Esto lo establecía el inciso III del capítulo 379 de la ley N° 12.161. El apoderado legal de la firma era el abogado. J. Fernando Frías.

Debido a esto, la empresa recurrió a la Justicia mendocina para regularizar su situación y al mismo tiempo comenzó los trámites para inscribirse en el Registro Público de Comercio de la Argentina, con sede en Buenos Aires. Al presentar los certificados de inicio de los mencionados trámites, el gobierno de Mendoza, a través del decreto N° 426/36, la autorizó a explotar las minas mencionadas de manera condicional. Esta acción provisoria tenía una duración de un año.

El objetivo era que la Sociedad Minera de Petróleo San Martín comenzara cuanto antes las tareas industriales, debido a que promovía el desarrollo en una zona, considerado por el poder ejecutivo local, inhóspita y además porque era deber del Estado promover el progreso local y nacional. (ROMIOP, decreto N° 426/36)

Nuevamente observamos el interés de promover una diversificación industrial con base en los recursos hidrocarbúricos, aunque en este caso a manos de actores privados. Ya confirmada una importante explotación en la cuenca cuyana, el Estado debía lograr la misma acción para la zona sur, es decir, para la cuenca neuquina sur mendocina. Si bien

⁷³ Recordemos que estas minas pertenecían a Carmela Garat v. de Buschmann, Carlos Buschmann, Gualterio Buschmann Garat y Augusto Hofmann. Ver capítulo 2 de la presente tesis.

YPF estaba realizando exploraciones y había comenzado a extraer en Ranquilco, había muchos otros yacimientos posibles, como el que intentaba iniciar la Sociedad San Martín.

Sin embargo, la empresa solicitó a principios de 1937, una nueva prórroga para la mensura que el gobierno debía realizar en los pozos y de esta manera poder comenzar la explotación. Esto se debía a que no había completado el proceso de inscripción exigido en el decreto que hemos mencionado. Idéntica situación se repitió durante todo el año de 1938. Finalmente, el gobierno nacional canceló la inscripción de la Sociedad Minera de Petróleo San Martín en el Registro Público de Comercio, por no cumplir con los plazos que establecía la ley. (BO de la República Argentina, 3 de julio de 1939).

Empero, la empresa modificó su nombre y se formalizó como La Minera Argentina Petróleos y Combustibles (MAPYCSA). De esta manera, pudo cumplimentar su inscripción como sociedad argentina en Mendoza según lo estableció el decreto N° 287/41. Esta empresa dentro de nuestro período de estudio solo realizó trabajos (a través de otra compañía -Minecar-) en la mina San Martín, extrayendo carbón, no petróleo.

Más allá de estos emprendimientos los capitales privados no llevaron a cabo una labor de relevancia en Mendoza. En efecto, la exigua tarea privada en la industria petrolera quedó de manifiesto cuando el gobernador Guillermo Cano a inicios de 1938 y por intermedio del ministro de Industrias y Obras Públicas, declaró caducas numerosas concesiones para la exploración y la explotación de minas, en virtud de adeudar, los interesados, los derechos que les correspondía abonar.

Es importante recordar que igual tarea la habían realizado anteriormente las gobernaciones de José M. Rosa y Ricardo Videla. Por tanto, era común que muchos dueños de pertenencias mineras no realizaran labores en ellas. Es probable, que la causa de esta parálisis fuera el factor económico. Se necesitaba mucha inversión de capital para lograr la producción de un pozo petrolero. En este sentido, el gobierno conservador no promovió acciones para facilitar préstamos a estos potenciales industriales.

El remate de las concesiones declaradas caducas, y que iban a subastarse, fueron las siguientes:

Tabla 12: *Minas a subastarse en toda la provincia. Año 1938*

Departamento/ Distrito Minero	Propietario	Mina	Producto
San Rafael/El Sosneado	Pier L. Zanetti y otros	Sin nombre	petróleo

	Alfredo R. Corvalán	Carmen	Esquistos
	Julio R. Corvalán	Josefina	Esquistos
	Victoria Segura	Argentina	Esquistos
San Rafael/Malargüe	H. A. William Myrim	Thelma	petróleo
San Rafael/Piedra de Afilar	Cía. Yacimientos Petrolíferos de San Rafael	San Pablo	Brea petrolífera
		San Pedro	Sin nombre
San Rafael/Laguna Blanca	Luis Carta	La Matilde	Petróleo
Luján/Potreriños	Rosa B. Corvalán Godoy	Santa Rosa	Esquistos
Las Heras/Las Higueras	Cía. Cales y Cemento	Las Higueras	Esquistos
Las Heras/Papagayos	Severo W. Ortiz	Santa Máxima	Esquistos
	Manuel Telechea	Carbonera Salas	Esquistos
	Cía. Exp. H. Stalli	La Atala	Esquistos
Las Heras/San Isidro	Carmelo Paratore y otros	La Carolina	Esquistos

Fuente: Elaboración propia con base en decretos N° 861/37 y 138/39

Dentro de las minas a subastarse sobresalen dos: las de esquistos propiedad de la Compañía minera de explotación Stalli que desarrollamos en el capítulo anterior y una de las minas de la compañía Río Atuel. Esta propiedad fue recusada por la empresa y finalmente no fue subastada. Lo mismo sucedió con las minas San Pablo y San Pedro, propiedad de la Compañía de Yacimientos Petrolíferos de San Rafael. Sin embargo, en 1942, nuevamente fueron rematadas por falta de pago del canon minero.

Los únicos yacimientos vendidos fueron: La Carolina, La Atala, Carbonera Salas y Las Higueras. El resto de las minas de hidrocarburos sólidos y líquidos pasaron a estar dentro de la reserva fiscal de 1932 y entregadas a YPF según lo establecía el convenio del mismo año, sancionado como ley N° 966. (ROMIOP, decreto N° 138/39). El ente estatal no realizó ningún trabajo en los yacimientos cedidos, por lo menos hasta 1943. Además, nunca realizó labores en minas de esquistos bituminosos, solo en hidrocarburos fluidos.

Por su parte, la mina “La Carolina” fue comprada por José Eduardo Godoy, Miguel Hernández y Concepción Castello de Burgos. Sin embargo, sus nuevos dueños tampoco realizaron labores en la mina.

La mina La Atala fue adquirida por Juan Criado por un valor de \$1.600 m/n. Si bien, el comprador abonó al momento de la subasta el 20%, recién canceló el resto en 1941. Ahora bien, según la normativa (Código de Minería y Decreto Reglamentario N° 335), este proceso era ilegal, empero el gobierno lo permitió, al abonar Criado una suma mayor en concepto de gastos, y nueva revalorización de la mina. Además, el poder ejecutivo se basó, para realizar la excepción, en la necesidad de promover la explotación de esquistos para atenuar la falta de provisión de combustibles que sufría Mendoza y el país producto de la guerra. Pero, también, porque era fundamental para la provincia la promoción de una política industrial que permitiera una diversificación productiva y por tanto la creación de puestos de trabajo.

Mencionemos para concluir que, a fines de 1942, Yacimientos Petrolíferos Fiscales decidió que las minas de hidrocarburos sólidos (principalmente asfaltitas) que se encontraban en el sur de la provincia no estaban dentro del convenio celebrado con la Provincia de Mendoza en 1940. Esta determinación se dio en el marco de un reclamo elevado por varios interesados en trabajar estas minas.

La provincia apoyó estas iniciativas privadas, bajo las siguientes premisas:

- La necesidad evidente de combustibles sólidos que sufre el país como consecuencia de la contienda mundial;
- No excluir en forma absoluta la iniciativa privada para ese tipo de empresas;
- La defensa de los derechos de la Provincia con respecto a la regalía que debía percibir por la extracción de dichos minerales (*Economía y Producción*, 1943 (195): 29).

Ante esta determinación varias solicitudes fueron presentadas en la Dirección de Minas de la provincia para realizar cateos y trabajos en varios distritos mineros de San Rafael y Malargüe.

3.5 Conclusión del capítulo

La intervención a Mendoza en los albores de la década de 1930 significó un momento disruptivo en materia petrolera para la tierra del “buen sol y del buen vino”. No obstante, los antecedentes de los gobiernos leucinistas-radicales para impulsar las actividades minera y petrolera; las administraciones de la década del '30 entablaron un *continuum* respecto de las políticas económicas e hidrocarburíferas proyectadas por el Estado nacional, y en orden a ello, habilitaron las condiciones jurídicas e institucionales para el desembarco de la empresa estatal.

La sucesión temporal de las políticas llevadas a cabo a nivel nacional con la correspondiente a nivel provincial se verificó en múltiples instancias. Las áreas de reserva

de prospección pueden marcar un indicio en este sentido. Una de las primeras medidas de Agustín P. Justo fue mantener la decisión de Marcelo T. de Alvear sobre el tema y también incluir la provincia de Tierra del Fuego. En Mendoza se llevó a cabo algo similar. Primeramente, José M. Rosa suspendió los cateos por cinco años, luego el gobierno de Ricardo Videla dio de baja a aquellos que no se ajustaran a la reglamentación vigente. Después, Guillermo Cano y Rodolfo Corominas Segura prolongaron la prohibición por igual plazo. Mediante este mecanismo, YPF concentró la acción hidrocarburífera en detrimento de las empresas privadas. La mayor certidumbre, en este sentido, se dio con los convenios entre la empresa estatal y la Compañía Mendocina de Petróleo y las empresas de José Bernardo Eddis (aunque estas últimas fracasaran).

Como resultado, en el lapso de una década fue posible transformar ideas difusas en la implementación de acciones muy concretas y conducentes a la gestión de recursos energéticos: los cateos en pozos exploradores –incluso en zonas de difícil acceso y sin la infraestructura adecuada- y luego, en la producción del crudo. Es decir, la atención e inversión estatal resultó nodal para incorporar a la provincia a un esquema productivo diferente. Para ello, se diseñó un corpus de reglamentaciones que luego le iban a permitir a YPF completar y controlar toda la cadena de valor. Como resultado de la gestión de YPF, en solo ocho años –si se toma como referencia la firma del Convenio de 1932- Mendoza se posicionó como segunda productora nacional de petróleo, a partir de su extracción en cuatro zonas mineras: Cacheuta, Lunlunta-Barrancas, Ranquilco y Tupungato. En el primer caso significó recuperar un sitio cuyo devenir había resultado trunco, en el segundo, tercero y cuarto, emprender un trabajo sistemático que nunca había sido llevado a cabo.

Por otra parte, el trabajo de la empresa estatal trajo como consecuencia una diversificación productiva basada en un producto industrial pesado, lo cual modificaba ostensiblemente la matriz económica provincial sustentada hasta entonces en la industrialización de alimentos y bebidas para abastecer las demandas del mercado nacional. A partir de ese momento los hidrocarburos comenzaron a significar una fuente de trabajo para muchos mendocinos, pero también para acrecentar las arcas estatales, con regalías petroleras. Estos elementos permiten comprender la continuidad entre las políticas nacionales y provinciales.

Esto último, es lo que se desprende de la síntesis del primer contrato (1932) elaborado por el gobierno de Mendoza e YPF. Ahora bien, con el segundo (1940), se proyectaron objetivos más ambiciosos: la producción de Energía hidroeléctrica y la

mejora-ampliación del sistema de riego a través de diversas acciones en ríos, arroyos y afluentes.

A diferencia de otras experiencias agroindustriales regionales, en la que el Estado provincial operó como promotor o regulador, o bien, conformó empresas públicas para resolver quiebres financieros, en este caso, la acción del Estado como empresario se tornó ineludible para potenciar y poner en marcha un sector estratégico de la industria y la economía que iba a servir a las necesidades de desarrollo regional y nacional.

Capítulo 4: La comercialización de combustibles en Mendoza: agentes y estrategias

La literatura especializada en historia del petróleo se ha enfocado en los desafíos y logros de la exploración y explotación de las cuencas y la vinculación de agentes estatales y compañías privadas en ese proceso (Defelippe, 1953, Espinoza, 1946, Frondizi, 1954, Gadano, 2006, Kaplan 1972a, Mayo, Andino y García Molina, 1983 y Solberg, 1986) Ahora bien, detectamos cierta desatención a una etapa nodal de la cadena de valor, esto es, la comercialización de los derivados del petróleo. Aspecto que moviliza no pocos recursos. Por ejemplo, Argentina en 1925 (privados y estatales) produjo 952.198.421 litros de petróleo, con los cuales se obtuvieron 53.288.769 litros de nafta¹ (Guevara Labal, 1932). Empero, se consumieron cerca de 345.000.000 litros (García Mata, 1927). Es por ello que nos resulta importante conocer quiénes completaron esa cadena en la provincia frente al notorio incremento del parque automotor desde la década de 1920 y cómo ese escenario se complejizó con la entrada de la empresa estatal.

Como puede observarse, Argentina hacia la década del '20, era una importante consumidora de derivados del petróleo. Basta citar como ejemplo el caso de Francia, que durante 1921 consumió 800 mil toneladas con 44 millones de habitantes, mientras que nuestro país consumió la misma cantidad, pero, con 9 millones de habitantes (Brady, 1923). El consumo principal de derivados del petróleo era la gasolina para los motores a combustión, el kerosene para iluminación y calefacción, los aceites lubricantes para los motores de los autos y máquinas agrícolas y el fueloil para las locomotoras de los trenes.

Mendoza no era ajena a esta situación, la década de 1920 significó el ingreso de la mayoría de las agencias de autos (Studebaker, Fiat, Buick, Chrysler, Hupmobile, etc.) que se sumaron a Ford y Chevrolet, instaladas desde 1910. La entrada del transporte a combustión interna cambio la fisonomía de las calles mendocinas, que también tuvo que adecuarse con el hormigonado y/o asfaltado de sus arterias. Por esos años, la extensión de la urbanización y la modernización de las ciudades fueron complementarias del acceso al consumo de nuevos bienes y servicios, entre ellos, de automóviles (García Heras, 1982, Lluch, 2010a, Ospital, 2002 y Piglia, 2104). Una forma de bienestar, comodidad y status que iba a modificar de una vez para siempre la forma de transportarse de las personas. Estos nuevos formatos de movilización requerían de los derivados de petróleo para funcionar. Ello explica el consecuente ingreso de las comercializadoras de combustible. Tema central de este capítulo con el objetivo de demostrar la conformación de un mercado regional altamente competitivo conformado, primero, por agentes locales que

¹ Es importante aclarar un importante porcentaje de petróleo era consumido directamente. A su vez, otros destilados eran: fueloil, gasoil, diésel, lubricantes, etc.

representaban filiales extranjeras y luego, transformado por el ingreso de la producción nacional, refinada, precisamente, en la destilería de Luján de Cuyo. Los desafíos y estrategias para participar en un mercado con demanda asegurada pero notoriamente menor respecto de las grandes metrópolis, obligaron a implementar una serie de estrategias propagandísticas y publicitarias, que también son objeto de análisis.

Ahora bien, la comercialización de combustibles se encuentra dentro de la etapa petrolera conocida como *downstream*. Forman parte de esta etapa: la destilación del petróleo a través de diferentes métodos, el almacenaje de los productos refinados y/o la comercialización de estos. Por tanto, comenzaremos este capítulo con un análisis de la destilación de los hidrocarburos en la provincia, para luego prestar atención a las modalidades de comercialización de uno de los principales subproductos.

4.1 La refinación de combustibles en Mendoza

4.1.1 El intento local durante los años '20s.

La industria de la refinación contó con dos antecedentes a nivel local durante la década de 1920s. El primero fue Ramón Brunet quien tuvo una destilería de petróleo en el departamento de Luján de Cuyo. Por su parte, Lucio Funes intentó la destilación de esquistos bituminosos en el distrito minero Papagallos, departamento de Las Heras.

Ramón Brunet le había comprado a José Quillet en 1917 la destilería. Esta estaba situada enfrente (los separaba un descampado de 300 metros) de la estación de trenes de Luján de Cuyo y funcionaba con el mineral traído desde San Rafael, de la mina “Los Buitres”².

El traslado era realmente complejo desde el punto de vista operativo y económico, ya que, desde el pozo, el petróleo era transportado durante 40 km en carros tanques tirados por mulas hasta la estación del ferrocarril en Benegas, departamento de San Rafael. El tren lo trasladaba hasta la estación Luján y desde acá nuevamente en carros hasta la destilería.

La ubicación de la destilería no es menor. En los primeros pasos de la refinación de petróleo, las destilerías se construyeron cercanas a los pozos de producción por lo complejo que era su traslado (Dubois, 2006 y Gadano, 2006)³.

² En un primer momento la destilería recibía petróleo de la mina “La Mendocina” sin embargo, por causas que no se han descubierto, esta mina cesó su actividad y Brunet comenzó a comprar el mineral en San Rafael.

³ A modo de ejemplo podemos señalar las siguientes construcciones: 1913 Comodoro Rivadavia (Chubut), 1919 Plaza Huincul (Neuquén), 1928 Campamento Vespucio (Salta).

La destilación se hacía utilizando el método *cracking*⁴. Tomando una tonelada de petróleo, podía obtenerse según Hileman (1921a: 348)

Nafta de 12 a 15%

Kerosene para iluminación de 10 a 20%

kerosene para motores de 60 a 70%

aceite para lámparas y aceite para motores de 5 a 10%

Resto convertido en coque para fundición (nunca mayor a 10%)

El costo de producción según el mismo autor era de \$ 30 por tonelada de petróleo. La venta de los refinados se realizaba en la propia destilería y solo abarcaba a los lugareños. La nafta llevaba el nombre de “América” y se vendía a \$ 0,35 el litro⁵.

El establecimiento, entre 1920-1921, procesaba por mes unas cien toneladas de petróleo. Sin embargo, sus instalaciones tenían la capacidad de ampliar esta refinación, no lo realizaba debido a la escasa producción de petróleo en Mendoza para la época. El director de Minas, Petróleo y Geología de la provincia de Mendoza publicó en la Revista de Ingeniería Internacional una serie de trabajos promoviendo la inversión en la extracción de petróleo y en la ampliación de la destilería de Brunet, tal cual hemos mencionado en el capítulo 2. Lamentablemente esta destilería sufrió un incendio que acabó con gran parte de sus instalaciones el 13 de setiembre de 1921. Las llamas destruyeron maquinarias y edificaciones por un valor de \$30.000 m/n, siendo necesarias varias dotaciones de bomberos para sofocar el siniestro (*LA*, Mendoza, 13 de setiembre de 1921). La empresa de Brunet quebró a causa del accidente y fue desmantelada. Esto marca la precariedad del sector en Mendoza.

Ante el incendio de la destilería y la falta de inversiones en la extracción de petróleo y luego su destilación, los gobiernos radicales-lencinistas (1918-1928) intentaron promover a través de la Dirección de Minas, Petróleo y Geología la extracción y producción de esquistos bituminosos tal como analizamos en el capítulo 2.

Lo desarrollado confirma que la posibilidad de refinar localmente el petróleo solo había formado parte de una serie de intentos infructuosos, y solo con la atención estatal esta idea cobró un sólido dinamismo. Pero también, corrobora que la idea de potenciar la

⁴ El *cracking* es el proceso químico por el cual el petróleo se descompone o fracciona en compuestos más simples. El craqueo es llevado a cabo por métodos térmicos o catalíticos y es parte de la destilación secundaria. La primaria se llama *topping*.

⁵ Mendoza, diario *Los Andes*, 18 de agosto de 1920. Como puede observarse el precio de venta era mucho menor que el que comercializaba Wico para la época en la ciudad de Mendoza (ver cuadro N° 2). Esto demuestra las enormes ganancias de la empresa norteamericana.

industria petrolera estaba presente en las ideas económicas de las elites dirigentes y empresarios privados ya desde la década de 1920s.

4.1.2 Inversiones estatales para infraestructuras de refinación petrolera

Refinería Godoy Cruz

Tras la refrenda del convenio de 1932 (ver capítulo tres), la empresa estatal dispuso nuevas inversiones para responder al crecimiento del sector: la compra de un terreno en el departamento de Godoy Cruz de más de 17.000 m²⁶, a la vera del Ferrocarril Trasandino y un ramal del Buenos Aires al Pacífico. En ese momento era una zona poco urbanizada. El objetivo era construir una planta de almacenamiento de combustibles para el despacho a destinos locales y extrarregionales, de allí la estrategia de la cercanía con la vía ferroviaria. Iniciada a fines de 1933⁷, seis meses más tarde la instalación ya estaba operativa. Esta planta de almacenaje fue considerada por YPF de segunda categoría (250m³), por las cantidades que podía guardar. En el decenio se construyeron otras en San Rafael (150m³), y General Alvear (75m³), de tercera y cuarta categoría, respectivamente.

Debido al volumen y densidad del petróleo extraído (altamente viscoso), el presidente de YPF, ingeniero Ricardo Silveyra, modificó la idea original y en 1936 proyectó la construcción de una destilería junto a la planta de almacenamiento. El terreno adquirido era de 106.097 m². Guevara Labal (1936: 59) remarca que esta decisión fue influida por las proyecciones favorables para la extracción de crudo. A nuestro criterio, también operó una perspectiva estratégico-económica ya que fuera de la pequeña y rudimentaria destilería en el Norte de Neuquén, YPF no contaba con este tipo de instalaciones en el Centro-Oeste argentino.

En efecto, los distintos combustibles de marca nacional eran traídos a Mendoza desde la planta refinadora de YPF ubicadas en La Plata (provincia de Buenos Aires); por tanto, se pensó a Mendoza como un centro de distribución del *downstream* para toda la zona de Cuyo y sus alrededores (ver *infra*). A su vez, las demandas por el crecimiento urbano e industrial de Mendoza la convertían en un mercado atractivo. En efecto, era la quinta provincia en consumo de naftas y la cuarta en aceites lubricantes para 1935 (Guevara Labal, 1936: 63). Además, el equipamiento de fábricas de conservas

⁶ En la actualidad, funcionan el Club YPF y dependencias policiales provinciales.

⁷ Los diarios locales testimonian los llamados a licitación para la construcción de diversas edificaciones. Ver, por ejemplo: *LP*, Mendoza, 5 de julio de 1933.

alimenticias incrementó la demanda de combustible. Por último, había un factor logístico: la nueva destilería contaba con abundante provisión de agua.

El presupuesto para la construcción de la destilería fue de \$590.382, con una sección destinada a *cracking* debido a la mencionada característica de viscosidad del crudo. Un año después, la planta ya procesaba un promedio de 80 metros cúbicos de petróleo diarios, sin ocupar su capacidad productiva máxima (100 metros cúbicos). Estos volúmenes la convirtieron en la segunda destilería de YPF, adelante de Salta y Neuquén, aunque muy lejos de los niveles de La Plata⁸.

Finalmente, el costo total de construcción duplicó el cálculo inicial (\$1.050.000). Los equipamientos fueron adquiridos en el mercado local, en el nacional, y en Nueva York y Londres (BIP, 1936 (141): 140) La magnitud de la inversión denota el esfuerzo estatal por fomentar un sector que tendría efectos multiplicadores. Efectivamente, la construcción permitió no solo una oferta de trabajo para mendocinos, sino también para las pequeñas empresas metalúrgicas de la zona. En ella se edificaron la planta de destilería, tanques de almacenaje del combustible a procesar, edificios administrativos, instalaciones de seguridad contra incendios y varios edificios conexos.

Si bien estaba a la vera del Ferrocarril Trasandino, el traslado del mineral desde los pozos de producción se hizo por camiones: por ejemplo, durante 1940, 90 vehículos diariamente llevaban el petróleo a la destilería (Ministerio de Economía, Obras Públicas y Riego, 1940: 25)⁹. La mayoría de estos vehículos pertenecían a la empresa “Expreso Carrodilla”, tal como hemos comentado en el capítulo anterior.

Durante 1939 los transportes de carga petrolera (crudo y refinado) en Mendoza trasladaron más de 574.000 litros (Bunge, 1941: 133). La capacidad de movilidad en esta provincia era la segunda más importante del país. Solo superada por Capital Federal que llegó a una cifra de más de 1.200.000 litros. En tercer lugar, se encontraba la provincia de Buenos Aires.

En las crónicas periodísticas puede leerse que, a partir del año 1940, se produjo una elevada cantidad de accidentes en las diversas rutas que conducían a la destilería de Godoy Cruz y zonas circundantes a la misma. En muchos casos los choques produjeron

⁸ La Plata podía producir hasta 3000 m³ diarios, en tercer lugar, estaba Vespucio (Salta) con 80 y por último Huincul (Neuquén) con 60 (Gadano, 2006).

⁹ Ricardo Silveyra le comunicó al gobernador Guillermo Cano del traslado del petróleo a través de camiones. Sin embargo, sostuvo que este sistema era momentáneo puesto que, su objetivo era la construcción de un oleoducto (BIP, 1936 (141): 140). Construcción que nunca se materializó

víctimas fatales y provocó denuncias en los diarios por la falta de cuidado en la conducción de los rodados por parte de los choferes. En una de estas denuncias leemos:

[...] Cabe destacar que el tránsito de estos pesados vehículos automotores realizado sin control de ninguna clase y en contravención con todas las normas vigentes ha ocasionado en un lapso de tres meses, varios heridos graves e incluso un muerto o... se puede constatar que no se trata de hechos casuales o aislados, sino de un fenómeno sistemático y frecuente. (*LA*, Mendoza, 31 de agosto de 1940).

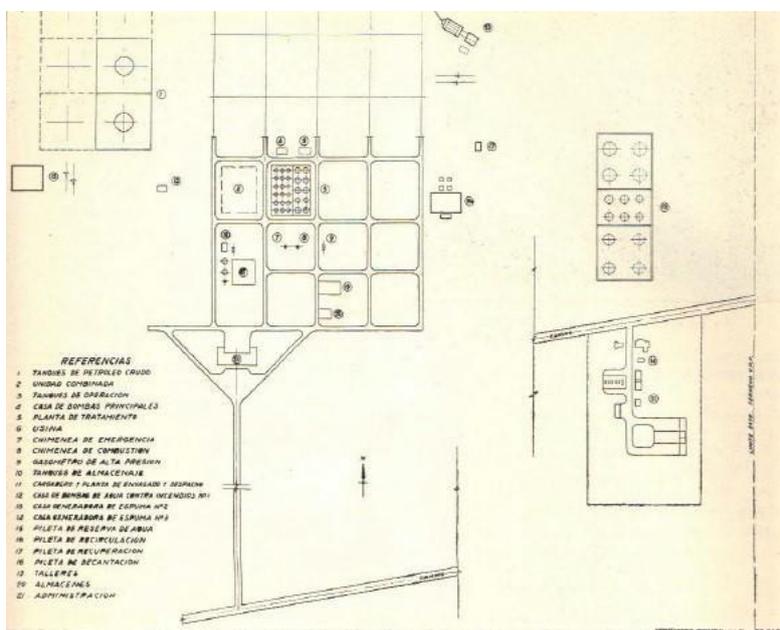
No hemos encontrado ningún descargo por parte de las autoridades de YPF, de las compañías transportadoras de petróleo o incluso de la provincia. Por otra parte, tampoco hemos hallado aún alguna reglamentación sobre el tránsito de estos camiones, como sí se hizo para regular el traslado de combustible en la década de 1920 para el área metropolitana de Mendoza (ver *infra*).

Refinería de Luján de Cuyo

Retomando el tema de la destilería de Godoy Cruz, a tan solo dos años de su funcionamiento, fue ampliada y mejorada al ser provista por equipos nuevos, mejoramiento de caminos internos, etc. (*LA*, Mendoza, 5 de noviembre de 1938). Sin embargo, el volumen de petróleo extraído en los distintos yacimientos, pero, principalmente del Campamento Tupungato, implicó que quedara rápidamente obsoleta por su capacidad de refinación. Por ello, la ley provincial N° 1.316 de 1939 autorizó la construcción de la Refinería de Luján de Cuyo en el distrito de Blanco Encalada (Luján de Cuyo) -distante 19 km de la anterior hacia el sur- y más cerca de los prolíficos pozos de Tupungato. El terreno por utilizar era de 25 hectáreas, de un total adquirido por la empresa estatal de 1688 hectáreas.

Su edificación comenzó en enero de 1940 e iba a tener capacidad para procesar 500 metros cúbicos en forma diaria –es decir que quintuplicaba la de Godoy Cruz-. Se inauguró el 20 de diciembre de 1940, con una unidad combinada de *topping-cracking*, recuperación de gasolina e instalaciones complementarias para su funcionamiento tal como lo muestra la Ilustración 13 (galpones, salas de auxilios, dormitorios, casas de capataces, etc.). Es decir, era técnicamente más completo el tratamiento de combustible que en la de Godoy Cruz.

Ilustración 13: plano de la Refinería de Luján de Cuyo



Fuente: BIP, 1941 (197): 31

El presupuesto afectado era de más de cuatro millones de pesos m/n. Como se edificaría en un plazo perentorio, el decreto nacional (N° 73.181/1939) eludía el mecanismo licitatorio de este tipo de obras y autorizaba la compra directa de materiales tanto en Argentina como en Estados Unidos. A diferencia de la construcción de la destilería de Godoy Cruz, no hemos podido identificar si empresas locales participaron en la edificación.

Para su funcionamiento se trajeron desde Buenos Aires, grupos electrógenos a diésel de 320 kw cada uno y dos turbogeneradores de 800 kw cada uno. Es decir, que la alimentación no iba a proceder de la planta hidroeléctrica de Cacheuta, sino por aparatos propios de la empresa petrolera.

La ubicación de la refinería respondía a dos motivos: su posición geográfica y estratégica. Con respecto al primero, esta zona no estaba urbanizada¹⁰, lo que permitía su crecimiento sin ningún inconveniente a diferencia de la anterior. También estaba dado por su cercanía al río Mendoza y dado que la ley N° 1.316 ya había permitido la utilización

¹⁰ Hacia 1940, la destilería de Godoy Cruz tenía algunas construcciones a su alrededor. De hecho, la Municipalidad le solicitó solucionar problemas con olores fuertes de su producción. (Decreto 063/40 de la Intendencia). En cambio, hoy día la refinería de Luján no posee a su alrededor construcciones civiles lo que demuestra el acierto de su asentamiento.

de esta zona, solo hubo que expropiar algunos terrenos. Además, su construcción permitía una rápida ampliación para duplicar su producción.

En cuanto a lo estratégico, la nueva destilería se ubicó a una distancia prácticamente simétrica con respecto a las zonas de explotación de la cuenca cuyana hasta entonces conocidas. Además, y por ser una de las más grandes del país (la cuarta), era la primera planta ubicada fuera litoral argentino. En efecto, su construcción implicó una descentralización refinadora. Las otras destilerías que no se encontraban en Buenos Aires eran de pequeña factoría.

Los destilados que podían obtenerse en forma anual eran: 94 millones de litros de nafta, 13 millones de litros de kerosene y agrícola, 11 millones de litros de combustible para motores diésel y 35 toneladas de fueloil, además de una cantidad estimable de gas seco que podía ser utilizado como supergás y empleado como combustible doméstico, lo cual era una novedad por entonces¹¹. Datos venturosos que significaban que Mendoza abastecería no solo sus necesidades productivas sino también el consumo de parte del centro oeste argentino: Mendoza, San Juan, San Luis, La Rioja y el sector sur oeste de Córdoba (Mendoza, 1940); mercados de segunda categoría pero que significaban la ampliación de ingresos y la posibilidad de competir con las principales zonas proveedoras.

El Convenio de 1932 solo establecía la construcción de una planta de almacenamiento. La construcción de la destilería de Godoy Cruz no estuvo dentro de los planes iniciales como tampoco la de Luján de Cuyo. Estos cambios nos hacen pensar en una falta de previsión o de estudio profundo de las cuencas mendocinas, más si tenemos en cuenta que el lugar elegido para la primera refinería (Godoy Cruz) era una zona de crecimiento urbano. Si bien el terreno permitía una ampliación, tal cual sucedió, esta no podía ser de envergadura para el petróleo obtenido.

4.1.3 Los cuellos de botella en la refinación: el traslado del petróleo

Parola (1943) señala, en su tesis de economía, que quien controla el transporte del petróleo¹² controla la industria petrolera. Este autor afirma que el caso de Rockefeller es ilustrativo en este asunto. YPF siempre contrató transportistas y nunca puso énfasis en tener en Mendoza el control del transporte de hidrocarburos. Empero, el presidente de

¹¹ De todas maneras, esto no se llevó a cabo, tal como hemos comentado en el capítulo 3.

¹²La ley N° 12.161, Régimen Legal del Petróleo, en su capítulo VII señala que el transporte de petróleo es considerado como un transporte público y por tanto lo rigen las leyes que hablan sobre este servicio.

YPF fue un defensor del oleoducto. Acción que sí hizo con la cuenca sur (Comodoro Rivadavia, golfo San Jorge, etc.) al tener buques tanques que transportaban el mineral a La Plata.

A partir de 1933, comenzó a trasladarse desde Mendoza petróleo a La Plata. Con la construcción de la destilería de Godoy Cruz (1936) y luego la de Luján de Cuyo (1941), el petróleo no procesado en estas se envió también a San Lorenzo (desde 1938) o a Dock Sud (a partir de 1940).

El traslado se llevaba a cabo en vagones de tipo altobordos. Según apreciaciones de Mervyn F. Ryan, Administrador General del Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico, la empresa tenía la posibilidad de llevar a las distintas refinerías del país desde Mendoza hasta 40.000 toneladas por año en este tipo de plataformas, si YPF se lo requería. (*LA*, Mendoza, 8 de mayo de 1940). Para ello, debía adaptar solamente algunos vagones que no eran utilizados en ese momento al modelo señalado. En el mismo sentido, Filippini (1944: 5) señaló que YPF llegó a un acuerdo con la empresa ferroviaria para el traslado de petróleo desde Mendoza, hasta que se construyera un oleoducto. Para ello, el 19 de junio de 1940 se suscribió un convenio (avalado por el Ministerio de Agricultura de la Nación) para concederle a la empresa un préstamo de \$800.000, a fin de que adecuara vagones para trasladar el mineral. Es probable que el dinero se haya destinado a los altobordos que mencionaba Ryan.

Por su parte, Bunge (1941: 133) indicaba que la empresa había declarado que en 1939 había utilizado 207 vagones altobordos para transportar 8.886 toneladas de petróleo desde Mendoza. A nivel país esta cifra era la segunda en importancia detrás de lo traslado por el Ferrocarril Sud con sus 16.282 toneladas transportadas en 428 unidades.

En Argentina para esta fecha había una capacidad de transporte en vagones tanques de 58.788 toneladas para todas las empresas ferroviarias. De este volumen de transporte, las empresas privadas tenían el 63,7% de capacidad, mientras que el restante lo trasladaban los ferrocarriles del Estado (Bunge, 1941: 133).

En términos generales, el inconveniente logístico que planteaba el transporte ferroviario era su discontinuidad y su falta de agilidad, al estar circunscripto a un recorrido fijo (las vías del tren) y principalmente a la necesidad de instalaciones más costosas para su utilización que el camión cisterna (García Sánchez, 2007: 46).

Según Ricardo Silveyra, el costo que tenía que pagar la empresa estatal para llevar el petróleo desde Mendoza hasta la refinería de San Lorenzo era muy alto: \$12,50 el metro cúbico (*LA*, Mendoza, 4 de agosto de 1940). Según el funcionario, el valor del flete

significaba encarecer la materia prima un 20% más sobre el valor de explotación. A su vez, señalaba que se habían hecho gestiones para abaratar el traslado, pero que habían resultado infructuosas.

Con respecto al uso del tren para el transporte de petróleo obtenido desde las zonas de producción (Tupungato y Maipú) hasta la destilería de Godoy Cruz, nunca se llevó a cabo. Es importante recordar que la planta estaba ubicada a la vera del ferrocarril Trasandino y de un ramal del BAP. Sin embargo, no hemos encontrado todavía las causas de por qué no se decidió la utilización de este tipo de transporte, quizás la explicación resida en la agilidad del transporte por camión que señala García Sánchez. Es verdad, tal cual comentamos, algunos pozos estaban lejos de la zona de tránsito de trenes. Sin embargo, otros, como los pozos de Cacheuta se encontraban tan solo a 1.100 metros de la vía del Ferrocarril Trasandino. En 1942 comenzó a ser operativo un ramal construido por la empresa Buenos Aires al Pacífico que permitió el transporte de petróleo desde Anchoris (Tupungato) hasta la refinería en Luján de Cuyo. Esto implicó que el transporte a través de camiones disminuyera ostensiblemente.

El enorme potencial petrolero mendocino encontró un cuello de botella en el transporte y los costos que ello implicaba. Así fue que en el Congreso Nacional, Juan I. Cooke¹³ presentó un proyecto (junio de 1940) sobre construcción de un oleoducto desde Mendoza hasta Santa Fe, es decir, para que uniera la zona de producción de Tupungato con la destilería de San Lorenzo. Es importante señalar que las primeras referencias a una posible construcción de este medio de transporte provenían de un discurso de Ricardo Silveyra en agosto de 1939, durante el acto de colocación de la piedra fundacional para la construcción de la destilería de Luján de Cuyo:

Tengo la convicción de que está cercano el día en que podrá YPF tender en la tierra argentina una extensa tubería que, como arteria generadora de vida y de progreso, llevará el excedente del oro negro mendocino desde el pie de estos Andes majestuosos hasta las turbulentas aguas del Paraná, allí en las vecindades del histórico convento de San Lorenzo, uniendo así, por obra de las actuales generaciones, el lugar donde por vez primera se derramó sangre de granaderos, con este magnífico escenario en el que se preparó e inició la fantástica cruzada por la emancipación americana (*LA*, Mendoza, 31 de agosto de 1939, p. 5).

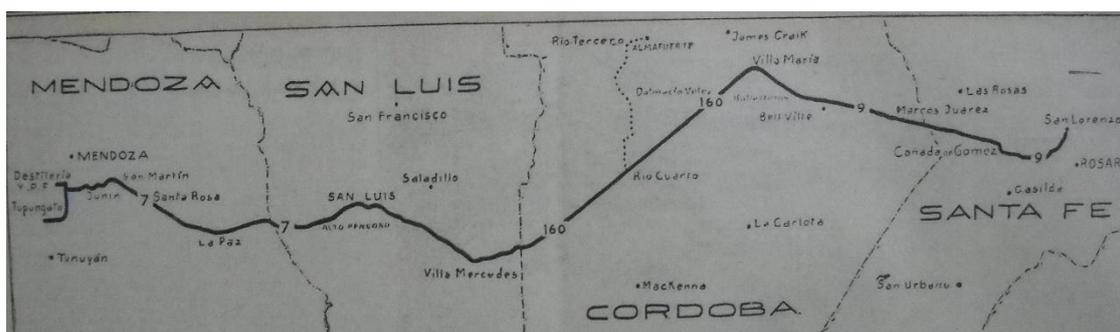
¹³La propuesta presentada por el legislador radical que representaba a Buenos Aires era en realidad una combinación de cuatro proyectos sobre petróleo. Uno buscaba establecer un “stock” de combustible y aceite por parte de YPF y demás empresas dedicadas a hidrocarburos, otro buscaba suspender la aparición de sociedades mixtas para la exploración y explotación de petróleo. Por último, un tercero establecía que el Estado Nacional pasaría a ser dueño de todas las minas de petróleo a descubrirse. Pueden consultarse los textos completos en: *Cámara de Diputados de la Nación Argentina, Comisión Comunicación y Transporte*, 19 de junio de 1940. Caja N° 5.

Es interesante remarcar en esta cita el valor simbólico que Silveyra le atribuye a la construcción del oleoducto con la epopeya de San Martín de liberar Argentina. “La tubería” nos liberaría de la compra de petróleo extranjero.

¿Por qué Cooke presentó tal propuesta? No hay certezas al respecto. La literatura -Fernández O’Connor (1940) y Gadano (2006)- no aporta ninguna interpretación. ¿Era el legislador un entendido en el tema petrolero? Su actuación posterior, nos indicaría que no. ¿Podría ser Cooke un propulsor de los intereses de la empresa estatal? Tampoco hay certezas sobre esto, pero nada impide pensar en contrario. Lo que sí es seguro, es que la construcción de un oleoducto, solo podía ser aprobada por el Congreso Nacional según lo establecía la reforma del Código de Minería (Ley N° 12.161 de 1935) en su artículo 404.

El trayecto del oleoducto seguiría en su mayor parte el trazado de las rutas nacionales N° 7, 8 y 9, como puede observarse en la Ilustración 14, para intentar abaratar costos, al no expropiar terrenos para su recorrido. El plazo de construcción se estimaba en dos años y el costo se calculaba en 50 millones de pesos (material en tubos; ramales necesarios para hacer reparaciones por filtraciones, roturas, etc.; material para recubrir el ducto en toda su extensión; las estaciones de bombeo necesarias -dependiendo del tipo de petróleo a transportar, etc-)¹⁴. Solo podría ser operativo al año siguiente de comenzado su construcción.

Ilustración 14: probable trazado del oleoducto Mendoza-San Lorenzo



Fuente: LA, Mendoza, 14 de agosto de 1940

¹⁴ Precisamente Morland y Mc. Kee (1938: 91) lo explica de la siguiente manera: un 60% es por el material, un 12% el traslado de material a su construcción, un 18% la mano de obra, un 3% los costos de servidumbre y se deja un 7% para costos varios.

El ducto una vez terminado tendría una capacidad de transporte de un millón de metros cúbicos anuales¹⁵. Esto significa, según la Ilustración 15, que tendría una capacidad muy superior de transporte a la producción de 1940. Por lo que se desprende, YPF proyectaba triplicar el trabajo de ese año y en los años subsiguientes¹⁶, lo que aseguraría el beneficio de su construcción.

Recordemos que el convenio de exploración, explotación y refinación de petróleo con Yacimientos Petrolíferos Fiscales de 1940 afrontaba el problema del traslado de los hidrocarburos desde la zona de explotación hasta la de refinación. En su artículo 9° el nuevo contrato establecía:

La Dirección, previo cumplimiento de los requisitos legales del caso y en el más breve plazo posible, construirá un oleoducto interprovincial para realizar el transporte de su producción hacia el litoral en las condiciones económicas más favorables, con preferencia a cualquier otra obra similar que proyecte realizar el país, debiendo efectuar de inmediato los estudios preliminares (Mendoza, 1940: 48).

El primer inconveniente que presentaba la construcción de este oleoducto era la materia prima por utilizar. Los caños necesarios tenían una especificación especial: debían ser sin costura y realizados con una aleación de acero que no se producía en el país; es decir, debían importarse y a un alto costo¹⁷, lo cual era difícil en el contexto de la Segunda Guerra Mundial. Por todo esto, el presidente de YPF propuso al Congreso de la Nación, que arbitrara los medios para la construcción de una fábrica que elaborara este tipo de tubos (*LA*, Mendoza, 4 de agosto de 1940). Tras esa propuesta, Ricardo Silveyra sostuvo varias reuniones con distintos representantes del sector industrial, como por ejemplo Manuel Savio o la Fábrica Militar de Aceros, para llevar adelante su cometido de producir este tipo de material en el país, pero no obtuvo resultados positivos: la fábrica nunca se construyó y nunca fue tratado su tema en el Congreso¹⁸.

¹⁵Según los datos aportados por Cooke en su informe (p. 9) y teniendo presente que en 1941 pudo haber estado operativo, el oleoducto transportaría en 1941 hasta 430.000 m³; en 1942 hasta 650.000 m³; en 1943 hasta 1 millón de m³ y en 1951 con algunas reformas hasta 7 millones de m³.

¹⁶En 1941 la explotación de petróleo fue de 531.162 m³, mientras que en 1942 descendió a 504.603 m³. Este descenso prosiguió en 1943 con 475.640 m³(BIP, 1959 (313))

¹⁷Según había estimado Ricardo Silveyra, del costo total de la obra que era de 50 millones de pesos, en la compra de los tubos se gastaría el 80% de ese monto. (*LA*, Mendoza, 4 de agosto de 1940). Como observamos el director de YPF difería a lo señalado por Morland y Mc. Kee.

¹⁸La bibliografía con respecto a la historia industrial es abundante. De las consultadas (Belini, 2017; Rougier, 2015; Rougier y otros, 2016, Rougier y Odisio, 2017, entre otros) no hemos encontrado referencias a los motivos del fracaso de su construcción.

Más allá de no conseguir que se fabricaran en la Argentina los tubos, la prensa mendocina insistió con la necesidad de la instalación del oleoducto¹⁹. Frank Romero Day, que había sido ministro de Industrias y Obras Públicas de Mendoza durante la gobernación de Guillermo Cano (1935-1938), publicó un artículo de opinión donde establecía las conveniencias de su construcción. Según señalaba, en seis años el gobierno nacional recuperaría la inversión de la obra con la amortización producida al no enviar el petróleo en tren (*LA*, Mendoza, 15 de agosto de 1940).

Más allá de los apoyos recibidos, hubo técnicos, legisladores, etc., que ofrecieron reparos a su instalación. El primero de ellos fue el diputado nacional por la provincia de Mendoza, Luciano Peltier. Si bien en líneas generales estaba de acuerdo con su construcción, temía que la refinación del petróleo dejara de realizarse en Mendoza, y pasara directamente a San Lorenzo u otras zonas, producto de ramales a crearse en el trazado inicial, lo que truncaría la posibilidad de vender un producto con valor agregado. La argumentación sostenida por el diputado, en clara defensa de los intereses económicos de la provincia que representaba, se basaba en un artículo publicado por el matutino *La Prensa*, Buenos Aires, del 14 de setiembre de 1940, donde señalaba que YPF pensaba, a partir del ramal a Córdoba²⁰, construir una destilería en Río Tercero.

Peltier también sostenía, que el artículo señalaba, que los gastos del oleoducto debían cubrirse por partes iguales entre el gobierno de Mendoza y Yacimientos Petrolíferos Fiscales. El diputado calculaba que la provincia debía abonar en porcentaje, un valor mayor, que las ganancias a obtener en concepto de regalías. De esta manera, sentenciaba el legislador, la construcción le acarrearía pérdidas al fisco mendocino y por ese motivo, se negaba a su construcción. (*LA*, Mendoza, 17 de setiembre de 1940).

Los argumentos de Peltier fueron rebatidos en la Revista *Economía y Producción* (1942, N° 192/193), editada en Mendoza, en una nota firmada por el Centro de Ingenieros de Mendoza. Los técnicos señalaban que, al contrario de lo manifestado por el legislador, el ahorro en el transporte de petróleo que iba a tener YPF, lo debía destinar a la

¹⁹ Es importante mencionar que, el transporte por medio de cañerías fue una respuesta generalizada en el mundo para trasladar los hidrocarburos desde su lugar de explotación a los de su destilación. Los países de mayor producción de petróleo de esta época como Estados Unidos, México, Rumania o la Unión Soviética, tenían como medio de transporte al oleoducto. La primera construcción data de 1880 (Yergin, 1992). La mayoría de las grandes plantas de refinación en los países mencionados se encontraban en los centros de mayor consumo y por tanto estaban alejados de las zonas petroleras de explotación. La solución fue la construcción de oleoductos (Yergin, 1992).

²⁰ En la memoria anual presentada por Ricardo Silveyra, señaló que YPF estaba en tratativas de compra de un terreno de 125 hectáreas en Almafuerte (Córdoba) para instalar una destilería que procesaría el petróleo obtenido en Tupungato (Memoria de YPF del año 1940: 21)

construcción de obras hidroeléctricas. Para apoyarse citaban la misma cláusula 13° del Contrato Mendoza-YPF de 1940.

Como podemos observar, no era claro cuál debía ser la fuente de financiamiento del oleoducto. Ni tampoco, era muy preciso quién o quiénes debían solventar su construcción. Los reclamos presentados por Peltier no fueron atendidos en las dos comisiones en que se trató el proyecto en Diputados: la de Obras Públicas y la de Comunicaciones y Transportes. Esta acción nos lleva a suponer que el Centro de Ingenieros era acertado en sus análisis sobre los beneficios de la construcción del oleoducto. Ambas comisiones aprobaron la iniciativa de Cooke en octubre de 1940 y lo giraron a la Cámara para tratarlo en Plenario. Sin embargo, los diputados Armando V. Ghioldi y Carlos F. Rophille de la Comisión de Comunicación y Transporte, objetaron el proyecto, firmando en disidencia. Sostenían que:

- no había datos certeros de la potencialidad de los pozos de Tupungato, Barrancas y Lunlunta. Por tanto, nada podía asegurar que el porcentaje de explotación fuera mayor para los años siguientes y de esta manera asegurar cubrir los costos de la construcción.
- La construcción de acero de los oleoductos podría reemplazarse por cemento y amianto. Esto abarataría el costo en más del 50% por dos motivos: el material era más económico y se fabricaba en el país.²¹

Ambos reparos fueron respondidos por YPF y por separado, a través de la prensa. En el primero de los casos, la respuesta estuvo basada en los datos aportados por la producción que se estaba extrayendo desde enero a setiembre de 1940. Hasta esa fecha sólo en Tupungato el dato arrojaba 301.000 m³ de petróleo. Es decir, prácticamente duplicaba en un solo lugar la de 1939 (ver Tabla 8). A su vez la empresa sostenía que, en este sitio, se calculaban reservas por 44 millones de metros cúbicos, que se podrían extraer en un lapso probable de 50 años. (*LA*, Mendoza, 18 de octubre de 1940). Sin embargo, estas proyecciones se basaban en estimaciones.

En el caso del segundo reparo, los técnicos de la empresa estatal sostuvieron la inviabilidad del proyecto del cemento. Los tubos construidos en este material tenían otra dimensión de la requerida para el transporte. Por otro lado, no poseían la misma resistencia ante la presión que los de acero (*LA*, Mendoza, 18 de octubre de 1940). El proyecto aprobado en Comisiones aún en 1941 no era tratado en la Cámara de Diputados

²¹Cámara de Diputados de la Nación Argentina, Comisión de Obras Públicas. Caja N° 5.

de la Nación, por lo que la Cámara de Senadores de la Provincia de Mendoza envió una Declaración para su pronta discusión²².

Asimismo, un sector de la sociedad que se oponía a la construcción del oleoducto se nucleó en la “Comisión Pro-Industrialización del Petróleo en Mendoza”, el 6 de junio de 1942, bajo la presidencia de Juan J. Infantino. La mayoría de sus miembros eran hombres sin conocimientos técnicos (ferroviarios, comerciantes, carteros, peluqueros, etc.)²³, y fueron acusados de estar financiados por la empresa Ferroviaria “Buenos Aires al Pacífico”. Esta denuncia fue promovida entre otros por Enrique Dussel. El médico señalaba que la mayoría de los miembros de la Comisión Directiva eran empleados de la empresa BAP²⁴.

El proyecto de construcción finalmente nunca tuvo su ley y quedó en el olvido hasta la llegada a la Presidencia de Arturo Frondizi en 1958. Con su “Batalla del Petróleo” se intentó nuevamente la construcción, a cargo del Banco Carl Loeb (Timmermann, 2016a). Sin embargo, tampoco se concretó.

Las dificultades y dilaciones para llevar a cabo una obra de tal magnitud se explican principalmente por el aspecto económico-financiero, afectado aún más por el contexto de guerra. Por otra parte, y ante la imposibilidad de determinar fehacientemente las reservas disponibles en las cuencas cuyanas, existía la posibilidad de destinar recursos a una megaobra que podría quedar obsoleta en algún momento. En efecto, si en 1940 la refinería de Luján de Cuyo tenía una capacidad diaria de trabajo de entre 500 m³ y 1000 m³ diarios, estos volúmenes cubrían una gran parte del petróleo explotado en las zonas de Tupungato, Barrancas y Lunlunta. Solo el restante de esa producción debía ser trasladado en tren a San Lorenzo, no siendo necesaria la construcción de un oleoducto que iba transportar un millón de metros cúbicos anuales²⁵.

Por último, la mayoría de los materiales para construir el ducto debían importarse de Estados Unidos, con las complicaciones que ello implicaba, como ya se comentó. Aun así, para trasladar el petróleo desde la boca de pozo en Tupungato hasta la estación Anchoris del BAP (Ilustración 15), y para que desde este lugar se llevara en tren a San Lorenzo, se construyó un oleoducto de ocho pulgadas en 1941. La construcción tuvo un

²²Cámara de Diputados de la Nación Argentina, *Comisión de Obras Públicas*. Caja N° 8.

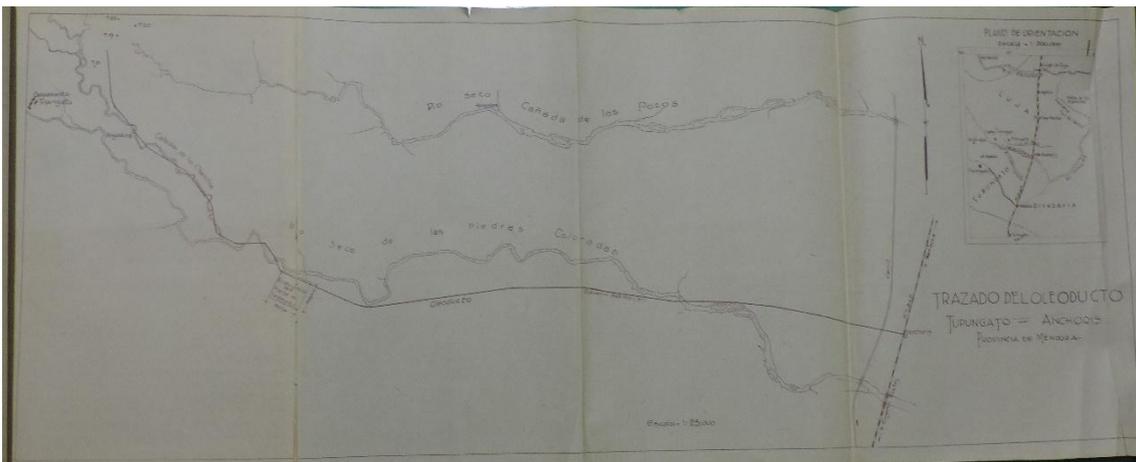
²³Nota enviada por la Comisión Ejecutiva de la Comisión Pro-Industrialización del Petróleo en Mendoza la Cámara de Diputados de la Nación, 31 de agosto de 1942. En: *Cámara de Diputados de la Nación Argentina, Comisión Comunicación y Transporte*. Caja N° 16.

²⁴Cámara de Diputados de la Nación. Carta enviada el 9 de setiembre de 1942. En: *Cámara de Diputados de la Nación Argentina, Comisión Comunicación y Transporte*. Caja N° 16.

²⁵ Una hipótesis semejante es sostenida por Filippini (1944: 12-14).

costo aproximado de \$561.000 m/n. Además de la cañería, se construyó un horno de calentamiento, motobombas para petróleo y agua (planta de despacho). Por su parte en Anchoris, se edificó una casa de bombas, tanques de recepción, caldera, una fábrica de electricidad y edificios para oficina y vivienda.

Ilustración 15: *Oleoducto Tupungato-Anchoris*



Fuente: Fernández O'Connor, 1940.

Ya hemos comentado que el petróleo fue llevado a San Lorenzo por el ferrocarril Buenos Aires al Pacífico. Esto nos sugiere, que esta empresa pudo fomentar la construcción del ramal Tupungato-Anchoris y ejercer presión para que no se construyera el resto del ducto.

Wadell (2007: 215) sostiene que las empresas ferroviarias durante la década de 1930 innovaron con el servicio “puerta a puerta” para no perder clientes. La construcción del oleoducto Tupungato-San Lorenzo le iba a quitar al BAP un muy buen cliente como era YPF. Ahora bien, la puesta en servicio de la tubería Tupungato-Anchoris, le permitió al BAP mantener el transporte de petróleo, por lo menos, durante toda la década de 1940.

Prácticamente todos los días salían de Anchoris dos trenes con 22 vagones tanques a San Lorenzo. Cada convoy llevaba aproximadamente 2.000 toneladas de petróleo para ser procesados en la destilería de YPF de la ciudad de Santa Fe.

4.2 La venta de combustibles durante la década de 1920s.

4.2.1 El traslado del combustible

El mercado de combustible en Mendoza podría dividirse a grandes rasgos en cuatro grupos: para el consumo familiar, la iluminación pública, las industrias y los automóviles. El primer y segundo grupo utilizaban querosene, mientras que el tercero y cuarto necesitaban nafta, querosene o diésel oil. Los vehículos para uso urbano y doméstico, y eventualmente camiones que prestaban servicios para los sectores agroproductivos eran los que más gasolina consumían.

El combustible, que provenía en su totalidad de Buenos Aires, era transportado por el ferrocarril en vagones tanques que contenían 8.000 litros. Estos vagones tanques fueron adaptados especialmente por la empresa norteamericana Wico en 1917 debido al considerable aumento de sus ventas en los distintos puntos del país (Gadano, 2005: 88). Otra forma más modesta de transporte a través del ferrocarril era en tambores galvanizados con una capacidad de 200 litros, en tamborcitos de 50 litros o envasado en cajones de 38 litros.

Ya en la estación de arribo, camiones tanques trasladaban el combustible hasta los centros de almacenaje de las importadoras. Luego las empresas repartían el producto a los distintos surtidores. Los vehículos trasladistas debían estar autorizados por el municipio para realizar esta actividad, y sólo los debían hacer en horario autorizado (de 6 a 8 y de 22 a 24)²⁶. En el caso de la gasolina envasada, era el mismo comerciante el que buscaba el producto en los lugares de almacenamiento para venderlo en su negocio al menudeo.

Es interesante resaltar que no hemos encontrado en las fuentes consultadas quejas o reparos a los costos de traslado del combustible desde Buenos Aires. En efecto, los productores vitivinícolas, industria madre en Mendoza, constantemente resaltaban lo oneroso que era trasladar la mercadería a Capital Federal. No solo ellos, la prensa también alzaba su voz en ese sentido, indicando que el transporte de pasajeros también tenía tarifas abultadas. Según Alejandro Bunge (1930) el costo de traslado encarecía al producto en un 5%. Es posible entonces que las empresas petroleras llegaran a un acuerdo con el ferrocarril para que el traslado del combustible no implicara un costo abultado.

²⁶ Municipalidad de Capital, Concejo Deliberante. *Ordenanza general de servicios e impuestos, N° 987, art. 25 y 26.*

4.2.2 Las modalidades de comercialización

Inicialmente, la comercialización de combustible en la ciudad de Mendoza se llevó a cabo en las concesionarias de autos, que principalmente les vendían a sus clientes. Los precursores fueron Carlos Luján Williams y Jhon A. Walker.

Luego la oferta se amplió con la instalación de surtidores en la vía pública. Estos centros de expendios, que comenzaron su desaparición hacia mediados de la década de 1930s, se extendieron en Mendoza, hasta fines de la década de 1950 y en el último lapso fue usado principalmente por los colectivos²⁷. Además, de los ya citados podemos nombrar a Posca Hnos, Bórmida y Badano, Arturo Santoni o Dante Civelli como grandes agentes y/o concesionarios que poseían varias bombas en la vía pública.

Hacia 1919 surgieron los garajes, especializados en atender las múltiples demandas del mercado automotor: arreglo de motores, cambio de aceite y por supuesto provisión de combustible. Las bombas se encontraban en el interior del establecimiento²⁸.

Otra forma de venta la realizaron los Almacenes de Ramos Generales o Corralones. La comercialización se hacía a través de cajones de 38 litros. Hubo, por tanto, un grupo de comerciantes que vieron la forma de anexar a sus establecimientos una ganancia extra sin una gran inversión (la instalación de un surtidor de nafta y los impuestos correspondientes). Como ejemplo: Almacén Escorihuela y Cia, Ferretería Alsina y Corralón Vda. de Alurralde y Serpa.

¿Cómo se concretaba la operación comercial entre los proveedores extranjeros y los comerciantes vernáculos de combustible? Identificamos tres modalidades. En un primer caso, el vendedor de combustible firmaba un acuerdo con la petrolera, por un término promedio de cinco años. La empresa le proveía la nafta a crédito a través de cuentas corrientes. Cuando comenzaron a aparecer las estaciones de servicio (fines de la década del 20's), estas se construían según especificaciones impuestas por las marcas petroleras y por lo cual le destinaban un crédito en combustible para la construcción. En un lapso determinado el estacionero debía reintegrarlo²⁹.

²⁷ Entrevista realizada por el autor a Raúl Schweizer, 07-03-2016. Gerente de la Asociación Mendocina de Expendedores de Combustibles y Afines (AMENA). Su padre fue el primero en poseer una estación de servicio Shell en Luján de Cuyo, Mendoza. Recomendamos consultar entre otros a Lara (2014) o Mariezkurrena Iturmendi (2008) para encuadrar los límites del método de la historia oral en la investigación histórica.

²⁸ Un ejemplo representativo fue Garaje París que hoy continúa existiendo en el mismo lugar, con otro nombre, Garajes Catamarca, y solo es utilizado como guarda de vehículos.

²⁹ Entrevista realizada por el autor a Raúl Schweizer, 07-03-2016. También se puede consultar a Mosconi (1983) que aporta datos al respecto.

Más allá de esto, el vendedor minorista no compraba directamente a la empresa extranjera el combustible, sino a través de filiales o subsidiarias instaladas a lo largo del territorio argentino. El vendedor de esta manera se convertía en un agente de la marca. Es decir que la empresa tercerizaba el negocio, esto se debía a la extensión territorial de Argentina y era una práctica que otras empresas multirubros establecieron como método para tener mayor porción/proporción de mercado (Lluch, 2010: 111). Este mecanismo fue utilizado por la Wico y la Anglo Mexican hasta fines de la década estudiada.

Las empresas extranjeras transportaban el combustible hasta la estación provincial, y era ahí cuando el intermediario comenzaba con el sistema de comercialización o distribución de la nafta a los minoristas. Para ello, acopiaba cerca de la estación.

Hacia 1929 comenzó un proceso de concentración de estas empresas en la venta de combustibles desplazando a los minoristas y transformando el surtidor en la vía pública por una estación de servicios. Este proceso se consolidó durante toda la década de 1930s, como veremos más adelante. Este cambio en la política comercial habría radicado en el aumento de la competencia en la venta de nafta, puesto que es el año en que YPF decide colocar un precio único en todo el país³⁰.

En cambio, otras empresas como Texaco y Tide Water Oil designaban un representante local y/o nacional para la venta de sus productos. Esta también fue la manera de venta utilizada por YPF en un primer momento. No hemos encontrado aún al encargado de las marcas extranjeras, en este caso, del traslado desde Buenos Aires a Mendoza del combustible.

Según Mayo, Andino y García Molina (1983:19-20) hubo una tercera manera de vender combustibles. Esto fue a través de pedidos concretos que satisfacían demandas puntuales de algún vendedor aislado (seguro en condiciones de mayoristas). Esta situación se daba debido a la falta de un intermediario en Argentina o Mendoza (segunda forma de comercialización). Para nuestro caso de estudio no hemos encontrado ninguno de este tipo.

Esta política comercial estuvo acompañada por estrategias publicitarias, con diferentes formatos a lo largo de la década y según la marca. Hasta 1924 tanto Wico como

³⁰ Seguimos en este caso a Lluch (2015: 18) cuando señala que los cambios de comercialización pueden darse debido a intervenciones estatales mediante distintas regulaciones. En este caso la fijación de un precio único para la venta de nafta. Pensemos que es el Estado quien puede durante un tiempo prudente comercializar con rentabilidad negativa y más si lo que se juega no es el concepto de bien comercial sino el de bien estratégico. En páginas siguientes analizamos más detenidamente este tema

Shell no realizaban publicidades por sí mismas, sino a través de sus concesionarios (ver Ilustración 18). A partir de esa fecha la compañía realizaba el anuncio. Tiempo después, Texaco imitó esta tendencia. García Heras (1982) señala que el Departamento de Comercio de Estados Unidos asesoró a sus compañías sobre cómo publicitar sus productos en Argentina. El Gobierno indicaba que los diarios eran la fuente de consulta mayormente adoptada por los argentinos y sugerían dónde colocar las propagandas para llegar al mayor número de clientes posibles. Debemos suponer que en el caso de las comercializadoras de combustible esta información fue utilizada, puesto que tanto Standard Oil como Texaco realizaban publicidades similares³¹.

En cambio, Tide Water Oil (naftas Tydol) e YPF (ver Ilustración 17) cedieron a sus representantes locales la publicidad en los periódicos e indicaban dónde debían dirigirse en caso de querer vender este producto en sus negocios. En el caso de YPF, la misma empresa realizó paralelamente propagandas desde agosto de 1929, pero con un sentido fuertemente nacionalista y por tanto más propagandístico que publicitario.

4.2.3 ¿Quiénes vendían combustibles en Mendoza?

Durante toda la década de 1910s. prácticamente el único combustible que se vendía provenía de la destilería ubicada en Campana (Buenos Aires), bajo la marca Wico. La Standard Oil importaba el petróleo y luego lo destilaba en su refinería. Sin embargo, hacia 1916 fue cuestionada por prácticas deshonestas en la importación, pues declaraba que ingresaba petróleo crudo cuando en realidad era nafta. Esto le permitía aumentar sus ganancias considerablemente³². Sólo en Buenos Aires tenía surtidores propios mientras que, en el resto del país, utilizaba filiales o subsidiarias que vendían el producto como ya hemos mencionado. Para la empresa norteamericana, la provincia de Mendoza era un mercado consumidor minoritario³³. Más allá de esto, Wico tenía oficinas comerciales en la ciudad de Mendoza desde 1913, donde se realizaban los pedidos de compra del combustible por los concesionarios. Los surtidores Wico eran reconocidos por los clientes por estar pintados de rojo.

³¹ La literatura sobre publicidades y americanización del consumo es amplia. Puede consultarse entre otros para esta época a Barbero y Regalsky (2003) o Rocchi (2016).

³² Gadano, N (2006). Entre las páginas 90 y 100 describe las acciones que el gobierno a través del Congreso, llevó a cabo para terminar con el comercio desleal que realizaba la Standard Oil de New Jersey. Es interesante destacar que el autor menciona al mendocino Benito Villanueva como uno de los mayores opositores a la empresa norteamericana.

³³ LA, Mendoza, 4 de agosto de 1929. Junto a Mendoza estaban Tucumán, Córdoba., Bahía. Blanca La Plata, Salta, etc. Por su parte, las de primera categoría eran: Capital Federal, Rosario y Santa Fe.

A partir de diciembre de 1926 comenzó un proceso de modificación comercial, primero, con surtidores propios (conocidos como sucursales), luego modificó la imagen de su logo y nombre (dejó de llamarse nafta Wico y pasó a ser Wico Standard) y por último uniformó el precio de todos sus productos en todo Mendoza (nafta, kerosene, aguarrás, gasoil, etc., en sus diversos destilados y presentaciones). Las variaciones de este, lo anunciaba en los medios periodísticos.

En 1920³⁴ ingresó al mercado argentino un competidor para Wico, Shell. En este año comenzó a vender diésel oil en tambores de 800 litros. Sin embargo, a Mendoza llegó su primera carga al año siguiente, pero de nafta y kerosene. Estos productos los traían desde Buenos Aires o desde Chile y fueron una excepcionalidad, ya que los vendedores de combustible tenían contrato con la West Indian Oil Company³⁵. En el mercado nacional, la Anglo Mexican Petroleum Co. Ltda. en 1922 (Shell) comenzó a vender nafta a través de la marca Energina.

A nivel local, apareció por primera vez publicitada a través del diario *Los Andes* y de la Revista “El Volante de Cuyo” en noviembre de 1924. El encargado de la distribución fue la empresa de Torcuato Di Tella (Gadano, 2006: 117). Es interesante destacar que en la propaganda aparece la mención “esta bomba no pertenece al trust” (ver Ilustración 17), dando muestra de los problemas que se planteaban entre la defensa del nacionalismo petrolero y el cuestionamiento de la empresa norteamericana³⁶. Los vendedores de esta nafta se atribuían la exclusividad, sin embargo, con el correr del tiempo hubo varias bombas que expedían Energina. Destaquemos que en 1923 la agencia de la viuda de Alurralde y Serpa³⁷ ya vendía kerosene de esta empresa bajo la marca Aurora. La propia empresa colocaría un surtidor en 1927, es decir en la misma época que lo hace Wico. Lo que demuestra un patrón común de comercialización.

Los aparatos de Energina (marca *Little Junior*) se identificaban por ser totalmente azules. En 1929 la Anglo cambia su nombre por *Shell Mex Argentina Limited* e instala una sucursal para ventas a sus concesionarios en la ciudad de Mendoza. Es en este mismo

³⁴ En realidad, Shell arribó al país en 1914, pero su mercado fueron los grandes consumidores de combustible como la Compañía Alemana Trasatlántica de Electricidad o el Ferrocarril del Pacífico. 1920 marcó el inicio del mercado minorista o al menudeo. Para una mayor información consultar www.shell.com

³⁵ Entrevista realizada por el autor a Carlos Luján Williams, 07/05/2016. Nieto del fundador de la Concesionaria C. Luján Williams, que en un primer momento vendía automóviles marca Chevrolet. La concesionaria fue la segunda en Mendoza en poseer un surtidor de combustible.

³⁶ Ver para ello Mayo, Andino y García Molina (1983). Como vemos en la Ilustración su concesionario es Posca Hermanos y Compañía que luego fue el concesionario de YPF. Es muy probable que esta leyenda sea parte del pensamiento del concesionario.

³⁷ Es importante señalar que se transcribe el nombre de la agencia tal cual sale en la publicidad.

año cuando también construyó su primera estación de servicio, que perdura hasta el día de hoy (calles España y Colón).

Estas dos empresas extranjeras fueron las únicas que instalaron el proceso de destilación en Argentina. Si bien empezaron como filiales de comercialización (principalmente Shell) luego se transformaron en filiales de producción.

Otro competidor para Wico fue Texaco, la antecesora de la hoy conocida Chevron. La publicidad de la nafta Texaco apareció por primera vez en Los Andes en 1921 (que fue la única en este formato) y se señalaba que agentes exclusivos de venta (Escorihuela y Cía). Luego la misma empresa promocionó sus productos en distintos medios periodísticos locales, más allá que el mismo Almacén de Ramos Generales fuese la vendedora oficial. Por otra parte, Ferretería Alsina se convirtió en consignatario local de la empresa Tydol a partir de 1925, vendiendo este producto a otros revendedores como Casa Freire en Luján de Cuyo o Casa Olaraiga en Maipú. Es importante mencionar que estas dos marcas, no instalaron surtidores en la vía pública. Es decir, que su método de venta fue en cajones de 38 litros. Suponemos entonces, que no deben haber vendido grandes cantidades de nafta.

En Mendoza, en el año 1926 tuvo su aparición Yacimientos Petrolíferos Fiscales con la venta de nafta producida en La Plata. La concesión inicialmente la tuvo Posca Hnos. La publicidad indicaba que era un producto nacional y aparecía en la Revista “El Volante de Cuyo” con color azul en fondo blanco imitando la bandera argentina. La empresa estatal comenzó a vender combustible en Buenos Aires desde el año 1923³⁸ y hacia 1925 firmó un contrato con J. F. Auger y Cía. que distribuyó los destilados en todo el país. La tercerización se llevó a cabo porque todavía YPF no tenía la capacidad económica, comercial y legal para llevarlo a cabo³⁹. Según Mosconi, el principal problema que tuvo que atravesar en esta etapa la empresa nacional fue la resistencia del consumidor ante los productos de bandera nacional. Esta acción, según el director de YPF se daba por el desconocimiento de la calidad de la nafta y de la campaña negativa de las compañías extranjeras (Mosconi, 1983: 130-131), tal como lo señala la Ilustración 16.

³⁸ Desde este mismo momento, apareció en Mendoza un editorial del diario *Los Andes*, indicando que era necesario que el ministro de Agricultura de la Nación viera los mecanismos para que todo el país tuviera combustible nacional para de esta manera poder controlar el abuso que en Mendoza hiciera Wico en la venta de combustible. Ver Mendoza, diario *Los Andes*, Mendoza, 4 de abril de 1923.

³⁹ Mosconi (1983: 144). En esta misma página se encuentra las cláusulas que Auger debía cumplir con la venta de nafta en el país.

Ilustración 16: *Propaganda de nafta de YPF*



Fuente: *Los Andes*, Mendoza, 27 de mayo de 1927

El contrato con J.F. Auger y Cía duró hasta 1929 cuando la empresa estatal comenzó su propia distribución. Dentro de Mendoza el agente consignatario, que ya venía desde el año anterior, fue Arturo Santoni⁴⁰, quien desplazó a Posca Hermanos. Destaquemos que Santoni ya tenía experiencia en el rubo de venta de combustible, debido a que desde el año 1925 instaló su primera bomba de combustible. En esa oportunidad era agenciero de Shell, a partir de 1927 ya vendía la nafta nacional. Su propaganda, como lo muestra la Ilustración 16, era de fuerte contenido nacionalista. A diferencia de las otras marcas, era Santoni el que siempre realizaba las publicidades, siempre con el tono nacionalista que comentamos, señalando cómo aumentaba el consumo de nafta YPF, cómo bajaba el precio al público, etc.

En definitiva, el slogan a utilizar fue: todo es producto nacional, trabajado íntegramente por argentinos.

Al comenzar 1930, las naftas de la empresa nacional comenzaron a comercializarse con colorante rosado. El motivo de esto fue diferenciarse de las empresas extranjeras y a su vez lograr un mejor poder antidetonante⁴¹.

De las compañías que comercializaban combustible en Buenos Aires u otras ciudades argentinas, no tuvieron presencia en Mendoza Vacuum Oil Company (cuyo representante era Tornquist) y Galena Signal Oil.

⁴⁰ Revista *El volante de Cuyo*, 1 de abril de 1929. Según Mosconi (1983: 163) se dio por terminado el contrato con J.F. Auger y Cía debido a un nuevo plan de ventas de YPF tendiente a disminuir el precio del combustible y quebrar el monopolio de las empresas extranjeras en la venta de combustible.

⁴¹ Revista *El Volante de Cuyo*, 1 de mayo de 1930.

Es importante comentar que, a diferencia de muchos productos comestibles en donde hubo que construir un mercado (Moyano, 2015), la nafta estuvo asociada al aumento de la compra de vehículos o al avance de la transición energética. En efecto, y para nuestro ámbito de estudio, los poseedores de automóviles, camiones u ómnibus debían comprar indefectiblemente la gasolina si buscaban que sus vehículos funcionaran y prestaran el servicio para el cual fueron adquiridos. En este sentido, las publicidades buscaban modificar las preferencias de compras de los potenciales clientes, más que incentivarlos a comprar.

Para finalizar había grandes consumidores de combustible como Luz y Fuerza, la Compañía de Teléfonos, Aguas Villavicencio, Pallovicini, etc. Estos compraban directamente en Buenos Aires, saltando a los consignatarios. Sus compras eran a tanque completo -30.000 litros- (LA, Mendoza, 26 de febrero, 3 de marzo, 27 de marzo de 1929).

4.2.4 El valor de la nafta durante 1920s.

Un aspecto importante de la comercialización fue el valor de la nafta. En la Tabla 39 pueden observarse los valores encontrados, tomados en la vía pública, es decir en bombas de nafta o garajes. Se toman de los mismos, los precios más bajos encontrados y la empresa que los vendía:

Tabla 13: *Precio de la nafta durante la década de 1920s.*

Mes – Año	Marca	Precio en \$
Diciembre 1919	Wico	0,35
Noviembre 1920	Wico	0,58
Marzo 1921	Wico	0,44
Setiembre 1921	Wico	0,39
Setiembre 1922	Wico	0,34
Diciembre 1922	Wico	0,27
Noviembre 1924	Energina	0,30
Julio 1925	Energina - Wico	0,30
Agosto 1926	Todas las marcas	0,29
Marzo 1928	YPF	0,29
Marzo 1929	YPF	0,26
Agosto 1929	YPF	0,23
Noviembre 1929	YPF	0,22
Febrero 1930	Todas	0,20

Fuente: Elaboración propia en base a Diario *Los Andes* (1919-1930), *Volante de Cuyo* (1926-1939) y Mosconi (1983)

Nota metodológica: En 1923 y 1927 no se han encontrado publicidades con precios de referencia para la venta de combustibles.

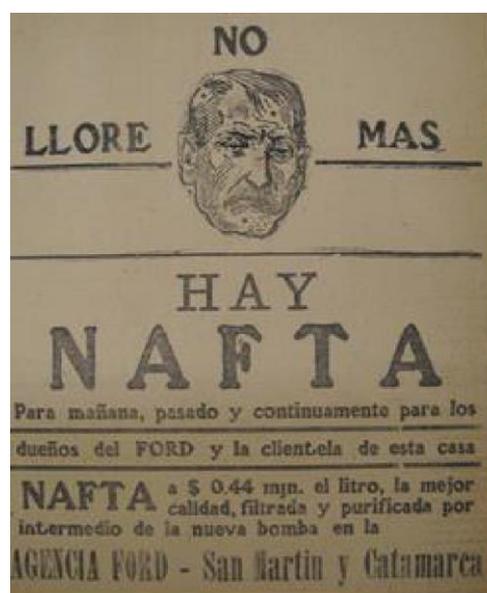
El valor del combustible a lo largo de toda la década de 1920 tuvo oscilaciones, principalmente con una tendencia al alza en 1920 y 1921. Otro detalle a tener en cuenta es que entre 1919 y 1923 la única nafta que se vendía en Mendoza era Wico. Recordemos que Energina comenzó a venderse en 1924, mientras YPF lo hizo en 1926. Es importante mencionar que, a fines de 1920 y comienzos de 1921 Mendoza sufrió desabastecimiento de nafta. En un primer momento, esto se debió a un incendio que sufrió la refinería de Wico en Campana y posteriormente a una huelga de los empleados. La no refinación del petróleo derivó en la escasez del producto, lo que a su vez implicó dos consecuencias. En primer lugar, el fuerte aumento del precio y, en segundo lugar, el acaparamiento para especulación por parte de algunos vendedores. Según nos relató Carlos Luján Williams, lo primero se dio por la ley de la oferta y la demanda, mientras que lo segundo se daba en las bombas independientes, no en las concesionarias. Tanto ellos como Jhon A. Walker estaban “obligados” (subr. nuestro) a venderle a sus clientes que habían adquirido vehículos de las marcas que habían adquirido⁴².

Ilustración 17: *Venta de nafta agencia Posca*



Fuente: *LA*, Mendoza, 6 de noviembre de 1924

Ilustración 18: *Venta de nafta agencia Ford*



Fuente: *LA*, Mendoza, 13 de marzo de 1921.

⁴² Entrevista realizada por el autor a Carlos Luján Williams, 07/05/2016.

El aumento de precio durante el desabastecimiento fue notorio. Pues el valor en 1919 era de \$0,35 centavos por litro, mientras que en el mayor momento de escasez llegó a valer \$0,58 centavos por litro. Una estrategia comercial que acompañó esta coyuntura crítica fueron las publicidades sobre venta de nafta, que aparecían siempre en el diario *Los Andes* –de mayor circulación-⁴³, que anunciaban la disponibilidad y precio del combustible. Las publicidades aparecidas buscaban llamar la atención de los potenciales clientes, disputándose un mismo espacio. Lo interesante, es que la oferta del combustible que llegaba a Mendoza, lo hacía generalmente vía Chile y era de procedencia inglesa.

Si bien puede resultar llamativa la afirmación de obligados del entrevistado, puesto que en el mayor momento de escasez todas las bombas que vendían nafta publicaban la llegada de combustible, no solamente las independientes. Sin embargo, la agencia Ford publicó un aviso (ver Ilustración 18) el 13 de marzo de 1921 (en el mayor momento de escasez) en donde indicaban que solo vendían para los clientes, lo que afirmó nuestro entrevistado. Frondizi (1955: 64) señala que una forma de presión que utilizaba la Standard Oil Company para mantener el predominio de venta, era prohibir a los minoristas la compra de nafta a otras empresas comercializadoras.

En forma complementaria, y debido a la escasez de combustible y al aumento de precio mediante, la prensa matutina comenzó a publicar artículos sobre el tema solicitando a las autoridades del Municipio de la Capital mendocina la intervención para evitar la falta de nafta. Todas las letras tenían un solo destinatario -la empresa Wico-concebida, desde la óptica de la opinión pública, como la principal responsable de la situación de desabastecimiento⁴⁴. Esta discursividad era refrendada con artículos que aludían a cierto caos en la Ciudad, debido a que los automóviles eran abandonados a los costados de la calle por falta del insumo, o el acaparamiento de estos en garajes improvisados que, aprovechando la situación, aumentaban el costo de estacionamiento (*LP*, Mendoza, 26 de noviembre de 1920).

También, la prensa se hizo eco del adulteramiento del producto. Aún no es posible determinar si esta práctica fraudulenta fue solo privativa de este período crítico. En los periódicos se lee que varios automóviles sufrían desperfectos en sus carburadores debido a la presencia de agua en las naftas. Tampoco ha sido posible determinar si el Concejo

⁴³ Para 1920 circulaban los siguientes diarios en Mendoza: *Los Andes*, *La Palabra*, *El Diario*, *La Tarde*, *El Radical*. A partir de 1924 también apareció en la Revista *El Volante de Cuyo*.

⁴⁴ Ver por ejemplo Los Diarios *La Palabra* y *Los Andes* entre el 10 de noviembre de 1920 y el 15 de enero de 1921.

Deliberante, en su calidad de fiscalizador y regulador del sector, intervino de modo alguno para normalizar esa coyuntura.

Ahora bien, si analizamos el consumo a través de la estadística (Gráfico 10), no fue notorio la disminución de venta de nafta durante 1920. Es más, comparado con 1919 el mismo aumentó, aunque escasamente. Esto nos lleva a conjeturar que, si bien la escasez existió, en el análisis anual no fue notoria en el porcentaje de ventas. La retracción se dio al año siguiente, 1921. El inconveniente parece solucionado en 1922, cuando comienza la curva ascendente en la venta de combustible, y “despega” entre 1924 y 1929, cuando comenzó la crisis mundial de la economía.

Retomando sobre el precio del combustible, mencionemos que este no era igual en todo el país, como tampoco dentro de todo el territorio provincial. Aún en el caso de la misma marca había bombas que vendían con diferencias dentro de la misma localidad. Esto se debía a los gastos de transporte y a las diferentes cargas impositivas provinciales y/o municipales, así como la escasa regulación estatal. Aún con estos costos, la empresa estatal con el fin de posicionar su producto redujo el precio del litro de nafta (Mosconi, 1983). Estrategia que no fue imitada por las empresas extranjeras. Sin embargo, en febrero de 1930, YPF determinó que en todo el territorio nacional la nafta tuviera un valor único de 20 centavos moneda nacional por litro (tabla 39). Es oportuno mencionar que, Alejandro Bunge no compartió el intento de Enrique Mosconi por intervenir y dominar el mercado de combustible imponiendo un valor único para todas las naftas y en toda la Argentina. En este sentido señalaba: *...el Estado debe ser un buen “referee” y nada más; el Estado (debe) vigilar que el desarrollo de la producción, del transporte y del comercio, se realice en beneficio exclusivo del país, en armonía con los intereses económicos de la Nación* (Bunge, 1930: 404).

El valor uniforme significó un beneficio para Mendoza y otras provincias alejadas de Capital Federal. Esto radicaba en que el valor base de la nafta se fijaba en Buenos Aires porque era el lugar de refinado del petróleo. Entonces el traslado se prorrateó con los habitantes de la provincia de donde provenía el combustible. Para Phelps (2000: 198-199), estas medidas económicas, Mosconi las llevó a cabo, no por un fin de combatir el monopolio de Wico, sino como un movimiento político para establecer reacciones favorables en el interior. Sin embargo, podemos tomar en cuenta otros elementos para complejizar esta interpretación. Como YPF no tenía el monopolio del transporte del combustible, el precio del mismo estaba sujeto al valor que fijaran las empresas ferroviarias. Más aún, en lugares como Mendoza o San Luis, donde no llegaba el tren del

Estado. Al fijar un valor único, eran las empresas extranjeras de combustible quienes debían absorber los aumentos de los traslados y como estas solo buscaban un rédito económico, no debían trabajar a pérdida como sí lo podía llevar a cabo el Estado. De esta manera, podía lograr aumentar los volúmenes de venta.

Ahora bien, ¿cuánto era la ganancia probable del vendedor de nafta? Tomando como ejemplo el año 1928 y en base al valor de la nafta (Tabla 13), el volumen de nafta vendido según informes de la Municipalidad de la Ciudad (Tabla 14) y de la cantidad de bombas instaladas (Mapa 5 y anexo X), estimativamente, cada bomba tenía una ganancia anual bruta promedio de: \$12.400. Una cifra realmente interesante que hacía de este negocio una propuesta lucrativa y que confirmaría el aumento de bombas de nafta.

4.2.5 El gobierno de Alejandro Orfila y el impuesto a los combustibles

La tercera etapa lencinista en Mendoza se inició con la asunción del empresario vitivinícola Alejandro Orfila el 6 de febrero de 1926. Una de sus primeras acciones en el gobierno fue continuar el programa económico iniciado por José N. Lencinas, que había sido interrumpido durante la gobernación de su hijo Carlos W. Lencinas, en el marco de un decidido énfasis por encontrar nuevos recursos económicos para un Estado con un fuerte déficit.

En este contexto se sancionó el Presupuesto general de Gastos y Cálculos de Recursos para 1928, sancionado como ley N° 933. Dentro de esta normativa, en su artículo 12°, se creó un impuesto de 2 centavos por cada litro de nafta vendido en todo el territorio de la provincia. El mismo entró en vigor el 1° de enero de 1928. Fue reglamentado a través de dos decretos: 633 (29-12-27) y 14 bis (12-01-28). El impuesto era cobrado a las empresas comercializadoras de combustibles (Texaco, Anglo Mexican y Wico) o en su defecto a sus respectivos representantes (Santoni para YPF y Alsina para Tide Water Oil)⁴⁵. Estos debían previamente inscribirse en la Contaduría General de la Provincia y llevar un libro contable entregado por el ente estatal. Las empresas y/o representantes debían volcar en el libro los movimientos entrantes y salientes de combustibles. Luego, mediante declaración jurada y en forma quincenal debían abonar el impuesto al contado efectivo en la repartición citada o en receptorías instaladas en los departamentos de la provincia.

⁴⁵ El Almacén Escorihuela Hermanos ya había dejado de ser el representante de Texaco. Desconocemos los motivos. Sin embargo, los aceites de esta marca se siguieron comercializando, incluso durante la década de 1930s.

El artículo 6 del decreto reglamentario N° 633 establecía que, en caso de poseer stock, las empresas y/o representantes debían solicitar un inspector a fin de constatar y cuantificar el mismo. En este caso el combustible no podía ser librado al consumo hasta tanto no se hubiera abonado el impuesto, por lo que podía darse el caso de guardarlo o devolverlo a las casas centrales.

En un intento por no abonar el impuesto, las grandes comercializadoras (Wico y Anglo Mexican) comenzaron a transportar el combustible de Buenos Aires a Mendoza en unidad de peso y no de volumen. Esto fue el motivo del decreto 14 bis, que estableció en su artículo 2° que el cálculo del litraje de nafta se establecía en setecientos cincuenta gramos (750 g).

Resulta previsible que, una vez sancionada la ley, tanto la Asociación de Choferes de automóviles como la compañía de transporte CITA cuestionaran el impuesto, argumentando que afectaría las fuentes de trabajo y derivaría en un incremento del servicio. En efecto, en varias publicaciones aparecidas en la Revista “El Volante de Cuyo” (por ejemplo, diciembre de 1927) señalaron que el impuesto impactaría en una merma de trabajo para los profesionales. La empresa de ómnibus y transportes señaló que iba a encarecer aún más los viajes de los pasajeros y que el Estado debía encontrar otra solución para gestionar recursos (*LA*, Mendoza, 8 de enero de 1928).

Más allá de estos reclamos, el impuesto fue igualmente implementado e incluso aumentado en 1932, durante la gobernación de Ricardo Videla (ver *infra*). Esto demuestra que el consumo de nafta en la provincia, pero también en el país, era muy importante y crecía de manera constante; por lo que era una fuente de recursos muy segura para un fisco siempre necesitado de caudales. Lógicamente, los pronósticos de la Asociación de Choferes y de la CITA no se cumplieron puesto que el consumo siguió incrementándose año tras año.

Producto de este impuesto, ¿hubo un aumento en el precio final de la nafta? Si uno observa la Tabla 13, el valor del combustible se mantuvo en el mismo precio. Por tanto, puede pensarse que el impuesto fue absorbido por las empresas o, en su defecto, el ajuste lo sufrió el dueño de la bomba de nafta, mermando de esta manera su rentabilidad.

4.2.6 La regulación de la provisión de combustible en la ciudad de Mendoza. Un estudio de caso.

La venta de combustible a granel (surtidor) en la capital mendocina se realizaba a través de concesiones que la municipalidad autorizaba mediante resoluciones del Concejo

Deliberante, o a través de decretos en períodos de intervención federal. Esta concesión tenía una duración de 10 años y podía ser renovada tantas veces fuera solicitada. Una vez instalada la bomba un inspector municipal debía verificarla y certificarla, cobrando un canon que varió de \$20 a \$45 entre 1923 y 1928⁴⁶. Por tanto, quedaba exceptuada la venta de combustible envasada (tamborcito o cajón).

Debido al aumento de los lugares de venta de nafta y al tratarse de un elemento peligroso por su carácter explosivo e ígneo, la Municipalidad de la Capital resolvió modificar su anterior ordenanza (Nº 132, año 1915) sobre este tema. A su vez, incluyó el transporte de este que no estaba legislado. La Ordenanza Nº 924 de 1926 reglamentó nuevamente el sistema de concesiones que regía desde la década anterior, avanzando sobre la construcción de garajes y de surtidores de nafta. Exigía en el primer caso, todo tipo de construcción no ígnea y la instalación de bombas alejadas del estacionamiento de los autos, para que, en caso de incendio de aquella no alcanzara a estos (artículos 2 a 10)⁴⁷.

En el caso de los depósitos de combustibles, tanto para garajes, estaciones o bombas, estos debían estar en tanques de acero galvanizado, enterrados a más de dos metros de la superficie y con un caño para llenado de no más de 10 cm de diámetro. Este caño no podía sobresalir de la línea de piso (artículos 11 a 13)⁴⁸.

El permiso de instalación de las bombas en la vía pública debía ser solicitado a la Municipalidad. Era solamente el Concejo Deliberante quien lo aprobaba mediante resolución, con una vigencia de 10 años y podía ser renovado sin restricciones. Una vez finalizada la concesión, todas las instalaciones pasaban a propiedad del municipio (artículos 27 al 29) por estar en la vía pública. El ente público podía subastarlos a un nuevo concesionario o desarmarlos.

Las compañías distribuidoras de combustibles debían hacer un depósito de \$5.000 m/n para poder operar en el municipio. Este depósito también tenía por objeto el fiel

⁴⁶ Municipalidad de Capital, Concejo Deliberante. *Ordenanza general de servicios e impuestos, Nº 433, art. 73. 24-02-1923 y Nº 869, art. 73. 31-12-1927*, respectivamente

⁴⁷ Otras ciudades llevaron a cabo esta reglamentación en forma posterior. Citamos como ejemplo a Godoy Cruz (1932) y Guaymallén (1935).

⁴⁸ Es interesante destacar que este tipo de especificaciones son prácticamente las mismas que existen en la actualidad, por lo que las condiciones de seguridad que debían cumplir estos establecimientos eran muy novedosas para la época. Por ejemplo, para contener posibles incendios los garajes debían poseer tres sistemas ignífugos. El primero a través de agua a presión abastecida por tanques propios y lanzados por mangueras autorizadas por los bomberos de la capital. A su vez, los tanques deberían contener una entrada para la recarga rápida en caso necesario. El segundo debía ser arena fina en tambores de 200 litros con palas a sus costados y debían ser colocados cerca del lugar del estacionamiento de los autos. El tercero eran extintores químicos, uno cada 4 coches estacionados o por estacionar.

cumplimiento del pago de impuestos por parte de los bombistas, garajes o concesionarios de automóviles (art. 35).

Los surtidores de nafta, según el artículo 39, debían estar separados como mínimo a 300 metros unos de otros. Esta restricción no corría para aquellos que vendieran productos de bandera nacional (artículo 40). Su distancia podía estar a 200 metros. Como se puede apreciar el nacionalismo petrolero estaba presente en esta ordenanza, lo cual le daba ventajas comerciales a YPF.

Este artículo también cobra relieve si uno piensa cuándo comenzó a operar la destilería de La Plata. En efecto, la ordenanza entró en vigor en agosto, pero su tratamiento comenzó en marzo de 1926. Es decir, solo dos meses después que los primeros destilados salieran de La Plata. A esto podríamos agregar que la primera propaganda que hemos encontrado ofreciendo nafta por parte de Posca Hnos. fue en agosto de 1926.

Esta Ordenanza no fue apoyada por la Revista “El volante de Cuyo”. En su edición de octubre de 1926, la publicación protestó por la misma, aduciendo que los cambios sancionados iban en desmedro de los choferes de autos y micros y que producirían aumentos en el precio final de la nafta. Según la revista los más perjudicados iban a ser los taxis, ya que ellos iban a tener que absorber el aumento y por tanto sus ganancias iban a ser menores⁴⁹. Sus reclamos no fueron oídos, puesto que la Ordenanza no fue modificada.

Igualmente, hacia 1927 hubo un aumento considerable de solicitudes para la instalación de bombas de combustible. Esto intensificó las demandas (principalmente de las compañías Anglo y Wico, pero también de particulares) para modificar el artículo 39 de la ordenanza de concesiones. El Concejo Deliberante se transformó en una caja de resonancia de lo que sucedía a nivel nacional entre la lucha de YPF y las empresas extranjeras (ver capítulo uno). Finalmente, un año después, el 29 de setiembre de 1928 el Concejo hizo eco de los reclamos y aprobó a través de la Ordenanza N° 1102 la modificación del artículo 39, concediendo permiso de instalación cada 200 metros a cualquier interesado y por tanto eliminando el artículo 40.

⁴⁹ Mendoza, Revista *El volante de Cuyo*, 1 de octubre de 1926. Como vemos, la crítica o queja de esa Asociación era una constante a cualquier variación del precio de nafta que pudiera llegar a modificar la ganancia de sus asociados. Lo cual, obviamente, es lógica.

El intendente, en poder de sus facultades, vetó la modificación citada⁵⁰. Sin embargo, el Concejo Deliberante en forma unánime rechazó el veto e insistió con la nueva ordenanza, que finalmente quedó firme. Esta misma situación se repetiría en la Ciudad de Buenos Aires cuando el intendente José Guerrico les permitió a las empresas extranjeras colocar surtidores a menor distancia que lo que establecía la ley⁵¹.

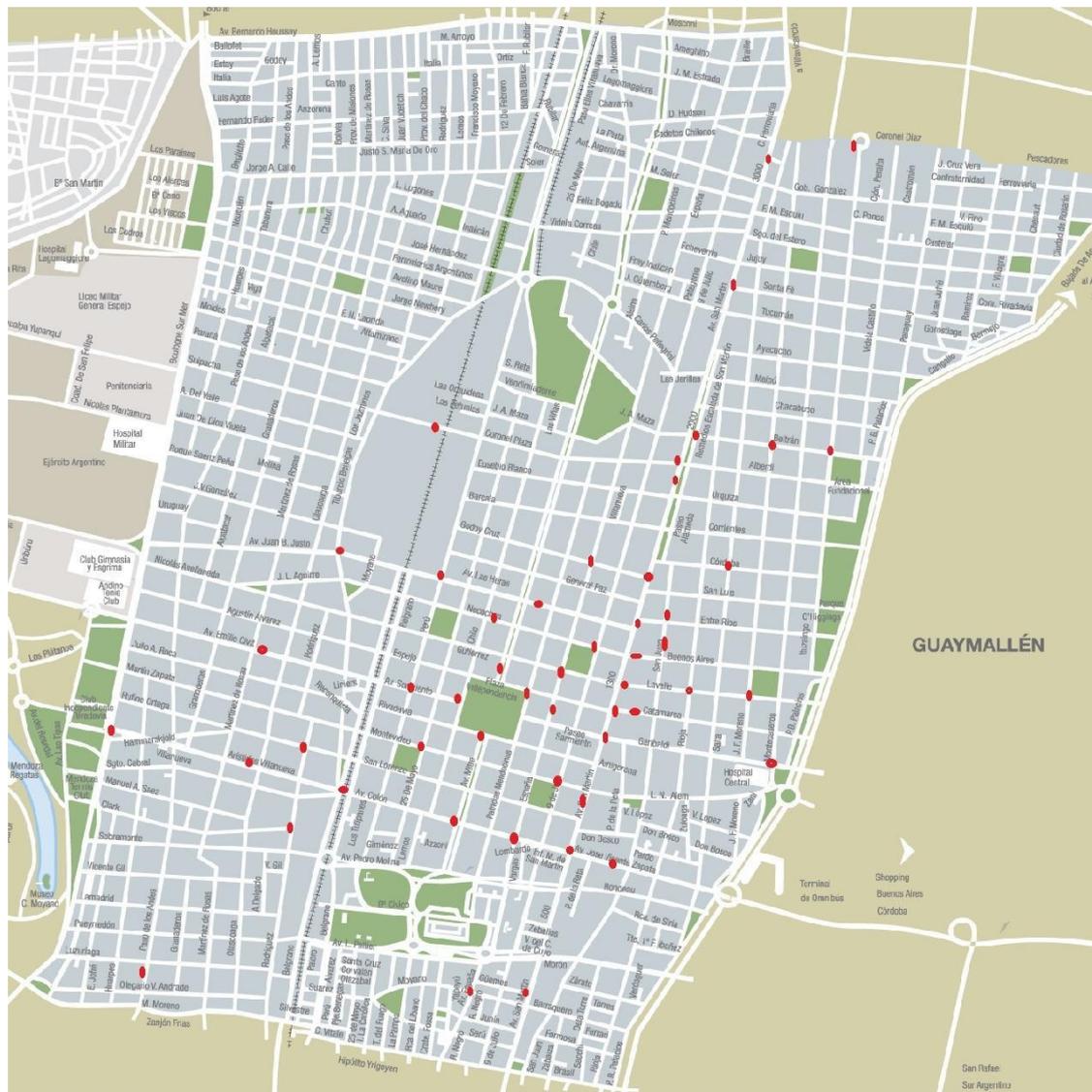
Otro de los temas que tuvo que legislar el Concejo, debido al aumento de solicitudes de concesión, fue la instalación en la calle San Martín de bombas de combustible. Hay que tener presente que era la arteria principal de la ciudad y por ende la de mayor tránsito. Los diarios de la época manifestaban los inconvenientes que generaban las paradas de autos para aprovisionarse de combustible⁵². Ante esto, y mediante ordenanza N° 1275, se prohibió la instalación de nuevas bombas de combustible, como así también de cualquier tipo de venta de combustible en el futuro. Aun así, la cantidad instalada era considerable, como puede observarse en el Mapa 5.

⁵⁰ Municipalidad de la Capital, Concejo Deliberante. Decreto N° 115 del Poder Ejecutivo, 04-10-1928.

⁵¹ Para más detalles consultar a Bernal, Federico (2005). *Petróleo, estado y soberanía: hacia la empresa multiestatal latinoamericana de hidrocarburos*. Biblos. Es importante mencionar que el mismo Estado provincial adquiría combustibles de la marca Wico (*ROMIOP*, decreto N° 208/29). Destaquemos que el Poder Ejecutivo estaba ejercido por Borzani, interventor designado por Hipólito Yrigoyen. O sea, el interventor nacional no compraba nafta de la empresa estatal.

⁵² Ver por ejemplo *LP*, Mendoza, 11 de setiembre de 1928 o *LA*, Mendoza, 20 de agosto de 1928.

Mapa 5: Puntos de venta de combustible en la Ciudad de Mendoza. Año 1929



Fuente: Elaboración propia en base al cuadro en Anexo X

Como puede apreciarse en el Mapa 5, la cantidad de bombas de naftas era muy grande para el espacio céntrico que tenía la Capital de Mendoza. No se han consignado en este cuadro todos los garajes por no poseer datos fiables. Como se señaló anteriormente, entre los años 1926 y 1928 hubo un aumento considerable de surtidores de combustible. Además, es el período de mayor y diversa oferta en cuanto marcas comerciales.

Es interesante remarcar que los principales accesos a la ciudad en el este, norte y sur tenían surtidores que vendían nafta Wico (al principio de concesionarios y luego llevado a cabo por la misma empresa). Con esta estrategia espacial, seguramente lograría

un mayor rédito comercial que las demás bombas. También hay que tener presente que fueron los primeros en instalarse como expendedores de combustible.

El lugar a ocupar por la bomba o posterior estación de servicio puede haber estado influenciado por los consignatarios o intermediadores. Como señala Moyano (2015), estos agentes, además de dedicarse a la comercialización, deben haber actuado de consejeros para la empresa extranjera o comerciante minorista. Ellos poseían un saber geográfico y esto les permitía deducir qué punto era más estratégico para procurar mayores ingresos que otros sitios de la Ciudad.

Otro dato que se desprende al ver el Mapa 5 es que no se cumplía con la Ordenanza N° 497/26 con respecto a la distancia. Esto se debía a que muchos comerciantes habían solicitado el permiso antes de 1926 y luego lo renovaron. De esta manera, quedaban exceptuados de la normativa, que solo especificaba la distancia entre bombas a instalarse. Esta práctica explicaría, suponemos, el hecho de que el mismo Concejo abandonara lo impuesto años antes. Es decir, explicaría la derogación de 1928.

Una vez que la bomba comenzaba a funcionar, el concesionario debía pagar un cuarto de centavo por cada litro de nafta que vendiera (*LP*, Mendoza, 13 de noviembre de 1920). Luego este importe fue modificado a un tercio de centavo y más tarde a medio centavo⁵³. El pago del impuesto debía ser mensual. El pago de este canon no siempre se efectuaba y constantemente se publicaban en la prensa periódica de Mendoza las notificaciones que la Municipalidad le realizaba a los concesionarios.

Este incumplimiento tributario debe haber significado una merma en la recaudación del municipio, puesto que en el presupuesto anual se disponía el ingreso de este. La cifra entre 1923 y 1928 aumentó de los \$4.500 a los \$15.000 anuales. Si tenemos presente que el valor de la nafta tuvo oscilaciones entre 1922 y 1930 (ver Tabla 14), el municipio pensaba recaudar año tras año más dinero con el impuesto. Lógicamente, por el aumento de las ventas, pero también por un aumento en el mismo impuesto. De todas maneras, no hemos encontrado información sobre la clausura o cierre temporario de alguna bomba de nafta por falta de pago del impuesto municipal.

Más allá de lo señalado, era práctica recurrente de los propietarios de las bombas solicitar la eximición de pago de este canon, pero nunca fue aceptado este pedido. Para

⁵³ Municipalidad de Capital, Concejo Deliberante. *Ordenanza general de servicios e impuestos*, N° 433, art. 63. (24-02-1923) y N°1024, art. 58 (31-12-1926) respectivamente.

ello, el Concejo argumentaba la necesidad de obtener el dinero en beneficio de la población para una mayor cantidad de obras⁵⁴.

Si se toman los presupuestos de la Municipalidad de la Capital, se puede construir aproximadamente una estadística (Tabla 14) de cuánto pretendía recaudar el municipio con el impuesto. También, en la última columna se muestra una orientación de la cantidad de nafta que el municipio suponía se vendía en la capital mendocina.

Tabla 14: *Recaudación del impuesto a la nafta en la Ciudad de Mendoza. Años 1923-1927*

Presupuesto Año	\$ a recaudar por impuesto	\$ pagado por bombista por litro	Nafta vendida
1923	4.500	0,0033	1.360.000
1924	6.000	0,0033	1.810.000
1925	7.000	0,0033	2.120.000
1927	12.000	0,005	2.400.000

Fuente: Elaboración propia sobre la base de los Presupuestos Municipales (1923-1927)

A partir de los análisis de las Ordenanzas (433/23, 798/24, 987/26, 1024/26) podemos observar que estas estuvieron orientada a dar nuevos parámetros de seguridad y a obtener nuevos recursos económicos. Con respecto al primero, el Estado Municipal buscaba proteger al consumidor y los vecinos contiguos al surtidor ante posibles problemas ígneos. Vemos un gobierno presente que no solo regula el mercado de nafta, sino que fija pautas que protegen al ciudadano. Estas acciones como señalamos anteriormente no estaban en la anterior reglamentación.

4.3 El comercio de nafta durante la década de 1930s.

4.3.1 La venta de combustibles: cambios y continuidades

El cambio más importante que se dio en el traspaso de década fue la constitución de una asociación de expendedores de nafta. Esta entidad se constituyó el 1 de abril de 1933 a partir de una reunión de personas pertenecientes al ramo de expendedores de nafta, concurren Carlos Bazarre, Mario Domingo Arenas, Baldomero Palacios, Héctor Morandi, Juan S. Arrieta, Mario De Michelis, Pedro Paz, José Trivella, Salvador Giuseppe, Ernesto Giudice, Antonio Sardá, Francisco M. Benegas, Luis Colsi, Pedro Gregorio, José Chini, Dante J. Chivelli, José Gil, Alberto Reútschele y Cristóbal Trujillo (Revista el *Volante de Cuyo*, abril de 1933). Es muy probable que el origen de esta

⁵⁴ Como ejemplo, ver resoluciones N° 615 (14-12-1923) Municipalidad de la Capital, Concejo Deliberante.

Asociación esté relacionado con la defensa de las ganancias de sus miembros. Como iremos desarrollando, en los primeros años de esta década, el municipio, la provincia y la nación sancionaron distintos tipos de gravámenes a la nafta, que implicaron una merma considerable en la ganancia de estos vendedores.

La comisión provisoria de la Asociación Expendedores de Nafta estuvo conformada en la presidencia y la secretaría por Cristóbal Trujillo y José Chini, respectivamente, integrando también la comisión F.M. Benegas, Héctor Morandi y Mario De Michelis. Esta entidad debe haber sido reemplazada en 1943, por Asociación Mendocina de Expendedores de Nafta y Afines (AMENA), que es la que existe en la actualidad⁵⁵.

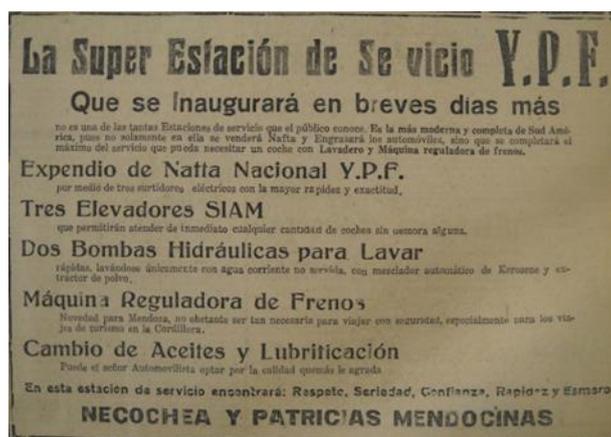
El inicio de la década de 1930 marcó el cambio en la modalidad de venta de los destilados de petróleo. Recordemos que a fines de 1929 se inauguró la primera estación de servicios⁵⁶ en Mendoza, construida por Shell, bajo un típico estilo inglés. Este cambio se gestó en primer lugar en la ciudad de Mendoza, mientras que en los otros departamentos la transformación fue más paulatina. Señálese como ejemplo que, la Intendencia de Godoy Cruz, en enero de 1933 sancionó una ordenanza sobre construcción de bombas de combustible en la vía pública y plazas departamentales (*Concejo Deliberante, Godoy Cruz, Ordenanza N° 02/33*). Esto nos hace suponer que para esa época todavía eran mayoría los surtidores en la vía pública.

La primera estación de servicio (Ilustración 19) de bandera estatal se ubicó en pleno centro mendocino (Necochea y Patricias Mendocinas). Uno de sus propietarios era el representante de la entidad en Mendoza: Arturo Santoni. Como muestra la publicidad, brindaba una serie de beneficios para sus clientes con los cuales buscaba captar su atención: lubricación, limpieza, etc. Es interesante señalar que tanto los elevadores como las máquinas expendedoras de combustible, pertenecían a SIAM.

⁵⁵ Cuando realizamos la entrevista (07-03-2016) a Raúl Schweizer, él señaló no recordar a una asociación anterior a Amena. Esto nos sugiere que la Asociación creada en abril de 1933 tuvo una vida efímera.

⁵⁶ Ruiz (1930) señala que existían tres tipos de estaciones: estaciones que pueden instalarse en su radio comercial (tamaño reducido), estaciones a instalarse en barrios familiares o en salida de los grandes caminos (tamaño medio o grande) y estaciones de servicio a instalarse en pueblos (idem anterior).

Ilustración 19: Primera estación de servicio de YPF



Fuente: Los Andes, Mendoza, 1 de mayo de 1931

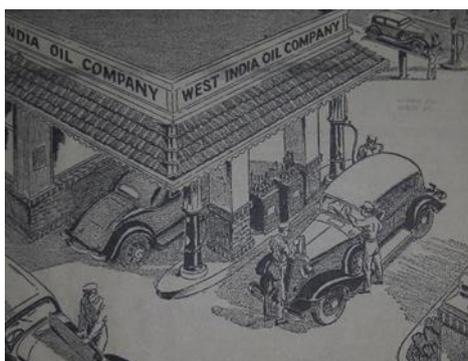
A partir de esa fecha, se inició un proceso publicitario de diversas estaciones de YPF en diferentes localidades: La Paz (aún funciona), en la ciudad de Palmira (Gral. San Martín) y en Carrodilla (Luján de Cuyo, hoy patrimonio histórico). Es importante señalar que esta estación pertenecía a Rufino Gómez, hermano de Juan Gómez, dueño del Expreso Carrodilla. Empero, lo más novedoso en cuanto a lo arquitectónico lo presentaron las expendedoras diagramadas por cánones estéticos bajo un movimiento de restauración nacionalista (Moretti y otros, 2016): la vertiente vernácula.

Por su parte, West India Oil Company inauguró su primera estación de servicio cercana a la planta de almacenamiento de la empresa (San Martín y Coronel Plaza). Las edificaciones de la empresa norteamericana ser realizaron bajo el estilo colonial, tal como muestra la Ilustración 20⁵⁷. Remarquemos que las publicidades que ofrecían los servicios de Wico fueron semejantes al estilo arquitectónico.

La modificación en la forma de comercializar el negocio de destilados implicó que la ciudad de Mendoza buscara regularizar los distintos formatos de venta. De esta manera, estableció diferencias entre las bombas en la vía pública de las estaciones de servicio. El interventor municipal, por decreto (N° 924/7-8-1931), exigió a los propietarios de estos últimos comercios, inscribirse en un padrón especial.

⁵⁷ En Buenos Aires, las primeras estaciones de este tipo se edificaron hacia fines de 1928. Mientras que en Mendoza lo hicieron dos años después.

Ilustración 20: Estación de servicio de la West India Oil Company



Fuente: Los Andes, Mendoza, 08 de mayo de 1933.

Sin embargo, muchos estacioneros no se registraron. Esta negación generó un conflicto que los matutinos siguieron con sumo interés. La queja de los dueños de expendio de combustible estribaba en que la nueva disposición, buscaba incrementar los impuestos que debían pagar al municipio.

Por otra parte, el surgimiento de la estación de servicio como nuevo formato de venta generó la concentración del negocio de combustible solamente entre Shell, Wico e YPF, y expulsó a otras comercializadoras (Texaco, Tydol, etc.) de Mendoza. También significó la supresión de otros formatos de expendio (tamborcitos y cajones). Nuestra hipótesis se basa en dos fuentes: dejaron de publicarse avisos en los diarios sobre este formato y la legislación solo contempló las bombas en la vía pública y las estaciones de servicio. A su vez, implicó una modificación de los garajes. Estos comercios que en un principio habían surgido para resguardo de autos y de expendio de combustible, a partir de la década de 1930s se concentraron en la primera de las actividades⁵⁸.

Por otra parte, el gobierno nacional decidió modificar el color de la nafta en todas las marcas, que a partir de entonces fue amarillo. Este cambio fue implementado el 15 de abril de 1938.

Las marcas de combustible rápidamente difundieron esta decisión a través de publicidades en los periódicos locales. La única diferencia la aportó Esso, quien recalcó

⁵⁸ Es importante destacar la acción de la Departamento Provincial del Trabajo con respecto a la labor llevada a cabo por los empleados en las estaciones. Dos fueron los inconvenientes suscitados. El primero estuvo relacionado con el incumplimiento del descanso dominical en algunas despachadoras de combustible. (*LA*, Mendoza, 18 de agosto de 1930) El segundo se relacionó con el trabajo de los engrasadores, que realizaban sus tareas al rayo del sol, aún con altas temperaturas, sin ningún tipo de protección (*LA*, Mendoza, 18 de diciembre de 1931).

la obligación de colorear la nafta. A su vez, señaló (*LA*, Mendoza, 16 de abril de 1938), que este cambio traía aparejado una mejora en el poder antidetonante.

Este color amarillo en la nafta perdura hasta hoy y se asocia a la nafta común.

Una tendencia que se mantuvo fue el aumento creciente en la venta de combustible. Si bien la década comenzó con un descenso, que venía gestándose del año anterior, el mismo parece finalizar en 1932, cuando comienza un crecimiento notorio. En efecto, en la Gráfica 10 puede apreciarse cómo los valores fueron superándose año a año. Lamentablemente no poseemos estadísticas para los últimos tres años de nuestro estudio.

El diario *Los Andes* se hizo eco del cambio producido en 1932, al señalar que Mendoza tenía una economía que comenzaba a salir de la crisis y que esto se reflejaba en el aumento de consumo de combustibles. Recordemos que la principal fuente económica de la provincia era la vitivinicultura, la cual venía atravesando diversas crisis del decenio anterior (Barrio, 2020 y Olguin, 2012).

La tendencia del aumento de consumo tuvo un freno en los inicios de la década siguiente. Efectivamente en 1940 comenzaron los primeros planteos de escasez de nafta en la opinión pública. Si bien, como lo hemos señalado oportunamente, Argentina tenía capacidad suficiente para refinar toda la nafta que consumía, no tenía la producción necesaria de petróleo. Por esto, recurría a la importación de hidrocarburos, que se vio comprometida debido a la Segunda Guerra Mundial.

En un comienzo, Yacimientos Petrolíferos Fiscales desmintió la ola de rumores sobre el faltante de nafta. Sin embargo, hacia mediados de 1940, como señala Gadano (2006) comenzó a utilizarse maíz en algunas industrias como combustibles. Así mismo, la leña nuevamente tomó un papel importante (ver Anexo V). Por último, el gobierno creó una comisión nacional de combustible destinada a estudiar el tema de la escasez y plantear soluciones al problema.

Finalmente, en 1942, la prensa comenzó a publicar noticias de escasez en Mendoza. El faltante repercutió principalmente para quienes el vehículo era esencial para trabajar: taxis, médicos, viajantes, etc. Los reparos de las asociaciones que agrupaban a estas actividades iban desde las restricciones a la compra, de la forma en cómo se debía comprar, los elementos que se le debían colocar al auto para economizar combustibles, etc.

4.3.2 Estrategias publicitarias o la disputa por la primacía

La expansión del consumo entre las décadas de 1920 y 1940 ha sido objeto de

interés por la historiografía⁵⁹. Los textos demuestran la importancia de la publicidad a la hora de convencer a los potenciales clientes. En el caso del Estado, esta estrategia fue muy importante para lograr la supremacía de la producción local (Girbal-Blacha y Ospital, 2005). Si bien los autores no hacen expresa referencia al caso de los combustibles, podemos establecer algunos puntos de continuidad y señalar algunas singularidades.

Aunque el mercado de combustibles en la provincia estaba “asegurado” por el incremento constante de automóviles, colectivos y camiones; así como industrias; este era un mercado altamente competitivo. Ello se tradujo en una puja permanente de las tres firmas que operaban en la provincia por liderar la venta de combustible, implementando diferentes estrategias comerciales a la hora de captar potenciales clientes. En el apartado anterior vimos cómo las estaciones de servicio ofrecían diferentes servicios para brindar mayor comodidad al cliente, para brindar una atención más completa al automóvil, etc.

Las publicidades en diarios y revistas de mayor tirada fue otro de los medios para captar clientes⁶⁰. La mayoría de las publicidades eran de tamaño medio (un cuarto de la página) y solo para fechas especiales ocupaban toda la página: el primer día del año, una fecha patria, etc. Las publicidades eran en su mayoría de alcance nacional, solo YPF, en algunas ocasiones, presentaba avisos con anclaje en elementos de la identidad local.

Las estrategias fueron varias y buscaban responder a diversas coyunturas, de modo que los tópicos sobre calidad del combustible, nacionalismo, entre otros, permearon los anuncios. Por ejemplo, cuando a fines de 1929 y principios de 1930 YPF comenzó una lucha de precios con el abaratamiento del combustible, incluyó una novedad: colorar el destilado con el fin de que su producto fuera único y que rápidamente fuera reconocible a la vista del consumidor. La publicidad indicaba que el producto incluso era mejor al tener mayor poder antidetonante (*El Volante de Cuyo*, 1 de mayo de 1930). Esta estrategia de venta duró hasta agosto del año siguiente, cuando la empresa nacional nuevamente expendió nafta incolora.

A su vez, YPF señalaba que comprar nafta nacional, no solo contribuía a la patria (slogan sostenido desde 1926) sino que además implicaba que su dinero invertido en ese producto quedaba en Argentina y no iba a *exportarse nuestro oro, asegurando la independencia económica del país* (*LA*, Mendoza, 2 de agosto de 1931). Esta sentencia

⁵⁹ Entre otros, podemos mencionar a Girbal-Blacha y Ospital (2005), Lluch (2017) o Rocchi (2016 y 2020).

⁶⁰ En apartados anteriores hemos hecho referencia a la literatura sobre estos temas. Sin embargo, queremos resaltar el trabajo de Rocchi (2017) quien describe las publicidades para la década de 1930s.

sostenemos, estaba en correspondencia, con las dificultades de transacciones comerciales mundiales y la necesidad de los países de obtener reservas de oro para aumentar liquidez en sus finanzas.

A partir de ese momento la empresa estatal comenzó una asociación semántica entre el producto nacional y el metal precioso (aunque agregaba el adjetivo de negro). Además, utilizaba la figura del general San Martín señalando que quien compraba este producto proseguía con la liberación de la Argentina (recordemos la apreciación de Silveyra con respecto al oleoducto que comentamos *supra*). Como observamos, más importante que la calidad era el sentimiento nacional para la empresa estatal.

La utilización del nacionalismo fue una constante en YPF, ya sea en la década de 1920s. con la gestión de Mosconi o en la de 1930s. con Silveyra. Más allá, de que cada gestión lo haya utilizado de diferentes maneras. Aquí radica la importancia de la Institución. En efecto, como señala la teoría de la economía institucional (Hodgson 2007) son las Instituciones las que ejercen un modelo o molde a los individuos para que desarrollen sus pensamientos o culturas y de esta manera contribuyan a la evolución institucional.

Ejemplo de lo que acabamos de señalar, se puede observar claramente en los discursos de los directivos de la empresa estatal al instalar una estación de servicio, por ejemplo, la de Puente de Inca:

...YPF cumple con el propósito exclusivo que determinó su constitución, el bien del pueblo. Y no solamente en la Capital y grandes ciudades, sino que hasta en los más apartados lugares del país, YPF se presenta como un signo de bienestar, satisfacción popular y grandeza de la nación (*LP*, Mendoza, 4 de marzo de 1933).

Por su parte, tanto la Standard Oil como Shell hicieron hincapié en la calidad de sus productos. En el caso de la primera empresa, buscó promocionar la venta de combustibles recurriendo a la historia mundial y nacional. Estas pautas publicitarias se enfocaban en la trayectoria empresarial, al señalar ciertas similitudes entre la importancia de su recuerdo y la compra del producto. Estos hitos mostraban la fidelidad del producto, su perfecta elaboración, su rendimiento, etc. Resultaba claro en aquel momento la vasta experiencia en el sector de las firmas extranjeras frente a YPF, no solo en el país sino también en el resto del mundo.

Por su parte, y quizá en respuesta al tono nacionalista de las publicidades ypfianas, Wico recurrió a la idea de los efectos multiplicadores de la inversión directa extranjera. Así, sus piezas publicitarias daban cuenta de que la mano de obra contratada era local en

su totalidad y, en segundo lugar, aportaba a las arcas fiscales. Tópicos que, a su vez, se vinculaban con dos problemas clave en la década de 1930, desempleo y recaudación. Argumentaba, además, que quien compraba sus productos obtenía una devolución a través del pago a través de estos gravámenes. Lo interesante de esto último es que señalaba que lo hacía puntualmente, con lo que suponemos quería diferenciarse de las otras compañías.

Luego, sumó a sus publicidades, el origen del combustible: afirmaba que la nafta era producida en Argentina. Es decir, que no era importada, sino refinada localmente. Esta argumentación intentaba contrarrestar el avance del nacionalismo que apoyaba a la compañía de bandera estatal. Sin embargo, es importante aclarar que la mayor parte del petróleo que refinaba la empresa estadounidense era importada siendo muy poco el obtenido en el país, principalmente en Salta y Neuquén⁶¹. Por último, contrató a conocidos periodistas de la época, como por ejemplo a Juan José Soiza Reilly para que comentaran sobre las bondades de la nafta Wico Standard, sobre cómo trabajaba la empresa, qué petróleo procesaba y dónde lo refinaba, etc.

Por su parte, la empresa angloholandesa, apelaba al agradecimiento en tanto a la fidelidad de los clientes por comprar sus productos y manifestaba que sus compras implicaban un engrandecimiento del país. También, señalaba la calidad de su nafta Energina, su procesamiento en Dock Sud, etc. Durante todo 1934 la marca angloholandesa llevó a cabo una campaña publicitaria señalando qué beneficios le otorgaba al vehículo el uso de nafta Energina: potencia, velocidad, rendimiento, economía, protección al motor, suave andar, etc. Cada característica era promocionada con un intervalo de 15 días y apelaba a algún animal argentino para comparar el resultado del uso de la nafta. A fines de 1939 y principios de 1940 comenzó a publicar elementos de prudencia conductual: colocación de la luz de giro antes de doblar, no cruzar doble línea amarilla, no traspasar vehículos en curvas, etc.

En forma paralela al establecimiento de las estaciones de servicio, las empresas extranjeras comenzaron un proceso de modificación de sus símbolos. Quien primero llevó a cabo este proceso fue la empresa angloholandesa.

⁶¹ Para ampliar el tema sobre explotación de la Standard Oil, ver a Gadano (2006) o Solberg (1986). Solo mencionemos que su producción de Salta era refinada una parte en la Estación Manuel Elordi (Salta) y la gran mayoría en la destilería de Campana (Buenos Aires). Mientras que, el petróleo de Neuquén lo destilaba entre la planta ubicada en Plaza Huinca (Neuquén) y la de Bahía Blanca (Buenos Aires).

Shell Mex Argentina⁶² desde su instalación en Argentina utilizaba como símbolo a una esvástica invertida (Ilustración 21). Sin embargo, en algún momento entre fines de 1931 y principios de 1932 modificó su imagen y comenzó a utilizar la que conocemos hasta hoy: la ostra (Ilustración 22).

Ilustración 21: *propaganda de Shell con la esvástica.*



Fuente: *El Volante de Cuyo*, 1/01/1930

Ilustración 22: *propaganda de Shell con la ostra*



Fuente: *LA*, Mendoza, 5de marzo de 1939

La empresa oriunda de Estados Unidos también realizó un cambio de imagen en su marca de nafta y su logo de venta. En efecto, a partir de enero de 1938 dejó de vender combustible bajo Wico “Standard” y comenzó a hacerlo como Esso⁶³ y el nombre de su producto pasó a llamarse Essolene. Los colores representativos de su insignia los mantuvo (blanco, azul y rojo).

Es importante señalar que este cambio ya lo había producido en la venta de aceites. En efecto, el 28 de marzo de 1936 había transformado la Marca Wico Standard Motor Oil por Essolube. En este sentido, el público consumidor ya tenía asociado a Wico con Esso. Lógicamente, estos cambios se llevaron a cabo en todo el país y al mismo tiempo.

Otra vía de publicidad que inició Shell y luego fue replicada por las otras compañías, eran las transmisiones en vivo por radio, bajo el formato de audiciones exclusivas⁶⁴. Esta empresa lo llevaba a cabo por la emisora Splendid, los lunes y jueves

⁶² Tengamos presente que el nombre de instalación no era este sino Anglo México Petroleum Co. Ltd y que pasó a denominarse Shell Mex Argentina Limited a partir del 1 de enero de 1930 como muestra la Ilustración 21.

⁶³ “ESSO” es la sigla “Eastern Seaboard Standard Oil”. nombre de la empresa petrolera antes de ser dividida por el Gobierno estadounidense. Aunque muchos prefieren atribuirle a la pronunciación fonética en inglés de las letras “S” y “O”, iniciales de la empresa petrolera Standard Oil. (*Petrotecnia*, agosto 2011: 109)

⁶⁴ Rocchi (2017: 105) señala que existían dos modalidades de propaganda radial: la tanda y las audiciones exclusivas. Desconocemos si las empresas de combustibles utilizaron el primer formato, pero no es ilógico pensar que sí.

por la noche, luego agregó otra audición más, pero, por radio Belgrano los miércoles y los domingos. Es oportuno mencionar, que el costo publicitario radial era más económico que el gráfico (Rocchi, 2017: 103). Además, resultaba más abarcador que el diario debido al auge que aquel medio tuvo en los '30s.

En cambio, la Standard Oil, que también comenzó sus programas radiales en Splendid, transmitía los viernes. Para competir con Shell comenzó a auspiciar el exitoso programa de los jueves de Juan José Soiza Reilly⁶⁵ en radio Stentor.

Por último, YPF transmitía por radio LV 10 radio de Cuyo. Esta emisora se encontraba en Mendoza y la empresa señalaba que las ganancias producto de los auspicios publicitarios serían donados a los hospitales y asilos públicos.

Otra práctica común de las tres empresas fue promocionar sus naftas mediante el auspicio de eventos automovilísticos. En efecto, los corredores eran auspiciados por YPF, Wico o Shell y publicitaban el triunfo del ganador, que había sido posible gracias al uso de su nafta.

Como podemos observar muchas prácticas publicitarias eran las mismas en las tres empresas, la diferencia radicaba en que la empresa estatal en algunas oportunidades producía contenidos priorizados para el público local. Por su parte, las compañías privadas siempre lo hacían en forma nacional. Esta acción ypefiana fue una constante de la empresa, promoviendo una relación social más que comercial⁶⁶.

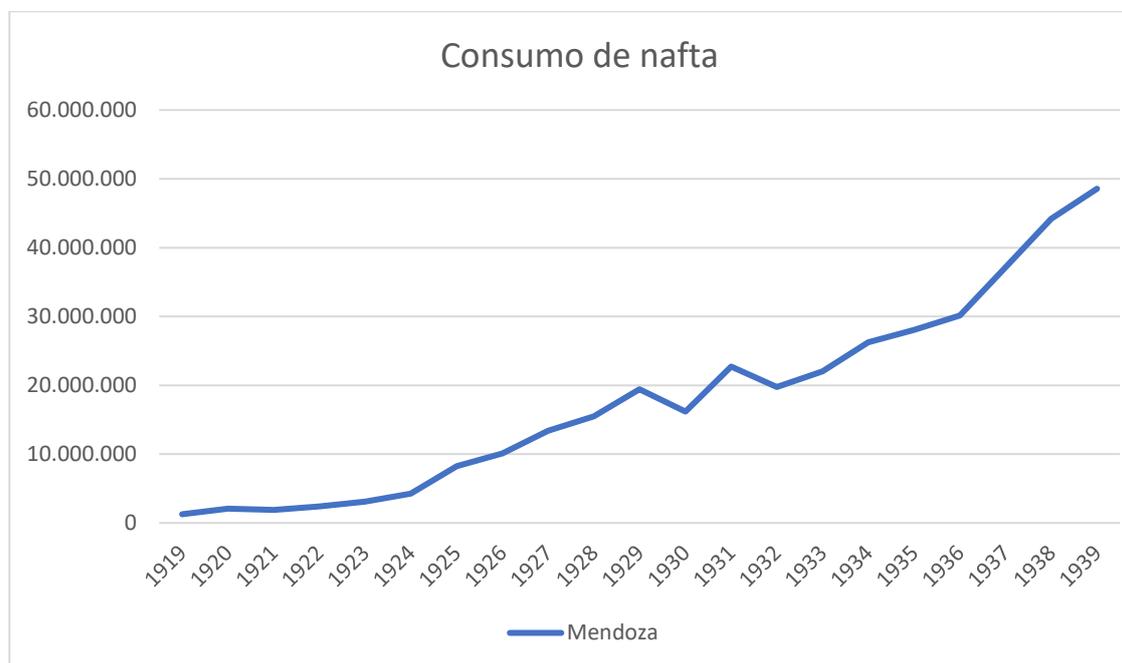
Un paso fundamental en esta puja por convertirse en el principal vendedor de combustibles en Mendoza, lo aportó el diputado provincial del gobernante *Partido Demócrata*, Edmundo Correas, al proponer que el gobierno solo comprase productos destilados por YPF. Recordemos que Correas había sido designado en 1935 abogado local de YPF. Esta propuesta según el legislador se basaba en un concepto de reciprocidad con la compañía estatal⁶⁷.

⁶⁵ Juan José Soiza Reilly nació en Entre Ríos en 1880 y murió en Buenos Aires en 1959. Desde 1903 fue escritor en *Caras y Caretas* en la sección "artística, literaria y actualidad". A su vez, la revista lo envió a Europa para oficiar de cronista en París. Para conocer más detalles consultar a Requeni (2004).

⁶⁶ Palermo y García (2007) lo asocian al concepto de Estado de bienestar promovido por el gobierno. Este concepto de empresa social lo podemos observar claramente en el contrato llevado a cabo entre Mendoza e YPF en 1932.

⁶⁷ Entre los considerandos que señaló Edmundo Correas cuando presentó el proyecto sostenía: "...*La prov. de Mza. debe experimentar justa satisfacción por la obra extraordinaria que realiza YPF en su territorio. Un elemental espíritu de reciprocidad, de propio interés -diré- exige ayuda a esa empresa desinteresada y patriótica que distribuye generosamente sus beneficios en todo el país, y particularmente en Mendoza. A ello corresponde el proyecto de ley que ofrezco a consideración de V.H. y cuyos antecedentes nacionales son el decreto-acuerdo del PEN N° 45.672 del 21/7/34; el decreto de intervención nacional a Mza., de 20/10/30; el del P.E. de la prov., de 23/9/35; el de la Muni de la C. Federal del 12/8/35, y el acuerdo del gobierno sanjuanino de 11/10/35...*" (LA, Mendoza, 10 de agosto de 1936)

Gráfico 10: *consumo de combustible en la provincia de Mendoza. 1919-1939*



Fuente: elaboración propia en base a BIP N° 195

El proyecto de “adquisición exclusiva a YPF” fue presentado en la Cámara de Diputados el 9 de agosto de 1936. Si bien su tratamiento en este recinto fue rápido, su demora estuvo dada en la Cámara de Senadores, debido a las modificaciones que se realizó al proyecto. Luego de varios inconvenientes fue sancionada como Ley 1250 el 14 de julio 1938. En su artículo segundo la ley establecía que no solo las reparticiones públicas debían adquirir productos de la empresa nacional, sino también los contratistas del Estado.

Artículo 2 - será obligatorio en todos los pliegos de condiciones, propuestas o bases para licitaciones, o para los contratos privados o directos que realice el estado, para la ejecución, construcción o reparaciones de obras, trabajo o prestación de servicios públicos, una cláusula que obligue a los contratistas a consumir, cuando sea necesaria su utilización con motivo del contrato, los productos que elabore y expendan la dirección general de yacimientos petrolíferos fiscales (*BO*, 6 de agosto de 1938).

4.3.3 Política fiscal

José F. Urriburu implementó en dos momentos distintos, sendos impuestos sobre el valor de la nafta a nivel nacional, como vimos en el capítulo primero. El primero de ellos tuvo como objetivo financiar un proyecto vial de largo alcance. El gravamen, de

carácter nacional, era de \$0,02 centavos y su recaudación iría a una cuenta del Ministerio de Obras Públicas de la Nación y luego, en forma equitativa (según consumo de nafta por provincia), sería distribuido a las provincias. Entre las empresas firmantes y con presencia en Mendoza estaban YPF, West India Oil Company (Wico), Shell Mex Argentina y Río Atuel Ltda.

La primera distribución de ese impuesto se produjo en febrero de 1932, justo con el traspaso de gobierno a Agustín P. Justo. *Los Andes* a través de un editorial (25 de febrero de 1932) manifestó la disparidad de fondos enviados a las provincias que no concordaban con las ventas de naftas. En efecto, hubo provincias que recibieron valores mayores a otras, según el consumo de nafta. En el caso de Mendoza, con 21 millones de litros vendidos, le correspondió \$38.135 cuando, según el matutino, debería haber sido de \$400.000 aproximadamente. Nuevamente, el periódico planeó idénticas objeciones en octubre del mismo año. Sin embargo, en marzo de 1933, publicó que las cifras entregadas eran acordes a los litros vendidos. Al no producirse más noticias sobre el tema, creemos que la Nación a partir de marzo de 1933 cumplió adecuadamente los traspasos de fondos provenientes de este impuesto.

El segundo impuesto surgió meses más tarde del primero y fue de \$0,01 centavos. Su objetivo era recaudar divisas para gastos generales. De esta manera, el litro de nafta pasó a costar en todo el país \$0,23. Un sexto de su valor era impositivo. Recordemos que a este valor se debía sumar los 0,02 del impuesto sancionado por Orflia, es decir que en Mendoza el litro de nafta era de \$0,25.

Estos aumentos, si bien eran impositivos, fueron criticados por la prensa mendocina. El argumento que sostenían los matutinos estaba en relación con el uso del combustible como utilidad calórica que tenían en la industria y en la calefacción ciudadana. En efecto, por ejemplo, *Los Andes* en un editorial del del 29 de marzo de 1931 sentenciaba que los incrementos perjudicaban a la población en momentos en que los fríos comenzaban a llegar, que el aumento del precio perjudicaba a la industria que se encontraba en profunda crisis, etc. A su vez, señalaba que el Estado no controlaba a los intermediarios que, aprovechando estos aumentos, cobraban aún más caro el combustible.

Apenas asumido el nuevo gobierno, el general Pedro A. Justo promulgó la Ley de Vialidad (10 de agosto de 1932) que en su artículo 12 detallaba que el importe que debía abonarse al consumir nafta era de \$0,05 para el fondo carretero. Además, se incorporaba en el mismo artículo un impuesto del 15% del valor del precio de venta al por mayor de aceites lubricantes. Este artículo venía a confirmar por norma y durante 15 años, los que

se crearon anteriormente por decretos del gobierno provisional y que habían regido hasta la promulgación de la Ley de Vialidad antes mencionada.

Como puede apreciarse en ambos casos, los impuestos no se aplicaban sobre otros combustibles y/o destilados (gasoil, fuel oil o kerosene). Es probable que el consumo de estos no fuera en esa época tan importante, o bien, por ser de uso más industrial o de las clases populares según el destilado. Recordemos que el kerosene se utilizaba como fuente calórica (calefacción y cocina) en la mayoría de las viviendas.

En el caso específico de Mendoza, y con respecto al impuesto local, la recaudación fue muy importante para un fisco siempre necesitado de recursos. En efecto, como puede observarse en la Tabla 15, estas remesas constituyeron una importante financiación para el gobierno -rentas generales-. Tal es así que, apenas asumido el gobierno, Ricardo Videla envió a la Legislatura un proyecto de Ley para grabar la venta de nafta, pero también, el consumo de cerveza. Claramente las gabelas tenían dos objetivos bien diferenciados, uno, incrementar la recaudación de un bien cuyo consumo se incrementaba y, el otro, limitar el consumo de una bebida que podría incidir sobre el vino, por entonces en crisis.

Con este nuevo gravamen se proyectaba aumentar las rentas en \$250.000 anuales⁶⁸. Su discusión en la Legislatura generó grandes enfrentamientos entre la bancada demócrata (partido oficial) y los opositores (radicales y socialistas). Mientras los primeros sostenían que este impuesto iba a ser devuelto a los compradores de nafta en nuevos y mejores caminos, la oposición, liderada por los radicales argumentaban que las clases bajas no podían soportar nuevos aumentos⁶⁹. Finalmente, el impuesto fue sancionado sin el voto de la oposición como Ley N° 943. De esta manera, en Mendoza, el litro de nafta pasó a costar 0,29 centavos m/n, casi un 45% más que el año anterior. Como resultado, aumentó notablemente la recaudación (Tabla 15).

El nuevo gravamen sancionado generó rechazo en la sociedad mendocina, principalmente en aquellos que veían en esta medida un perjuicio para su trabajo. Efectivamente, quienes primero manifestaron disconformidad fue el Centro de Protección de Chauffeurs. Luego, la prensa también criticó la medida, principalmente aquella ligada a los partidos opositores, como por ejemplo el diario *La Palabra*, que en su editorial del 8 de junio de 1932 manifestaba que *esta nueva gabela viene muy bien para los bolsillos de los bodegueros*. Esta alusión estaba dirigida al ministro de Industrias y Obras Públicas,

⁶⁸ Diario de sesiones de la Cámara de Diputados de la provincia de Mendoza, 1932.

⁶⁹ Es interesante mencionar que varias provincias aplicaban diferentes impuestos a la nafta. Citamos como ejemplo a Santa Fe, La Rioja o Tucumán.

notorio bodeguero mendocino. Por último, quien también se manifestó contrario al aumento fue la CITA.

Tabla 15: *Recaudación Ley N° 933 y N° 943 (solo 1932)*

Año	\$
1930	437.132
1931	452.721
1932	630.193
1933	444.352
1934	519.192
1935	561.034
1936	604.304
1937	742.714
1938	884.428
1939	971.367
1940	1.023.698

Fuente: Elaboración propia en base a Anuarios Estadísticos de la provincia de Mendoza

El último día hábil de 1932, y mediante un decreto, el gobernador de la provincia, Ricardo Videla, anuló la ley N° 943. En los considerandos de esta normativa se señalaba que, en compensación al nuevo aumento, el gobierno iba a rebajar las patentes de los automóviles. Sin embargo, como esto último no había sucedido, lo correcto, sostenía la medida, era retrotraer el precio de la nafta a 0,27centavos por litro.

No obstante, la medida no se hizo efectiva en las estaciones de servicio de Mendoza. Los propietarios de estos establecimientos mantuvieron el valor del combustible en 0,29 centavos por litro. Sostenían que, la nafta que estaban vendiendo ya tenía el impuesto abonado a la dirección de Rentas de la provincia, puesto que esta entidad impositiva lo había cobrado por adelantado. En consecuencia, si los propietarios de las estaciones retrotraían el precio, argumentaban, iban a perder la ganancia de la venta (*LA, Mendoza*, 3 y 4 de enero de 1933).

Las tres empresas expendedoras (YPF, Shell y Wico) realizaron varias reuniones entre sí, para llevar una voz unificada al gobierno provincial ante el tema que venimos analizando. Es interesante destacar que, es la primera vez que hemos encontrado que los representantes de estas empresas hayan accionado en conjunto. Esto nos permite sugerir que se estaba gestando la asociación de expendedores que mencionamos para defender sus intereses tanto económicos como empresariales.

Los Andes en una editorial, alertaba tanto al gobierno como a los consumidores, de que algunos vendedores de nafta ya se habían abastecido con nueva mercadería. Este

nuevo combustible, lógicamente no tenía el impuesto, pero los dueños de estos comercios lo seguían cobrando. Por esto, el diario solicitaba a Ricardo Videla que solucionara lo más urgente posible esta situación. Pero también, que *sancionara a los especuladores de siempre que aprovechan la oportunidad para obtener beneficios a costa de la honestidad mendocina* (LA, Mendoza, 5 de enero de 1933).

La solución a este diferendo se dio el 13 de enero de 1933 cuando los estacioneros comenzaron a vender el combustible a 0,27 centavos luego de acordar con la Dirección General de Rentas los procedimientos para obtener la compensación de los impuestos abonados. En efecto, los vendedores obtuvieron una nota de crédito que podían utilizar para abonar otros impuestos ante el Ministerio de Hacienda de la provincia.

Sin embargo, las distintas municipalidades mantuvieron diversos impuestos a la venta de combustible. Esta situación fue planteada por el Automóvil Club Argentino - ACA- directamente al gobernador a través de un petitorio. Este ente asociativo señalaba que era ilegal el cobro municipal debido a que la ley nacional N° 11.658 establecía que, las provincias que se adherían a esta norma (Ley Nacional de Vialidad), no podían establecer otros gravámenes a los combustibles⁷⁰. En la Ilustración 23 se indican los gravámenes que cobraba cada municipalidad.

Tabla 16: *Cánones a abonar por venta de combustible en los departamentos de Mendoza*

Lugar	Monto y motivo
Capital	Medio centavo por litro
General Alvear	\$200 de patente anual por bomba
Godoy Cruz	Medio centavo por litro
Guaymallén	\$200 de patente anual por bomba
Junin	Un cuarto centavo por litro
La Paz	\$100 de patente anual por bomba
Las Heras	\$150 de patente anual por bomba en radio urbano \$100 de patente anual por bomba fuera del radio
Lavalle	\$220 de patente anual por bomba
Luján	\$30 de patente anual por bomba + un cuarto de centavo por litro
Maipú	\$150 de patente anual por bomba
Rivadavia	\$100 de patente anual por bomba
San Carlos	\$20 por ocupación de piso + medio centavo por litro

⁷⁰ El artículo 23, en su apartado 1° del inciso b- señalaba que “Producto de los impuestos provinciales creados o que se crearen a la nafta, debiendo establecerse que se comprometen a no gravar con más de \$ 0,02 por litro a la nafta y no gravar a los lubricantes con impuesto alguno. Este compromiso alcanza también a las municipalidades”.

San Martín	\$20 por ocupación de piso + medio centavo por litro
San Rafael	medio centavo por litro
Santa Rosa	medio centavo por litro
Tunuyán	medio centavo por litro
Tupungato	medio centavo por litro

Fuente: Elaboración propia con base en LA, Mendoza, 27 de agosto de 1933

El ACA desde su creación impulsó la construcción de caminos en todo el territorio nacional. Piglia (2014) lo ha detallado *in extenso*. Pensamos, por tanto, que este petitorio iba en consecuencia con su política caminera al ver que Mendoza podía llegar perder el subsidio nacional con las medidas impositivas municipales.

La nota presentada propició un apoyo importante en la sociedad mendocina. Los diarios provinciales (*Los Andes, La Palabra, etc.*) comentaron, a través de editoriales, lo atinado de la presentación. Las notas periodísticas instaban al gobernador Ricardo Videla a presionar a los intendentes para que eliminaran todo tipo de impuesto a los combustibles. Esta misma acción la promovieron el sindicato de Chauffers, la asociación de vendedores de nafta, etc.

El gobernador Ricardo Videla, a través del ministro de gobierno, Rafael Guevara, elevó una circular en setiembre de 1933 a los intendentes solicitando la derogación de las resoluciones respectivas en cada municipalidad. El resultado, si bien fue positivo, no fue unánime. Por lo que, al año siguiente el ministro volvió a notificar a los intendentes de esta anomalía. En la circular de 1934, anexaba notas enviadas por la Dirección Nacional de Vialidad que acusaba a la provincia de cobros indebidos.

Luego de dos años, la Ciudad de Mendoza y Guaymallén (dos de los departamentos más importantes de la provincia) seguían manteniendo el impuesto. Ante tal actitud, los miembros de estas comunas de la Asociación de Expendedores de Combustibles presentaron ante la Justicia Provincial un recurso de revisión y una apelación para que dejara de cobrarse este impuesto. La imposición de distintas gabelas significó una fuerte puja entre distintos sectores del gobierno y los empresarios. Uno buscaba recaudar dinero para sus alicaídas arcas, mientras los otros veían que sus negocios perdían clientes que iban a comunas donde el combustible era más barato.

Destaquemos que, algunas comunas, como por ejemplo San Rafael, en 1937, restituyeron el gravamen. El Concejo Deliberante de la comuna mencionada sostuvo que la tasa a cobrar era por la verificación de los surtidores expendedores de combustibles. Estos debían tener ciertos parámetros sobre pesas y medidas y esta operación recaía sobre

el municipio y, por tanto, era legal cobrar un impuesto sobre tal control. (*Los Andes*, Mendoza, 5 de enero de 1937). Este impuesto, que recaía sobre los estacioneros, no sobre el precio del combustible, ya era aplicado por la ciudad de Mendoza, como comentamos recientemente. Es importante señalar que la ley N° 933 siguió vigente, más allá de las codificaciones de los entes nacionales y provinciales de Vialidad.

En 1938 hubo denuncias de la Dirección General de Rentas de algunas evasiones a la ley 933 por parte de las tres empresas (YPF, Shell y Esso). (*LA*, 3 de junio de 1938). Empero no hubo sanciones para ninguna compañía. En cambio, hubo una modificación en la forma de abonar el gravamen (decreto N° 501/38). Esta acción del poder ejecutivo nos hace suponer que las infracciones existieron.

A fines del mismo año el Poder Ejecutivo Provincial presentó a la legislatura un proyecto para gravar los combustibles pesados. Es decir que, a partir de 1939, iba fijarse un impuesto al gasoil, fuel oil, diésel oil y también al kerosene. ¿por qué fijar una gabela a estos destilados? ¿no eran importantes para promover la industria y abaratar costos? El gobierno provincial veía cómo iba reduciéndose el presupuesto de gastos año a año. La merma en la recaudación, la unificación de impuestos internos, etc. presentaba una disminución en las arcas que complicaba la gestión. Estos fueron los motivos para generar un impuesto que, según el proyecto, iba a recaudar aproximadamente \$150.000 m/n al año. La ley 1295 (sancionada el 23 de diciembre de 1938) y su decreto reglamentario (*BO*, 7 de enero de 1939) establecía los siguientes gravámenes: un centavo m/n sobre el litro de kerosene, agrícola, tractor-oil o sus similares y un centavo m/n por cada $\frac{3}{4}$ de kg. de los subproductos llamados gas-oil, fuel-oil, diésel-fuel-oil o sus similares⁷¹.

En otro orden, los municipios llevaron a cabo controles sobre la calidad de la nafta. En efecto, en 1934 el intendente municipal de la capital provincial suscribió un convenio con YPF para verificar que la nafta tuviera las condiciones necesarias para ser vendidas (*LA*, Mendoza, 9 de enero de 1934). Luego se sumaron otras comunas, como Guaymallén y Godoy Cruz. Varios reclamos pueden rastrearse en los diarios de la época sobre la calidad de las naftas vendidas. El *Volante de Cuyo* en su edición de febrero de 1934 felicitó la medida que beneficiaba a sus miembros por ser los principales consumidores de combustible.

⁷¹ Este impuesto va a ser derogado por la ley 2001 en 1951. Cabe mencionar que el Poder Ejecutivo Nacional creó un impuesto similar en abril de 1940 (Decreto N° 59.830)

Los surtidores en la vía pública, también fueron controlados constantemente. Este procedimiento que había comenzado en década anterior continuó sobre todo con aquellos modelos más antiguos. Tanto la Ciudad de Mendoza, como Godoy Cruz o Guaymallén emplazaron a sus propietarios para retirar aquellos expendedores que estuvieran en desuso e incluso la misma gobernación lo llevó a cabo, so pena de multas de diversos valores⁷².

Por otra parte, el intendente de la Ciudad de Mendoza propuso cambiar la ubicación de las plantas de almacenaje de la Standard Oil y Shell Mex Argentina en 1933. Estas empresas se habían instalado en los linderos de los galpones del ferrocarril Buenos Aires al Pacífico (sector norte de la ciudad) durante 1920s., que por entonces estaba deshabitado. Sin embargo, para la década de 1930, los terrenos linderos comenzaron a ser loteados y posteriormente construidos. Fue entonces, que los vecinos solicitaron a la intendencia el traslado de estos grandes tanques de combustibles. Las quejas de los vecinos se intensificaron por la repercusión de los incendios que se produjeron en la planta destiladora de Campana, provincia de Buenos Aires en 1932. Yacimientos Petrolíferos Fiscales estuvo exento de estos reclamos, puesto que como vimos oportunamente, había construido una planta de almacenaje en Godoy Cruz.

4.4 Conclusiones

En este capítulo se reconstruyeron y analizaron los logros, desafíos y problemáticas vinculados con la concreción de un proyecto altamente novedoso en la provincia, la construcción de una refinería. Así se logró un avance notorio sobre una etapa de la cadena de valor que resultaba poco probable en la década de 1920, a la luz de las experiencias infructuosas de empresarios locales. Ahora bien, la suma de una potencialidad productiva junto con los esfuerzos estatales coordinados entre Nación y provincia coadyuvaron para inaugurar en 1940 una destilería que aún hoy es símbolo de vanguardia y tecnificación a nivel regional e internacional.

El estudio de las estrategias, modalidades y formatos de expendio de combustible en la provincia, así como los agentes vinculados, permitió avanzar sobre un área escasamente abordada por los estudios sobre industria petrolera. En efecto, entre las décadas de 1920 a 1940 la provincia vivió un vertiginoso proceso de “automotorización”,

⁷² Para ver en detalle tales procedimientos consultar entre otros: Resoluciones y Ordenanzas de la Municipalidad de Mendoza, 8 de agosto de 1935; Resoluciones y Ordenanzas de Guaymallén, 16 de octubre de 1936; etc.

que introdujo una nueva demanda de bienes y servicios: bombas de nafta en la vía pública, garajes, lubricentros y estaciones de servicio fueron las diversas modalidades de expendio de combustible. Primero de manera artesanal y bastante rudimentaria hasta que se estandarizó la venta en estaciones de servicio (1932). Para entonces, el panorama era altamente competitivo y así fue que tanto las firmas extranjeras como la compañía estatal implementaron múltiples estrategias para atraer clientes: cambios en el color del combustible, aditamentos para mejorar la calidad, prestación de servicios anexos. Pero la disputa no se restringió a los centros de expendio, sino que llegó a la prensa gráfica. Mediante diversos tópicos, recursos gráficos y slogans, que deben leerse como respuesta a la coyuntura, tanto las empresas privadas como YPF intentaron imponer su producción. En este sentido llama la atención el esfuerzo estatal por incursionar en un sector que resultaba novedoso, a diferencia de las firmas extranjeras con amplia tradición en la contratación de agencias publicitarias para sus anuncios.

Para la década de 1920s. Mendoza se posicionaba como una plaza que cada día necesitaba más combustibles para sus industrias y sus vehículos. Esta disponibilidad de una creciente oferta explica el especial interés de empresas extranjeras por abastecer un mercado en constante crecimiento, y nucleado sobre todo en la Ciudad de Mendoza. Lo que implicó una fuerte disputa entre las empresas proveedoras por posicionarse, aunque con dificultades, en el sector. ¿Cuáles fueron estas estrategias? En primer lugar, los convenios de representación oficial con concesionarias locales de automóviles, luego con comerciantes minoristas especializados o multirubros. Por último, con la instalación directa de las mismas empresas refinadoras y de esta manera ofreciendo sus productos sin intermediarios y de esta manera fijar una nueva política comercial.

La gran cantidad de surtidores de combustible, sumando a la presencia de prácticamente todas las marcas de gasolina, muestran una competencia por lograr la preponderancia en un nuevo nicho comercial poco analizado hasta ahora. El aumento de las ventas produjo a su vez un aumento en la instalación de bombas. Si bien se pudo constatar que había apellidos que se reiteraban, como Bórmida y Badano o Santoni, no hubo un monopolio de venta como sí de marca al principio del período estudiado.

Con respecto a esto último, es interesante ver cómo la venta de combustible también mostró la lucha por la preponderancia entre las empresas extranjeras y la nacional en el *downstream*. La bibliografía ya ha señalado abundantemente el tema en la producción del petróleo. Esto demuestra que toda la cadena de valor estuvo influenciada

por el nacionalismo petrolero durante las décadas de 1920-1930 y mostraría que la búsqueda del dominio de YPF en el sector ventas, comenzó en esta época y que sólo necesitaba a un aliado para lograr la preponderancia, es decir al Automóvil Club Argentino (ACA). Empero, no lo logró en nuestra época de estudio.

Con el fin de convertirse en el primer vendedor de combustible, YPF utilizó la manipulación del precio de la nafta. Esta fue la razón por la cual fue rebajando la misma hasta llegar a 0,20 centavos por litro.

A su vez, el aumento de ventas de nafta significó para el fisco (municipal y provincial para nuestro caso) una forma de obtener recursos para su alicaída economía a través de impuestos recaudatorios. De esta manera el tributo a los combustibles, como señala alguna literatura, no se inició en la década de 1930 sino que comenzó mucho antes.

Por otro lado, analizamos a la Municipalidad de la ciudad de Mendoza, que como en otras ciudades del país, tuvo una actuación de contralor sobre la venta de nafta. Esto marcaría un avance estatal en una función que hasta entonces había sido prioritaria del gobierno provincial, y sobre todo orientada a las industrias alimenticias y de bebidas. La legislación fue avanzando de la mano del aumento de la venta de combustible. Sin embargo, ¿no estuvo ajena a la problemática ideológica del momento? Creemos que sí y que provocó cortocircuitos entre el Poder Ejecutivo y el Legislativo del municipio. Sin embargo, es una tarea todavía a profundizar.

Conclusión

Nuestro trabajo se inserta dentro de las líneas de investigación de la historia económica e institucional, específicamente en la relación entre las políticas públicas de orientación con impacto en la economía local/regional y en el sector energético (petrolero), y adicionalmente, el desempeño del Estado empresario desde una mirada regional. Como resultado fue posible conocer los gradientes de la intervención estatal en el período analizado respecto de la industria petrolera, así como las modalidades, singularidades y repercusiones de un proceso centralizado desde la Nación (mediante YPF) pero que requirió que el gobierno provincial garantizara ciertas condiciones para su efectivo desempeño.

Así mismo, analizamos diversas iniciativas privadas (nacionales y extranjeros) en la producción de hidrocarburos. Estos intentos concluyeron en experiencias fallidas, a excepción de la Compañía Río Atuel S.A., de capitales extranjeros.

Un primer aspecto sobresaliente fue que el interés de los gobiernos leoninistas (1918 y 1928) por impulsar el sector hidrocarburífero cristalizó en una serie de iniciativas institucionales, tal el caso de la creación de la Dirección de Minas, Petróleo y Geología, un organismo estatal inédito en la escena local. En forma complementaria, incentivó la llegada de inversores locales, nacionales e internacionales, aunque no de una manera planificada y sin políticas de largo alcance. Por esto, los resultados distaron de las proyecciones iniciales: los inversores no llegaron, salvo en contadas excepciones como la compañía Río Atuel S.A. (1926), y en su lugar solo vinieron especuladores con el fin de acaparar cateos, tanto para una futura venta como para impedir el desarrollo productivo hidrocarburífero de otros competidores. En este sentido se entiende el intento de formar algunas empresas, como por ejemplo la compañía El Petróleo Argentino, creada en 1907 y que durante los '20s. intentó explotar petróleo.

Es probable que estas experiencias fallidas junto con la imposibilidad financiera, técnica e institucional de una gestión estatal sobre el sector, animaran en 1928 la formación de una compañía mixta de capitales, durante el gobierno de Alejandro Orfila: el estado local por una parte y la compañía Río Atuel S.A. por otra. Si bien esta iniciativa, inicialmente, podría entenderse como una provocación por parte de un Estado provincial enemistado con la gestión nacional y, por tanto, alejado de la posibilidad de una explotación ypfiana a escala local, también debemos tomar en cuenta la influencia del pensamiento de Enrique Mosconi. En efecto, el director de

YPF, en un primer momento, había promovido la creación de compañías mixtas para la explotación petrolera. Sin embargo, la propuesta mendocina no prosperó porque se la consideraba contrapuesta con los proyectos de nacionalización del petróleo que se discutió en la Cámara de Diputados de la Nación entre 1926-1928. A su vez, el clima de alta inestabilidad institucional local podría haber influido en esa dirección. Más precisamente, el descalabro financiero de la gestión de Orfila, el cual motivó la intervención nacional a fines de 1928.

Otro tipo de iniciativa que procuró la gestión lencinista fue la promoción de la exploración y producción aportando préstamos para aquellos inversores interesados. Empero, tampoco tuvo resultados positivos. En este caso, suponemos que el fracaso estuvo en el exiguu flujo de capital propuesto.

La producción hidrocarburífera también fue promovida a través de esquistos bituminosos. Esta propuesta, que contó algunos inversores locales, solo alcanzó relativo éxito con el mendocino Lucio Funes. Pero, los destilados obtenidos y el trabajo realizado no fueron significativos como para alentar la producción de este mineral. La explotación de hidrocarburos sólidos en Mendoza, por tanto, nunca fue llevada a cabo. Aun en épocas de escasez de combustible, como lo fue a partir de 1941 con la parálisis de importaciones debido a las restricciones que imponía la Segunda Guerra Mundial. Observamos en esas iniciativas iniciales cierto grado de improvisación respecto del funcionamiento del sector, o bien la carencia de un mejor equipamiento técnico que redundó en las mencionadas dificultades para su implementación.

A su vez, la pregunta que aún persiste es por qué no llegaron inversiones genuinas a una provincia que sí tenía reservas cuantiosas de petróleo. La inestabilidad política jugó un rol importante. Tres gobiernos y cinco intervenciones federales no muestran un panorama claro para invertir. Otro factor fue la imprevisibilidad de políticas públicas de los diferentes gobiernos. Mientras que José N. Lencinas promovió desde diferentes maneras la llegada de capitales, Carlos Washington Lencinas no llevó a cabo ninguna gestión. De hecho, la Dirección de Minería tuvo una parálisis importante durante su gestión. Por último, la gestión de Orfila tampoco buscó inversores (solo intentó una alianza) y generó un pleito jurídico con otra empresa privada -la Compañía Mendocina de Petróleos-. Estas acciones no brindan las condiciones institucionales para la llegada de capitales. Ahora bien las políticas lencinistas van a tono con un clima de época acerca de diversificar la matriz productiva

basada en agroindustrias, y desde ese posicionamiento fueron recogidas por las gestiones posteriores.

Por último, la mayoría de las solicitudes de cateos fueron bajo el concepto de bajo riesgo minero, lo que confirma el alto grado especulativo de estas. Áreas que posteriormente fueron importantísimas para la producción petrolera (en ese momento consideradas de alto riesgo minero) como Tupungato, Lunlunta o Barrancas no fueron solicitadas. Las grandes empresas extranjeras no enviaron a geólogos a recorrer el suelo mendocino en busca de potenciales yacimientos como sí hicieron en otros lugares de Sudamérica, como por ejemplo Bolivia, Colombia, etc.

Otro interrogante que surgió de la reconstrucción fue por qué YPF no tuvo un desempeño activo en la provincia por esos años. A partir de un análisis de la actuación de Mosconi, detectamos que su interés estuvo en la explotación, en una producción lo más rápido y cuantiosa posible para poder refinar y vender el producto y de esta manera enfrentar a Wico y Shell. Es decir, no propició la exploración de nuevas áreas, con resultados inciertos por entonces. Como señalamos oportunamente una de las deficiencias que tenía la empresa al comenzar la década de 1930s., era su falta de reservas comprobadas. A su vez, la no entrada de grandes capitales extranjeros (los *trust*) implicó que no se colisionara con el nacionalismo petrolero nacional (caso Salta) y por tanto Mosconi tampoco promovió la defensa del petróleo en Mendoza.

La sumatoria de estas iniciativas, debates y proyectos, aunque en un estado germinal demostraron que la posibilidad de una provincia petrolera no era una idea lejana. Y es probable que obraran como telón de fondo para lo que iba a suceder en la década de 1930, un período considerado nodal en nuestro análisis. Clima de época que iba estar atravesado por tópicos que tiñeron las políticas públicas del ciclo conservador en la provincia: nacionalismo petrolero, intervención estatal de la economía y diversificación productiva.

La intervención de José María Rosa, en la provincia de Mendoza, producto del golpe de Estado liderado por José F. Uriburu fue el primer eslabón de la gestión de los gobiernos conservadores en materia petrolera. Como hemos visto, el interventor promovió la llegada de YPF a Mendoza mediante la firma de un convenio. Esta acción se inserta en la tesis que García Molina y Mayo sostienen al negar la importancia del petróleo y la influencia de las compañías extranjeras como causa del golpe. El gobierno de facto local defendió la política de la empresa estatal y alentó que fuera ella quien produjera petróleo. En este sentido, la acción emprendida en Mendoza valida la

sentencia de estos autores. Es importante resaltar el carácter minero del ciclo conservador, no solo en el petróleo sino en toda la actividad en sí. Ejemplo de ello fue la “ley minera” (ver *LA*, Mendoza, 20 de julio de 1940). Detectamos, así, un norte diversificador en la extracción de recursos naturales, una política de estado que guio a toda la gestión demócrata.

Pero, los gobiernos conservadores modificaron la estrategia extractiva del petróleo de los lencinistas, sustentados en la concordancia entre ambas jurisdicciones de gobierno. En efecto, en vez de intentar/buscar el apoyo privado o en su defecto lograr que el mismo estado provincial explotara el mineral, llevaron a cabo un convenio con YPF para que fuera la empresa estatal la única productora del suelo mendocino.

Esta ligazón con YPF permitió una explotación racional y le permitió desentenderse de las problemáticas que había tenido la gestión lencinista. Tanto es así, que la estructura institucional armada por esa administración fue menguada, tanto en asignación de recursos como en objetivos.

La exploración que llevó a cabo YPF en sus inicios fue intensa y extensa. Estudió prácticamente toda la cuenca cuyana (mapa 4, cap. 3) y una gran proporción de la cuenca neuquina sur mendocina, entre 1932 y 1938. Desde entonces, con el pozo T-19 la empresa estatal concentró sus actividades en la fase productora. De esta primera etapa dan cuenta los más de 35 pozos de exploración perforados, incluso en zonas que resultaron abandonadas como por ejemplo Potrerillos.

El tiempo transcurrido entre ambas etapas muestra claramente el trabajo que debía llevarse a cabo para producir petróleo en Mendoza. Presenta el flujo de divisas a invertir, es decir el riesgo minero que debía correrse para lograr una producción abundante. Esto fue lo que los inversores privados no estaban dispuestos a arriesgar en la década de 1920 y que explican por tanto el rol del Estado empresario de última instancia para apuntalar y despegar al sector.

La producción de YPF estuvo centrada en las zonas norte y centro de la provincia (Luján de Cuyo y Tupungato), lo cual marca una notoria diferencia respecto de los intentos de las empresas privadas durante la década previa, focalizados en el sur provincial. La empresa nacional sí exploró la cuenca neuquina sur mendocina (Pampa Amarilla, El Sosneado, El Petiso, etc.), sin embargo, no explotó el mineral descubierto, a excepción de Ranquilcó.

Si bien es necesario profundizar la investigación¹, es muy probable que la cuestión logística y la disponibilidad de servicios haya tenido un peso relevante en la decisión de extraer petróleo en el Norte provincial, y relegar el Sur. A su vez, los costos de traslado del hidrocarburo hasta las plantas destiladoras de Godoy Cruz o Luján de Cuyo (a más de 300 km de la cuenca sureña), no deben haber sido rentables.

También, fue importante como generadora de trabajo directo e indirecto. Efectivamente, la empresa tuvo más de 1000 empleados directos en las diferentes etapas de la cadena de valor. A su vez, al inducir nuevas industrias o transformar otras empresas, casos de la minera o transportes, implicó la creación de empleos indirectos para la explotación de bentonita, el manejo de camiones o la construcción. Aquí podemos ver una serie de temas no abarcado en esta tesis, pero que resultan significativos ya que estos eslabonamientos a su vez deben haber necesitado talleres mecánicos para el mantenimiento de camiones, aumento de la extracción del cemento para las construcciones, etc. Esto abre nuevas líneas de investigación.

Va de suyo, entonces, que la política petrolera local durante la década de 1930 replicó el discurso nacionalista de entonces. Cada acto llevado a cabo al inaugurar una perforación, un edificio, etc. de YPF, el funcionario mendocino de turno se identificó con la protección del hidrocarburo, con la promoción de la explotación a través de la empresa de bandera, etc. A su vez, esto implicó el apoyo de YPF, pero también del gobierno nacional, con flujos de capital para las arcas de Mendoza y con el apoyo político al gobierno conservador.

Por otra parte, es válido destacar que las diversas fuentes halladas nos permitieron emprender un estudio sobre hidrocarburos que contempló la etapa de comercialización, un aspecto clave, pero con escasos antecedentes en la historiografía. Mendoza desde fines de 1910s, pero más aún más desde 1920s, se transformó en un centro de consumo importante de combustibles. El proceso de urbanización y modernización produjo la inserción del automóvil en la ciudad y con ello la venta de destilados de petróleo. Esto implicó el surgimiento de un negocio altamente rentable como fue, y aún hoy es, la venta de combustible.

La comercialización de la nafta fue modificando su formato desde todo tipo de aristas. En lo tecnológico, comenzó vendiéndose en sencillas bombas para luego ir perfeccionando el sistema a través de purificadores, de medidores a la vista del

¹ Para ello sería imperioso contar con los archivos de la empresa estatal.

consumidor, etc. De una bomba instalada en la vía pública a una estación de servicio que le brindó al cliente mejor eficiencia, mayor seguridad, pero también una ampliación de las posibilidades de compra, al contar en un solo lugar: con la limpieza del auto, la compra de aceites, la lubricación de algunas partes de su automóvil u otros productos.

En lo comercial, la nafta a inicios de la década de 1920s. se expendía en diversos formatos, pero con el paso del tiempo, solo se comercializó en las estaciones de servicio. En este sentido hubo una unificación de la venta que redundó en un cambio socioeconómico puesto que, a partir de ese momento, el despachante era un empresario activo de la cadena de valor. Y no como antes, que podía ser un vendedor de ramos generales que incorporaba a su negocio un artículo más.

Dentro de esta mirada, también pudimos analizar la publicidad del producto. De sencillos formatos en los periódicos o revistas a estilizadas y detalladas imágenes. En efecto, la entrada de las agencias de publicidad en el ámbito de la comercialización produjo propagandas muy variadas que buscaban captar al potencial cliente desde todo tipo de ofrecimiento: la lealtad, la eficiencia del auto, la mejora del rendimiento, etc. Pero también, innovaron con el formato comercial, no solo en medios gráficos, sino también a través del audio, con publicidades en la radio y con programas radiales auspiciados por las grandes empresas comercializadoras.

Por último, las empresas vendedoras, que en la década de 1920s eran varias (Tydol, Wico, Shell, Texaco, YPF), al modificarse el modo de venta y establecerse el formato de estación de servicio, implicó que en Mendoza solo quedarán tres grandes comercializadoras: Wico, Shell e YPF. El comportamiento en el mercado de cada una de ellas es un tema que queda por estudiar, en aspectos tales como quién lideró la venta de combustibles en la provincia y cómo eran los porcentajes de cada una. A su vez, cuántos surtidores tenía cada empresa.

Finalmente, hemos podido comprobar nuestras hipótesis planteadas al demostrar cómo pudieron aprovecharse los hidrocarburos contenidos en el suelo mendocino. Desde las tímidas producciones con esquistos bituminosos y con la destilería del empresario Ramón Brunet hasta las grandes explotaciones llevadas a cabo por YPF y la instalación de la refinería de Luján de Cuyo. Esta última permitió a Mendoza concebirse como un centro distribuidor de destilados nacionales en todo el centro oeste argentino (Mendoza, San Juan, San Luis, La Rioja y Sur de Córdoba).

Esto último fue posible a partir de los gobiernos conservadores de la década de 1930s. Fueron ellos los artífices de esta diversificación económica que también fue industrial mediante el diseño de una política que contó para su implementación con la firma de tres acuerdos (1932, 1940 y 1941) y que tuvo su materialización en la construcción de una destilería. Por otro lado, como resultado de estas gestiones conjuntas fue posible completar la cadena de valor del petróleo, generando puestos de trabajos, alentando la formación de eslabonamientos y promoviendo inversiones entre empresarios locales y extraregionales. De modo que en el período estudiado la matriz económica especializada en la vitivinicultura encontró otro fuerte dinamizador en el petróleo.

La acción productora de YPF transformó a “la tierra del sol y del buen vino” en una tierra con petróleo. En un breve período (1938-1940), Mendoza se convirtió en la segunda zona productiva del país. Tan influyente posición le permitió ser un centro neurálgico al completar toda cadena de valor de la industria: producción, refinación y comercialización para el centro oeste argentino. Obviamente esto repercutió en las arcas mendocinas. Los aportes por el pago del canon minero más las transferencias por regalías significaron recursos disponibles para encarar otras acciones de gestión: caminos y puentes, casas y departamentos, hospitales, salubridad, etc.

Un último elemento que confirma la centralidad creciente de esta rama es la preocupación de la entonces recientemente fundada Universidad Nacional de Cuyo, por institucionalizar los estudios sobre petróleo a partir de la década de 1940, tanto como para formar técnicos y profesionales que se desempeñaran en el sector hidrocarburífero. Temática que alienta avances en futuros abordajes.

Fuentes

- Alvarez, F. (1928). *El Sud mendocino. Malargüe*. Buenos Aires: Talleres Gráficos Argentinos L.J. Roso.
- Anuarios de la Dirección General de Estadísticas de la Provincia de Mendoza*. Años 1918-1937.
- Boletín Oficial de la Provincia de Mendoza (BOPM)*. Años 1918 a 1943.
- Boletín de Obras Públicas de la República Argentina* (1942). N° 62 y 73
- Brady, G. (1923). Argentine petroleum industry and trade. *Trade Information Bulletin*, 81, Washington: United States Department of Commerce, supplement to commerce reports, published by Bureau of foreign and domestic commerce
- Bunge, A. (1930). "El problema económico del petróleo". *Revista de Economía Argentina*, 12(144), junio. Buenos Aires, pp: 401-436.
- Bunge, A. (1984). *Una nueva argentina*. España: Hyspamérica.
- Centro de Ingenieros de Mendoza (1943). La falacia de una campaña de oposición al oleoducto Mendoza-San Lorenzo. *Economía y Producción*. Mendoza, XVII(192/193), pp 27-29.
- Corbert Frances, E. (1937). Los yacimientos de aceites minerales en la región de Cuyo. Antecedentes históricos. *Boletín de Informaciones Petroleras*, 60. Buenos Aires, diciembre, pp. 68-78.
- Corte Suprema de Justicia de la Nación (11/04/1928). *Compañía Petrolífera de Cacheuta S.A. contra provincia de Mendoza*. Disponible en: <http://fallos.diprargentina.com/2007/09/compaa-petrolifera-de-cacheuta-sa-c.html?m=0>.
- Corte Suprema de Justicia de la Nación (2/06/1930). *Compañía Mendocina de Petróleo contra Provincia de Mendoza*. Disponible en: https://archive.org/details/Fallos_Corte_Suprema_Argentina_Vol157-1930/page/n327/mode/2up?q=280.
- Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados de la Provincia de Mendoza*. Años 1920 a 1943.
- Diario de Sesiones de la Cámara de Senadores de la Provincia de Mendoza*. Años 1920 a 1943.
- Diario *Los Andes*. Años 1920 a 1943.

- Diario *La Palabra*. Años 1918 a 1943.
- Diario *Voz Provincial*. Años 1928 a 1935.
- Díaz Goitia, J. (1936). *La riqueza petrolífera argentina en peligro*. Buenos Aires: Tor Dickman, A.; Iñigo Carrera, H. y Rubistein, A. (1932). *En defensa del petróleo nacional y por la dignidad de la función pública. El “affaire” de los surtidores de nafta*. Buenos Aires.
- Economía y Producción*. Revista de economía, industrias, finanzas, minería y comercio de Cuyo. Mendoza. Años 1927 a 1943.
- Fernandez O’Connor, D. (1940). *La explotación petrolífera en Mendoza*. Mendoza: Escuela Superior de Comercio Martín Zapata – Universidad Nacional de Cuyo.
- García Mata, C. (1927). El consumo de combustible en la Argentina. *Revista de Economía Argentina*, 9(107), pp. 389-401.
- Giménez Puga, F. (1940) *Guía general de Mendoza: Compendio de todas las actividades de la provincia: publicación única en su género por la exactitud de los datos que contiene y la perfección de sus índices completos*. Buenos Aires: G. Kraft.
- Gobierno de Mendoza (1935). *Informe anual sobre la marcha de la administración pública. Período 1934-35-36 del gobernador de la Provincia Dr. Guillermo G. Cano a la Honorable Legislatura*. Mendoza: Imprenta oficial.
- Gobierno de Mendoza (1936). *Informe anual sobre la marcha de la administración pública. Período 1935-36 del gobernador de la Provincia Dr. Guillermo G. Cano a la Honorable Legislatura*. Mendoza: Imprenta oficial.
- Gobierno de Mendoza (1939). *Mensaje del gobernador de Mendoza Rodolfo Corominas Segura al inaugurarse el período ordinario de Sesiones de la H. Legislatura*. Mendoza: Imprenta oficial.
- Gobierno de Mendoza (1940). *Mensaje del gobernador de Mendoza Rodolfo Corominas Segura al inaugurarse el período ordinario de Sesiones de la H. Legislatura*. Mendoza: Imprenta oficial.
- Gobierno de la Provincia de Mendoza (1942) *Mensaje del gobernador de Mendoza Adolfo A. Vicchi, al inaugurarse el periodo de ordinario de sesiones de la H. Legislatura, junio 1942*. Mendoza: Imprenta Oficial.
- Gobierno de la Provincia De Mendoza (1943) *Mensaje del gobernador de Mendoza Adolfo A. Vicchi, al inaugurarse el periodo de ordinario de sesiones de la H. Legislatura, junio 1943*. Mendoza: Imprenta Oficial.

- Groeber, P. (1918). Estratigrafía de dogger en la República Argentina. Estudio sintético comparativo. *Boletín N° 18*. Buenos Aires: Ministerio de Agricultura de la Nación, Dirección de Minas, Geología e Hidrología, Serie B.
- Guevara Labal, C. (1932). *El petróleo en sus derivados en la estadística*. Buenos Aires: Ferrari.
- Guevara Labal, C. (1936). “El petróleo en Mendoza”. *Boletín de Informaciones Petroleras*, XIII (139), pp. 41-64
- Hileman, G. (1921a). *Petróleo de esquistos, su industrialización*. Mendoza: Talleres gráficos de la escuela Alberdi.
- Hileman, G (1921b) Estudio de la zona petrolífera al sur de la provincia de Mendoza. *Revista de Ingeniería Internacional*, 5, (2), pp. 89-92.
- Hileman, G (1921c) La región petrolífera de Cacheuta. *Revista de Ingeniería Internacional*, 5 (3), pp. 285-291.
- Hileman, G. (1921d). “La región petrolífera de Malargüe”. En: *Revista de Ingeniería Internacional*, 5 (3), pp. 348-350.
- Hileman, G. (1927). *Legislación sobre el petróleo en la República Argentina*. Buenos Aires: Imp. La Aurora. Segunda Edición.
- Hileman, G. y Cánepa, E. (1939). *El petróleo argentino en la economía, en la doctrina y en la legislación: exigencias técnicas que plantea la explotación racional del petróleo*. Buenos Aires: Facultad de Derecho de la Universidad Nacional de Buenos Aires, Instituto del Petróleo.
- Honorable Concejo Deliberante de la Municipalidad de Godoy Cruz, Resoluciones y Ordenanzas*. Años 1932-1942.
- Honorable Concejo Deliberante de la Municipalidad de Guaymallén, Resoluciones y Ordenanzas*. Años 1935-1942.
- Honorable Concejo Deliberante de la Municipalidad de Mendoza, Resoluciones y Ordenanzas*. Años 1918-1942.
- Informe Anual sobre la marcha de la administración pública. Periodo 1934-35-36 del gobernador de la provincia Dr. Guillermo Cano a la Honorable Legislatura*. Mendoza: Impresores Best.
- Lencinas, J. N. (1918): *Mensaje*. Mendoza: Talleres gráficos de la escuela Alberdi.
- López, P. (1929) *Política petrolera*. La Paz: Imp. Boliviana.
- Los Andes (1932). *Bodas de Oro. Minería*. Mendoza

- Loupold, E. (1941). Nuestro Petróleo. *Cursos y Conferencias. Revista del Colegio Llibre de Estudios Superiores*. Año X, XIX (1, 2 y 3), pp. 202-254.
- Mendoza, Ministerio de Economía, Obras Públicas y Riego. (1940). *Petróleo*.
- Memoria anual de YPF del año 1940. *Boletín de Informaciones Petroleras*, 202.
- Mensaje del gobernador de la provincia de Mendoza, Dr. Carlos Washington Lencinas, leídos ante la Asamblea Legislativa al inaugurarse el período, 1° de junio de 1922.*
Mendoza: Talleres Gráficos de la Escuela Alberdi.
- Mensaje del Gobernador de la Provincia de Mendoza, Dr. Carlos Washington Lencinas leído ante la Asamblea Legislativa al inaugurarse el periodo, 1° de junio de 1923.*
Mendoza: Imprenta Italia.
- Mensaje del Gobernador de la Provincia de Mendoza, Dr. Carlos Washington Lencinas leído ante la Asamblea Legislativa al inaugurarse el periodo, 7 de junio de 1924.*
Mendoza: Imprenta Italia
- Mensaje del gobernador de Mendoza Rodolfo Corominas Segura al Inaugurarse el período Ordinario de Sesiones de la H. Legislatura, junio 1° de 1939.* Mendoza: Impresores Best.
- Mensaje del gobernador de Mendoza Rodolfo Corominas Segura al Inaugurarse el período Ordinario de Sesiones de la H. Legislatura, junio de 1940.* Mendoza: Impresores Best.
- Ministerio de Agricultura de la Nación. Yacimientos Petrolíferos Fiscales (1938). *Recopilación de Leyes, Decretos y Resoluciones sobre Materia Minera. 1907-1933.*
Buenos Aires: Talleres Gráficos Argentinos L. J. Rosso. Tomo primero.
- Ministerio de Agricultura de la Nación. Yacimientos Petrolíferos Fiscales (1938). *Recopilación de Leyes, Decretos y Resoluciones sobre Materia Minera. 1934-1937.*
Buenos Aires: Talleres Gráficos Argentinos L. J. Rosso. Tomo segundo.
- Ministerio de Agricultura de la Nación. Yacimientos Petrolíferos Fiscales (1940). *Recopilación de Leyes, Decretos y Resoluciones sobre Materia Minera. 1938.*
Buenos Aires: Talleres Gráficos Argentinos L. J. Rosso. Tomo tercero.
- Ministerio de Agricultura de la Nación. Yacimientos Petrolíferos Fiscales (1941). *Recopilación de Leyes, Decretos y Resoluciones sobre Materia Minera. 1939.*
Buenos Aires: Talleres Gráficos Argentinos L. J. Rosso. Tomo cuarto.
- Morixe, H. (1934). *Régimen legal del petróleo*. Buenos Aires: La Facultad.
- Nieto Riesco, J. (1926). *José Nestor Lencinas. (Jefe de Partido)*. Mendoza: Talleres Gráficos Argentinos.

- Nueva Destilería en YPF. Su construcción en Godoy Cruz (1936). *Boletín de Informaciones Petroleras*, 141, pp. 139-141.
- Parola, R. (1943). *Nacionalización, monopolio de su explotación y transporte*. Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires, Facultad de Ciencias Económicas. Tesis de Doctorado. Recuperado de: https://repositoriosdigitales.mincyt.gob.ar/vufind/Record/BDUBAFCE_5b18b305c0604aadba87cd8a543023a1.
- Provincia de Mendoza (1928). *Memoria presentada por el Ministro de Industrias y Obras Públicas, Dr. José E. Aguilar a la Honorable Legislatura de Mendoza 1926-1927*. Buenos Aires: Colombatti & Cía.
- Provincia de Mendoza (1932). *La explotación del Petróleo. Antecedentes, leyes, decretos. Convenio con YPF*. Mendoza: Imprenta Oficial.
- Provincia de Mendoza. (1933). *Mensaje a la Honorable Legislatura. Informe anual sobre la marcha de la administración presentada por el gobernador de la provincia D. Ricardo Videla*. Mendoza: Impresores Best
- Provincia de Mendoza (VV.AA.) *Recopilación de leyes*. Mendoza.
- Rassmuss, J. E. (1922). “El desarrollo de la industria petrolífera argentina y su importancia en la economía mundial. *Revista de Economía Argentina*, 49, pp. 19-34.
- Registro Oficial del Ministerio de Industria y Obras Públicas de Mendoza (ROMIOP) 1918 a 1943.
- República Argentina. (1938). *Poder Ejecutivo Nacional 1932-1938. Petróleo Fiscal*. Buenos Aires, vol. 4.
- Resoluciones del Ministerio de Industria y Obras Públicas de Mendoza 1926 a 1932. *Revista el Volante de Cuyo*. Mendoza, años 1926 a 1942.
- Revista Economía y Producción*. Revista mensual de economía, industrias, finanzas, minería y comercio de Cuyo. Mendoza, años 1926 a 1943.
- Rosa, J.M. (1932). *Resurgimiento de un pueblo. En Mendoza desde setiembre de 1930 hasta febrero de 1932*. Buenos Aires: Editorial Kraft.
- Ruiz, F. (1930). Las estaciones de servicio como medio de propaganda en la industria petrolífera. *Boletín de Informaciones Petroleras*, 65, pp. 79-82.
- Ruiz, F. (1935). *Historia del Petróleo Argentino*. Buenos Aires: La Facultad.
- Sobral, J. (1941). El Petróleo y el Carbón. *Cursos y Conferencias. Revista del Colegio Libre de Estudios Superiores*. Año IX, vol. XVIII (10, 11 y 12) pp. 2264-291.

- Stappenbeck, R. (1920). *El Yacimiento petrolífero del Río Barrancas*. Santiago de Chile: La Ilustración.
- Suarez, L. (1924). *Memoria presentada ante la Honorable Legislatura de la Provincia de Mendoza por Ministerio de Industrias y Obras Públicas. 1922-1923*. Mendoza: Guillermo Kraft.
- Ugarte, M. (1960). *La patria grande*. Buenos Aires: Coyoacan.
- Villa, M. (1942). Formación del personal para la industria. *Boletín de Informaciones Petroleras*. Año IX (192), pp. 3-9.
- Weber, A. (1929). *Theory of the location of industries*. Illinois: The University of Chicago Press.
- Windhausen, A. (1916). Los yacimientos petrolíferos de la zona andina. *Boletín*, 15. Buenos Aires: Ministerio de Agricultura de la Nación, Dirección General de Minas, Geología e Hidrología.
- YPF (1933). *Memoria y Balance General*. Buenos Aires.

Entrevistas

Entrevista realizada por el autor a Carlos Luján Williams el 7 de mayo de 2016. Nieto del fundador de la empresa C. Luján Williams.

Entrevista realizada por el autor a Raul Schweiser el 06 de marzo de 2017. Gerente de Asociación Mendocina de Expenderos de Combustibles y Afines (Amena).

Entrevista realizada por el autor a Pedro Monteverdi el 19 de marzo de 2017. Miembro de Asociación Mendocina de Expenderos de Combustibles y Afines (Amena).

Bibliografía

- Alascio Cortazar, M. (1969). *Burguesía argentina y petróleo nacional*. Buenos Aires: Ed. Avanzar.
- Alonso, J. y Speroni, J. (2006). *Mosconi, petróleo para los argentinos*. Buenos Aires: Taeda
- Alonso, P. (2015). La historia política y la historia de la prensa: los desafíos de un enlace. En Pineda Soto, A. (ed.). *Recorridos de la prensa moderna a la prensa actual*. (pp.11-34) México: Universidad Autónoma de Querétaro.
- Amin, A. (1998). Una perspectiva regionalista para el desarrollo económico regional. *Ekonomiaz*, 41, pp. 68-89. Recuperado de: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=273859>
- Anónimo, (2011). Los duros comienzos de Aguaray. *Petrotecnia*, LII (3), pp 106-109.
- Anónimo (2011). 100 años de Esso en la Argentina. *Petrotecnia*, LII (4), pp 108-114.
- Ballent, A. y Gorelik, A. (2001). País urbano, país rural. Modernización territorial y su crisis. En: Cattaruzza, A. (dir). *Crisis económica, avance del Estado e incertidumbre política (1930-1943)*, Nueva Historia Argentina, tomo VII. Buenos Aires: Sudamericana, pp. 97-142.
- Bandieri, S. (2017a). *La historia argentina en perspectiva local y regional. Nuevas miradas para viejos problemas*. Buenos Aires: Teseo. Tomo 3
- Bandieri, S. (2017b). La historia en perspectiva regional. Aportes conceptuales y avances empíricos. *Revista de Historia Americana y Argentina*, 52 (1), pp. 1-30.
- Bandieri, S. y Blanco, G. (2012) Promesas incumplidas: hidroenergía y desarrollo agrario regional en la norpatagonia argentina. *Estudios Rurales. Publicación de Centro de Estudios de La Argentina Rural*, 1 (2), pp.148-171
- Barbero, M. I. (2003). Impacto de la inversión extranjera directa en la industria argentina en la década de 1920. Estrategias empresariales y sus efectos sobre el sector productivo local. *V Congresso Brasileiro de História Econômica e 6ª Conferência internacional de História de Empresas*. Recuperado de: https://www.abphe.org.br/arquivos/2003_maria_ines_barbero_impacto-de-la-inversion-extranjera-directa-en-la-industria-argentina-en-la-decada-de-1920-estrategias-empresariales-y-sus-efectos-sobre-el-sector-productivo-local.pdf
- Barbero, M. I. y Regalsky, A. (eds.), (2003) *Americanización. Estados Unidos y América Latina en el siglo XX*. Buenos Aires: Eduntref.

- Barrio, P. (2014): Regulación e intervención estatal en tiempos turbulentos. El caso de la vitivinicultura mendocina entre 1918 y 1923. En: Rodríguez Vázquez, F. *Gobernar la provincia del vino*. Rosario: Protohistoria, pp. 41-70.
- Barrio, P. (2016). *Con sabor a vino. Crisis, regulación vitivinícola e inestabilidad política en Mendoza (1913-1923)*. La Plata: Universidad Nacional de la Plata-Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación.
- Barrio, P. (2018). Finanzas públicas y vitivinicultura durante el leninismo: Mendoza, 1923-1928. *Folia Histórica del Nordeste*, 31, pp. 7-33. Recuperado de http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0325-82382018000100001&lng=es&tlng=en.
- Barrio, P. (2020). La cartelización de una economía regional: el caso de la Sociedad Vitivinícola de Mendoza. ¿Una novedad en la regulación de la vitivinicultura? (1928-1934). En: Barrio, P. y Rodríguez Vázquez, F. (ed.), *Políticas, industrias y servicio en Mendoza (1918-1943)*. Buenos Aires: Teseo, pp. 155-208. URL: <https://www.teseopress.com/serviciosenmendoza/>
- Belini, C. (2017). *Historia de la industria en la Argentina*. Buenos Aires: Sudamericana.
- Belini, C. y Rougier, M. (2008). *El estado empresario en la industria argentina. Conformación y crisis*. Buenos Aires: Manantial.
- Benclowicz, J. (2011). Aportes para la historia del Norte de Salta. Conformación y desarrollo de las localidades de Tartagal y Gral. Mosconi durante la primera mitad del siglo XX. *Andes*, 22. Recuperado de: <https://www.redalyc.org/comocitar.oa?id=12719967005>
- Bernal, F. (2005). *Petróleo, estado y soberanía: hacia la empresa multiestatal latinoamericana de hidrocarburos*. Buenos Aires: Biblos.
- Bohoslavsky, E. y Soprano, G. (2010). *Un estado con rostro humano*. Buenos Aires: Prometeo.
- Boianovsky, M. (2013). *Friedrich List and the Economic Fate of Tropical Countries*. *History of Political Economy*, 45 (4), <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.1810846>. Última visita el 5/11/2019.
- Bovi, M.T y Fandos, C. (2018). “No hay minas buenas sin pleito. Poder político y concesiones mineras en Jujuy, 1880- 1930”. *Memoria Americana*, 26, pp. 27-46.
- Buchanan, J. (1973). *Politics and Petroleum development in Argentina 1916-1930*. Estados Unidos, University of Massachusetts. Recuperado de:

<https://www.semanticscholar.org/paper/Politics-and-petroleum-development-in-Argentina%2C-Buchanan/b1d0bc58c3cea0aa471dd2fc12b86be8e6b2f6d9>.

Cabanillas, L.; et. al. (s/f). *Petróleo y gas en la Argentina: cuencas productivas*.

Recuperado de:

https://www.academia.edu/22391806/Petr%C3%B3leo_y_gas_en_la_Argentina_cuencas_productivas.

Cáceres Cano, S. (1972). *Apuntes para la historia de un esfuerzo argentino*. Buenos Aires: Ediciones Theoría.

Cánepa, E. (1973). *La vida de un ingeniero*. Buenos Aires: Fundación El Cronista Comercial.

Carrillo Barandiarán, L. (2011). *Esquistos bituminosos. "Oil shalle"*. Lima: Oficina de Estudios Económicos OSINERGMIN. Recuperado de: https://shalegasespana.files.wordpress.com/2012/10/esquistos_bituminosos.pdf.

Castro, C. (2010). Desarrollo energético, estado y empresa. Algunas cuestiones en torno a la construcción del gasoducto patagónico durante el primer peronismo. *América Latina en la historia económica*, 34, pp 159-190. Recuperado de: https://www.scielo.org.mx/scielo.php?pid=S1405-22532010000200006&script=sci_abstract&tlng=en

Cerra, A. (2012). Presentación: Historia y petróleo en Argentina y América Latina. Los estudios históricos sobre la cuestión petrolera. *H-industri@. Revista de historia de la industria, los servicios y la empresa en América Latina*. 6 (10).

Chebli, G.; Pezzi, E. e Ibañez, G. (s/f). *El desafío de la exploración del petróleo y gas en la Argentina*. Recuperado de: <http://sitio.iae.org.ar/minisites/GTEP/Archivos/PETROLEOYGAS/CHEBLI%20Petrotecnia.pdf>.

Cleveland, C. y Morris, C. (2009). *Dictionary of Energy*. Boston: Boston University.

Cochran, T. y Reina, R. (2011). *Torcuato Di Tella y SIAM. Espíritu de empresa en la Argentina*. Estudio complementario de Marcelo Rouiger. Buenos Aires: Lenguaje Claro.

Coleman, D.C.; Floud, R.; Barker, T.C.; Daunton, M.J. y Crafts, N.F.R. (1988). What is Economic History? En: Gardiner, J. (eds). *What is History Today?* London: Palgrave.

Coria López, L. (2019). La región de Cuyo. En Bandieri, S. *et.al. Historia económica de las regiones argentinas 1810-2010*. Buenos Aires: Biblos, pp. 189-254.

- Cueto, O. A. (Dir) (2003). *Minería e impacto en Mendoza*. Mendoza: Ed. De la Facultad de Filosofía y Letras – Universidad Nacional de Cuyo.
- Cueto, A., Romano, A. y Sacchero, P. (1997). *Historia de Mendoza*. Mendoza: Los Andes, 28 tomos.
- Dachevsky, F. (2009). Inserción y desarrollo de Shell en la industria petrolera argentina (1914-1985). *II Jornadas Internacionales de Investigación y Debate Político “La crisis y la revolución en el mundo actual. Análisis y perspectivas” VIII Jornadas de Investigación Histórico social Razón y Revolución*. Recuperado de: www.razonyrevolucion.org/.../Mesa%20Debates%20sobre%20el%20desarrollo%20de.
- Dachevsky, F. (2015). Transformaciones en el régimen petrolero argentino y centralización estatal de la renta (1922-1939). *Desarrollo Económico – Revista de Ciencias Sociales*, 54 (214), pp. 357-385.
- Defelippe, B. (1953). *La política energética argentina*. Buenos Aires: Ed. Raigal.
- Denis, P. Y. (1969). San Rafael. *Boletín de Estudios Geográficos*, 64-65, pp. 131-450.
- Di Tella, T. (1993). *Torcuato Di Tella. Industria y política*. Buenos Aires: Ed. Norma.
- Díaz Araujo, E. (1968). La explotación del petróleo en Mendoza en el siglo XIX. *Revista de la Junta de Estudios Históricos de Mendoza*, Segunda Época, 5; pp. 121-154.
- Díaz Araujo, E (1972). La primera compañía de gas de Mendoza. *Revista Versión*.
- Díaz Araujo, E. (1974). Fernando Fader entre el imperialismo y el arte. *Todo es Historia*, 86, pp. 8-36.
- Díaz Guzmán, J. M. (1949). *Índice general de leyes de la Provincia*. Mendoza.
- Donoso Rojas, C. (2019). Asentados sobre verdaderos lagos subterráneos de riqueza. Propiedad, fomento y regulación del petróleo en Chile (1914-1945). *Historia*, 52 (1), pp. 49-80. <http://dx.doi.org/10.4067/S0717-71942019000100049>
- Drosdoff, D. (1972). *El gobierno de las vacas. (1933-1956). Tratado Roca-Runciman*. Buenos Aires: Eds. La Bastilla
- Dubois, R. (2005). *Introducción a la refinación del petróleo. Su historia, la tecnología y su desarrollo. Los productos y sus mercados. Combustibles alternativos*. Buenos Aires: Eudeba.
- Espinosa, J. (1946). *Nuestro petróleo*. Buenos Aires: Raigal.
- Favaro, O. (1994). Centralismo vs Autonomía. Mendoza y el petróleo (1880-1940). *Revista de Historia*, 4, pp. 61-88.

- Favaro, O. (1999). Estado y empresas públicas. El caso de YPF, 1922-1955. *Estudios Sociales*, IX (16), pp. 57-75.
- Favaro, O. (2021). Territorio-Estado. La explotación del petróleo en un espacio nacional. Neuquén, 1918-1955. *Ese. Estudios Sociales del Estado*, 7 (13), pp. 257-292. <https://doi.org/10.35305/ese.v7i13.259>
- Favaro, O y Iuorno, G. (2010). El Estado, la política y los recursos naturales en perspectiva secular. Argentina real e imaginada en los centenarios de mayo. *Realidad económica*, 256. Recuperado de: [https://investigadores.uncoma.edu.ar/cehepyc/ARTICULOS%20NUEVOS/Art. Favaro-Iuorno-El-Estado-la-politica-y-los-recursos%20nat.pdf](https://investigadores.uncoma.edu.ar/cehepyc/ARTICULOS%20NUEVOS/Art._Favaro-Iuorno-El-Estado-la-politica-y-los-recursos%20nat.pdf)
- Favaro, O. y Morinelli, M. (1993). La cuestión regional en la política argentina: conflictos y alianzas. 1880-1993. En: Ansaldi, W; Pucciarelli, A. y Villarruel, J. (eds). *Argentina en la paz de dos guerras, 1914-1939*. Buenos Aires: Biblos, pp 135-159.
- Favaro, O.; Morinelli, M. y Ragno, M. (1989). *La intervención del Estado en la industria petrolera: el conflicto Salta-Estado Nacional (1918-1935)*. Buenos Aires: CEAL.
- Fodor, J. y O'Connell, A. (1973). La Argentina y la economía atlántica en la primera mitad del siglo XX. *Desarrollo Económico*, 49, pp. 3-65.
- Fronzizi, A. (1954). *Petróleo y política. Contribución al estudio de la historia Económica argentina y de las relaciones entre el imperialismo y la vida política nacional*. Buenos Aires: Ed. Raigal.
- Gadano, N. (2006) *Historia del petróleo en la Argentina. 1907-1955: desde los inicios hasta la caída de Perón*. Buenos Aires: Edhasa.
- García Heras, R. (1982). *Automotores norteamericanos, caminos y modernización urbana en la Argentina 1918-1939*. Buenos Aires: Hispanoamérica.
- García Molina, F.; et. al. (1975). *El petróleo. El país de los argentinos*. Buenos Aires: CEAL.
- García Molina, F. y Mayo, C. (1985). *El general Uriburu y el petróleo*. Buenos Aires: CEAL.
- Gerchunoff, P. (2016). *El eslabón perdido. La economía política de los gobiernos radicales (1916-1930)*. Buenos Aires: Edhasa.
- Gerschenkron, A. (1970). *Atraso económico e industrialización*. Barcelona: Ariel.
- Gilbert, J. (2003). "El grupo Tornquist entre la expansión y las crisis de la economía argentina en el siglo XX". *Ciclos en la historia, en la economía y la sociedad*. Buenos Aires, 13 (25-26), pp. 65-92. Recuperado de:

http://bibliotecadigital.econ.uba.ar/econ/collection/ciclos/document/ciclos_v13_n25-26_06.

- Gilpin, R. (1990). *La economía política de las relaciones internacionales*. Buenos Aires: Grupo Editor Latinoamericano.
- Girbal-Blacha, N. y Ospital, M. S. (2005). Vivir con lo nuestro: publicidad y política en la Argentina de los años 1930. *Revista Europea de Estudios Latinoamericanos y del Caribe*, 78 (abril), pp. 49-66. Recuperado de: <https://www.jstor.org/stable/25676160>
- González de Castejón, G. (Coord) (2014). *Energía y poder. Un mundo en cambio*. España, Algon Editores.
- González Salinas, O. (2016). El discurso patriótico y el aparato propagandístico que sustentaron a la expropiación petrolera durante el cardenismo”. *Estudios de Historia Moderna y Contemporánea de México*, 52, pp. 88-107.
- Gorelik, A. (1987). La arquitectura de YPF: 1934-1943. Notas para una interpretación de las relaciones entre Estado, modernidad e identidad en la arquitectura argentina de los años 30. *Anales del Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas “Mario Buschiazso”*, pp. 178-201.
- Guajardo Soto, G. y Rougier, M. (2010). *Las actividades empresariales del estado durante la sustitución de importaciones en América Latina: un ensayo de interpretación conceptual*. Recuperado de: www.economía.unam.mx/cladhe/registro/ponencias/549_abstract.pdf.
- Hansen, J. P y Percebois, J. (2014). *Energía. Economía y Políticas*. Buenos Aires: Asociación Latinoamericana de Economía de la Energía.
- Herrera, C. (1951). *El petróleo en la República Argentina*. Buenos Aires: Biblioteca Digital de la Facultad de Ciencias Económicas, Universidad de Buenos Aires. Tesis Doctoral. Recuperado de: http://157.92.136.59/download/tesis/1501-0545_HerreraCE.pdf. Última visita 24/04/2016.
- Hirschegger, I. (2010). *Políticas públicas peronistas y su impacto en el desarrollo económico y social de los municipios mendocinos (1946-1955)*. Mendoza, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad Nacional de Cuyo. Tesis Doctoral.
- Horowitz, J. (2015). *El radicalismo y el movimiento popular (1916-1930)*. Buenos Aires: Edhasa.
- Hodgson, G. (2007). *Economía institucional y evolutiva contemporánea*. México: Universidad Autónoma Metropolitana.

- Instituto Petroquímico Argentino (1999). *La República Argentina y su industria petroquímica*. Buenos Aires: Gráfica Pinter S.A.
- Jáuregui, A. (1993). El despegue de los industriales argentinos. En: Ansaldi, W, Pucciarelli, A. y Villarruel, J. (eds). *Argentina en la paz de dos guerras 1914-1945*. Buenos Aires: Biblos, pp. 161-192.
- Jáuregui, A. (2005). La planificación económica en el peronismo (1945-1955)". *Prohistoria*, IX (9), pp. 15-40.
- Kaplan, M. (1957). *Economía y política del petróleo argentino (1939-1956)*. Buenos Aires: Praxis.
- Kaplan, M. (1972a). Política del petróleo en el primer gobierno de Yrigoyen (1916-1922). *Desarrollo Económico*, 45, pp. 4-23.
- Kaplan, M. (1972b). *Estado y empresas en Argentina*. Caracas: Síntesis Dosmil.
- Katz, J. (2007). Cambios estructurales y desarrollo económico. Ciclos de creación y destrucción de capacidad productiva y tecnológica en América Latina. *Revista de Economía Política de Buenos Aires*, 1 (1).
- Lacoste, P. (1994). *La Unión Cívica Radical en Mendoza y en la Argentina 1890-1946*. Mendoza: Ediciones Culturales de Mendoza.
- Lanciotti, N. y Lluch, A. (2015). Las grandes empresas extranjeras en la Argentina: características y transformaciones entre 1913 y 1960. *Investigaciones de Historia Económica - Economic History Research*, 11, pp. 184–195. Recuperado de: <https://www.elsevier.es/es-revista-investigaciones-historia-economica-economic-328-articulo-las-grandes-empresas-extranjeras-argentina-S1698698914000745>
- Landes, D. (1991). *La riqueza y pobreza de las naciones*. Barcelona: Javier Vergara Editor.
- Lapeña, J. (2014). *La energía en tiempos de Raúl Alfonsín*. Buenos Aires: Eudeba.
- Lara, P. (2014). La historia oral como alternativa metodológica para las ciencias sociales. *Revista de Teoría y Didáctica de las Ciencias Sociales*, 20, pp. 45-62.
- Lara, R. (1981). *Mosconi, general del petróleo*. Buenos Aires: Ediciones Ánfora. Tercera Edición.
- List, F. (1955). *Sistema nacional de economía política*. Madrid: Aguilar.
- Lluch, A. (2010a). Redes comerciales en la distribución de maquinarias agrícolas y automóviles en el interior argentino (1900-1930). *Anuario CEED*, 2 (2), pp. 96-132.

- Lluch, A. (2010b). El fracaso en el mundo empresario argentino: una aproximación desde los análisis de los “quebrantos comerciales” (1900-1935). *Anuario IEHS*, 25, pp. 375-393. Recuperado de: <https://dialnet.unirioja.es/revista/18552/A/2010>
- Lluch, A. (2015). *Las manos visibles del mercado. Intermediarios y consumidores en la Argentina*. Rosario: Prohistoria.
- Lluch, A. (2017). Apuntes para una historia del comercio y la comercialización en Argentina. Actores, prácticas y regulaciones (1895-1930). En Bandieri, S; et. al. *La historia argentina en perspectiva local y regional. Tomo 3: Nuevas miradas para viejos problemas*. Buenos Aires, Teseo, pp. 381-412.
- López, I. (2018). *La república del fraude y su crisis. Política y poder en tiempos de Roberto M. Ortiz y Ramón S. Castillo: Argentina, 1938-1943*. Rosario: Prohistoria.
- López, M. J. (2020). Reemplazo del carbón como combustible en los ferrocarriles de capital británico en Argentina, 1912-1947: Compañía Ferrocarrilera de Petróleo. *América Latina en la Historia Económica*, 27 (2), pp. 1-27. <https://doi.org/10.18232/alhe.1042>
- Lombardozi, V. (1951). La producción de combustible en la zona sud de la provincia de Mendoza. *Experimenta. Boletín del departamento de consulta y experimentación regional de la Universidad Nacional de Cuyo*. Vol III (7, 8, y 9), pp. 91-105.
- Lucchini, C. y San Román, C. (2012). *Del pozo al surtidor. La historia del petróleo en Argentina contada por sus protagonistas*. Buenos Aires: Biblos
- Luis, N. (2018). La vivienda popular. Discursos y políticas públicas en la Mendoza lencinista (1918-1928). *Cuadernos de Historia del Arte*, 30, pp. 27-96. Recuperado de: <https://bdigital.uncu.edu.ar/app/navegador/?idobjeto=16575>
- Luis, N. (2020). Agua potable y red cloacal: La extensión de los servicios sanitarios en Mendoza durante las gobernaciones lencinistas (1918-1928). *Revista de Historia Americana y Argentina*, 55 (1), pp. 115-153. Recuperado de: http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2314-15492020000100005&lng=es&tlng=.
- Luis, N. (2021). La expansión del parque automotor y la red vial en Mendoza: la Dirección de Puentes y Caminos en la década del '20. *Res Gesta*, [S.l.], 57., pp. 136-160. Recuperado de: <https://erevistas.uca.edu.ar/index.php/RGES/article/view/3774>

- Luna, F. (2001). Los gobiernos radicales. En: *Nueva Historia de la Nación Argentina*. Buenos Aires, Academia Nacional de la Historia, T. 7 La Argentina del Siglo XX. Pp. 235.263.
- Marianetti, B. (1970). *Las luchas sociales en Mendoza*. Mendoza: Ediciones Cuyo.
- Mariezkurrena Iturmendi, D. (2008). La historia oral como método de la investigación histórica. *Gerónimo de Uztariz*, 23-24, pp. 227-233.
- Martín, M. del C. (2015). Abducción, método científico e Historia. Un acercamiento al pensamiento de Charles Pierce. *Páginas*. Rosario, Revista digital de la Escuela de historia-UNR, 7 (14). pp 125-141. <https://doi.org/10.35305/rp.v7i14.161>
- Mayo, C. A; Andino, O. R. y García Molina, C. (1983). *La diplomacia del petróleo*. Buenos Aires: Centro Editor de América Latina.
- Mayo, C. y Andino, C. (2001). La política petrolera del gobierno de Justo y las compañías”. *Investigaciones y Ensayos*. 51, pp. 129-137.
- Mayo, C. y Andino, C. (2002). La política petrolera del gobierno de Justo y las compañías”. *Investigaciones y Ensayos*, 52, pp. 91-113.
- Melchior, E. (1976). *Teoría de la localización industrial*. Chile: CEPAL-ILPES. Recuperado de: <https://repositorio.cepal.org/handle/11362/33627>.
- Morán, L. (2012). *Quién fue Julio Cesar Raffo*. Mendoza: Diario Uno, 17 de diciembre.
- Moretti, G. (2014). Cemento, petróleo y paternalismo industrial en Mendoza (1030-1994). *Revista Labor y & Engenho*, 8 (4), pp. 11-34. Recuperado de: https://www.academia.edu/10312725/Cemento_petr%C3%B3leo_y_paternalismo_industrial_en_Mendoza_1930_1994
- Moretti, G. y otros (2016). Paisajes industriales y Arquitectura Moderna. Presencia e imagen de YPF y el ACA en Mendoza. *Revista de las facultades de Arquitectura e Ingeniería*, 1. Recuperado de: <https://www.um.edu.ar/ojs2019/index.php/FAI/article/view/795>.
- Morillo, M. (2005). Análisis de la cadena de valor industrial y de la cadena de valor agregado para las pequeñas y medianas industrias. *Actualidad Contable FACES*, 8 (10), pp. 53-71. Recuperado de: <https://www.redalyc.org/pdf/257/25701006.pdf>
- Mosconi, E. (1983). *El petróleo argentino 1922-1930*. Buenos Aires: Círculo Militar.
- Moyano, D. (2015). Construyendo el mercado para el azúcar argentino. Un análisis sobre los intermediarios y los canales de comercialización (1885-1905). En Luch, A. *Las manos visibles del mercado. Intermediarios y consumidores en la Argentina*. Rosario, Prohistoria, pp. 49-70.

- O'Connell, A. (1984). La Argentina en la depresión: los problemas de una economía abierta. *Desarrollo Económico*, 23 (92), pp. 479-514.
- Olguín, P. (2012). Estado, empresas y regulación. La experiencia de las entidades reguladoras del mercado vitivinícola de Mendoza (Argentina, 1914-1943). *Revista de Historia Industrial*, 49, pp. 77-110. Recuperado de: <https://bit.ly/2P7lxqA>
- Olguín, P. (2015). Estado, empresas y desarrollo económico: las empresas públicas agroindustriales en la provincia de Mendoza. En: Regalsky, A. y M. Rougier. *Los derroteros del estado empresario en la Argentina siglo XX*. Buenos Aires: EDUNTREF, pp. 342-374.
- Ospital, M. S. (2002). Autos y caminos para la modernización de la Argentina. Comerciantes e importadores de automotores, 1920-1940. *XVIII Jornadas de Historia Económica CRICYT-MENDOZA*. Mendoza, Universidad Nacional de Cuyo.
- Oviedo, J. E. (2010). El periodismo en Mendoza. *Historia del Periodismo Argentino*, V. Buenos Aires: Academia Nacional de Periodismo.
- Palermo, H. y García, A. (2007). El rol del estado en la construcción de sentidos. El caso de YPF. *Revista Theomai*, 16, pp. 7-15. Recuperado de: <http://www.revista-theomai.unq.edu.ar/numero16/ArtPalermo.pdf>.
- Pacheco Floreza, M. y Melo Poveda, Y. E. (2015). Recursos naturales y energía. Antecedentes históricos y su papel en la evolución de la sociedad y la teoría económica. *Energética*, 45, pp. 107-115.
- Padoan, M. (2011). Ley de Aduanas de 1923. El pedido de reconsideración del ministro Víctor Molina. *Revista de la Facultad*, 17; pp. 33-58.
- Pérez Flores, Fidel, and Clayton M. Cunha Filho. 2020. The Oil Nationalizations in Bolivia (1937) and Mexico (1938): A Comparative Study of Asymmetric Confrontations with the United States. *Latin American Research Review* 55 (4), pp. 676–690. <https://doi.org/10.25222/larr.514>
- Pérez Romagnoli, E. (2005). Artesanos, trabajadores metalúrgicos y vitivinicultura moderna en Mendoza, Argentina (1885-1930). *Boletín Geográfico*, 27. Recuperado de: <http://revela.uncoma.edu.ar/htdoc/revele/index.php/geografia/article/view/189>.
- Phelps, D. (2000). *Migration of Industry to South America*. Londres: Routledge.
- Piglia, M. (2009). El ACA e YPF: la construcción de la primera red nacional de estaciones de servicio (1936-1943). *IV Jornadas De Historia Política*, Bahía Blanca 30 de

septiembre y 1-2 de octubre. Recuperado de:
http://historiapolitica.com/datos/biblioteca/piglia_jiv.pdf.

- Piglia, M. (2012). El ACA e YPF entre las administraciones conservadoras y el peronismo: La red nacional de estaciones de servicios. *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana Dr. Emilio Ravignani*, 37, pp. 143-173.
- Piglia, M. (2014). *Autos, ruta y turismo. El automóvil club argentino y el estado*. Buenos Aires: Siglo XXI editores.
- Plotkin, M. y Zimmermann, E. (2012). *Los saberes del Estado*. Buenos Aires: Edhasa.
- Pontoriero, G. (2012). Fuerzas Armadas y desarrollo energético en la Argentina: el papel de la Marina de Guerra en la primera mitad del siglo XX. *H-Industri@. Revista de historia de la industria, los servicios y la empresa en América Latina*, 6 (10).
- Potash, R. (1986). *El ejército y la política en la Argentina (1): 1928-1945. De Yrigoyen a Perón*. Buenos Aires: Hyspamérica
- Ramírez, M. (2005): *Petróleo: política, legislación, doctrina*. Mendoza: Ed. Jurídicas de Cuyo.
- Regalsky, A. y Rougier, M (2015). *Los derroteros del estado empresario en la Argentina siglo XX*. Buenos Aires, EDUNTREF.
- Requeni, A. (2007). El cuarto de hora de Juan José de Soiza Reilly. *Boletín de la Academia Nacional de Periodismo*, 6 (15), pp. 34-38.
- Riccardi, A. (2015). El desarrollo histórico de las exploraciones petroleras en la Argentina. *Academia Nacional de Ciencias de Buenos Aires*. Recuperado de:
[http://www.ciencias.org.ar/user/El desarrollo hist%C3%B3rico de las exploraciones petroleras Agosto 7 2015.pdf](http://www.ciencias.org.ar/user/El_desarrollo_hist%C3%B3rico_de_las_exploraciones_petroteras_Agosto_7_2015.pdf).
- Richard-Jorba, R. (2014). Los orígenes del fenómeno populista en Mendoza. El gobierno de José N. Lencinas, 1818-1920. En: Rodríguez Vázquez, F. *Gobernar la provincia del vino*. Rosario, Protohistoria, pp. 19-40.
- Richard Jorba, R. (2016). Hacia un Estado más complejo: El Departamento Provincial de Trabajo en Mendoza, 1918-1926. *Travesía*, 18 (1), pp 67-96. <http://www.travesia-unt.org.ar/pdf/volumen181/03-travesia-18-1-Richard%20Jorba.pdf>
- Rochi, F. (1998). Consumir es un placer: la industria y la expansión de la demanda en Buenos Aires a la vuelta del siglo pasado. *Desarrollo Económico*, 37 (148), pp. 533-558.

- Rocchi, F. (2016). A la vanguardia de la modernización: la incipiente formación de un campo publicitario en la Argentina durante la década de 1920. *EIAL*, 27 (2), pp. 47-76. Recuperado de: <https://eial.tau.ac.il/index.php/eial/article/view/1439>
- Rocchi, F. (2017). La sociedad de consumo en tiempos difíciles: el modelo estadounidense y la modernización de la publicidad argentina frente a la crisis de 1930. *Historia Crítica*, 65, pp. 93-114. [dx.doi.org/10.7440/histcrit65.2017.05](https://doi.org/10.7440/histcrit65.2017.05)
- Rodríguez, M. (2021). *Estado, industria y desarrollo. Atucha II y la senda del programa nuclear argentino*. Buenos Aires: Prohistoria.
- Rodríguez Vázquez, F. (2013) Diversificación en la tierra del sol y del buen fruto: actores y estrategias para el fomento de la industrialización de la fruta en Mendoza (1890 - 1930). *H-Industri@. Revista de historia de la industria, los servicios y la empresa en América Latina*, 13. Recuperado de: <https://ojs.econ.uba.ar/index.php/H-ind/article/view/567>
- Rodríguez Vázquez, F. (2016) Escenarios productivos diversos en Mendoza: en la búsqueda de una fruticultura comercial (1900-1930). *Anuario del Instituto de Historia Argentina*, 16, p. 1-23. Recuperado de: <https://www.anuarioiha.fahce.unlp.edu.ar/article/view/IHAv16n1a09>
- Rodríguez, C. (1979). *Lencinas y Cantoni. El populismo cuyano en tiempos de Yrigoyen*. Buenos Aires: Ed. Belgrano.
- Rougier, M. (2009). ¿Elefante o mastodonte? Reflexiones sobre el tamaño del Estado empresario en la “edad de oro” de la industrialización por sustitución de importaciones en la Argentina. Muller, A. *Industria, desarrollo, historia. Ensayos en homenaje a Jorge Schwarzer*. Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires.
- Rougier, M. (2015). El complejo militar-industrial, “núcleo duro” del Estado empresario y la industrialización en la Argentina. En: Regalsky, A. y Rougier, M. *Los derroteros del estado empresario en la Argentina siglo XX*. Buenos Aires: EDUNTREF, pp. 221-268.
- Rougier, M. y Odisio, J. (2017). *Argentina será industrial o no cumplirá sus destinos*. Buenos Aires: Imago Mundi.
- Russo, C. (2010). *El Estado empresario y sus motivaciones*. Recuperado de: www.economía.unam.mx/cladhe/registro/ponencias/549_abstract.pdf.
- Rumbo, E (1957). *Petróleo y vasallaje: Carne de vaca y carnero contra carbón más petróleo*. Buenos Aires: Hechos e Ideas.

- Salas, H. (2018). A 100 años del descubrimiento de petróleo en Plaza Huincul: primeros pasos de la cuenca Neuquina. *Petrotecnia*, LIX (4). pp. 78-83. Recuperado de: <https://www.petrotecnia.com.ar/4-18.pdf>
- Salerno, E. (2003). *Reflexiones sobre los comienzos del Estado empresario en Argentina: la Administración General de Ferrocarriles del Estado, 1910-1928*. Centro de Estudios de la Empresas y el Desarrollo, Documento de Trabajo N° 6. Recuperado: www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/Gijon2003/pdf/tb5.pdf
- Salerno, E. (2015a). Llevando conectividad hasta los confines de la Argentina: los ferrocarriles del Estado en la primera mitad del siglo XX. En: Regalsky, A. y Rougier, M. *Los derroteros del estado empresario en la Argentina siglo XX*. Buenos Aires: EDUNTREF, pp. 31-68.
- Salerno, E. (2015b). Los ingenieros, la tecnocracia de los ferrocarriles del Estado. *H-Industri@*, (16), pp. 13-34. Recuperado: <http://ojs.econ.uba.ar/index.php/H-ind/article/view/802>
- Scalabrini Ortiz, R. (1975) *Petróleo y liberación*. Buenos Aires: Plus Ultra.
- Schumpeter, J. (1978). *Teoría del desenvolvimiento económico*. México: Fondo de Cultura Económica. 5^{ta} reimpresión.
- Schvarzer, J. (1996). *La industria que supimos conseguir*. Buenos Aires: Planeta.
- Schvarzer, J. (2006). La industria argentina en la perspectiva histórica. En: Gelman, J. *La historia económica argentina en la encrucijada. Balances y perspectivas*. Buenos Aires, Prometeo. Pp. 333-350.
- Secretaría de Industria y Comercio de la Nación. (1948). *Estadística de petróleo de la República Argentina correspondiente al año 1946*. Buenos Aires, Dirección de Minas y Geología, publicación N° 138.
- Shell cumple 100 años en el país. Recuperado de: <http://www.shell.com.ar/aboutshell/media-centre/news-and-media-releases/noticias-y-publicaciones/pasado-presente-futuro.html>
- Silenzi de Stagni, A. (1973). *Los tratantes de petróleo*. Buenos Aires: Achával solo.
- Silenzi de Stagni, A. (1978). *Soberanía y petróleo*. Bs. As: Centro de Estudios General Mosconi.
- Silva, A. M. (2020). Entidades empresarias en la fruticultura mendocina. Entre el asociativismo y la intervención estatal (1938-1943). En: Barrio, P. y Rodríguez Vásquez, F. (ed.), *Políticas, industrias y servicio en Mendoza (1918-1943)*. Buenos Aires: Teseo, pp. 247-282. URL: <https://www.teseopress.com/serviciosenmendoza/>

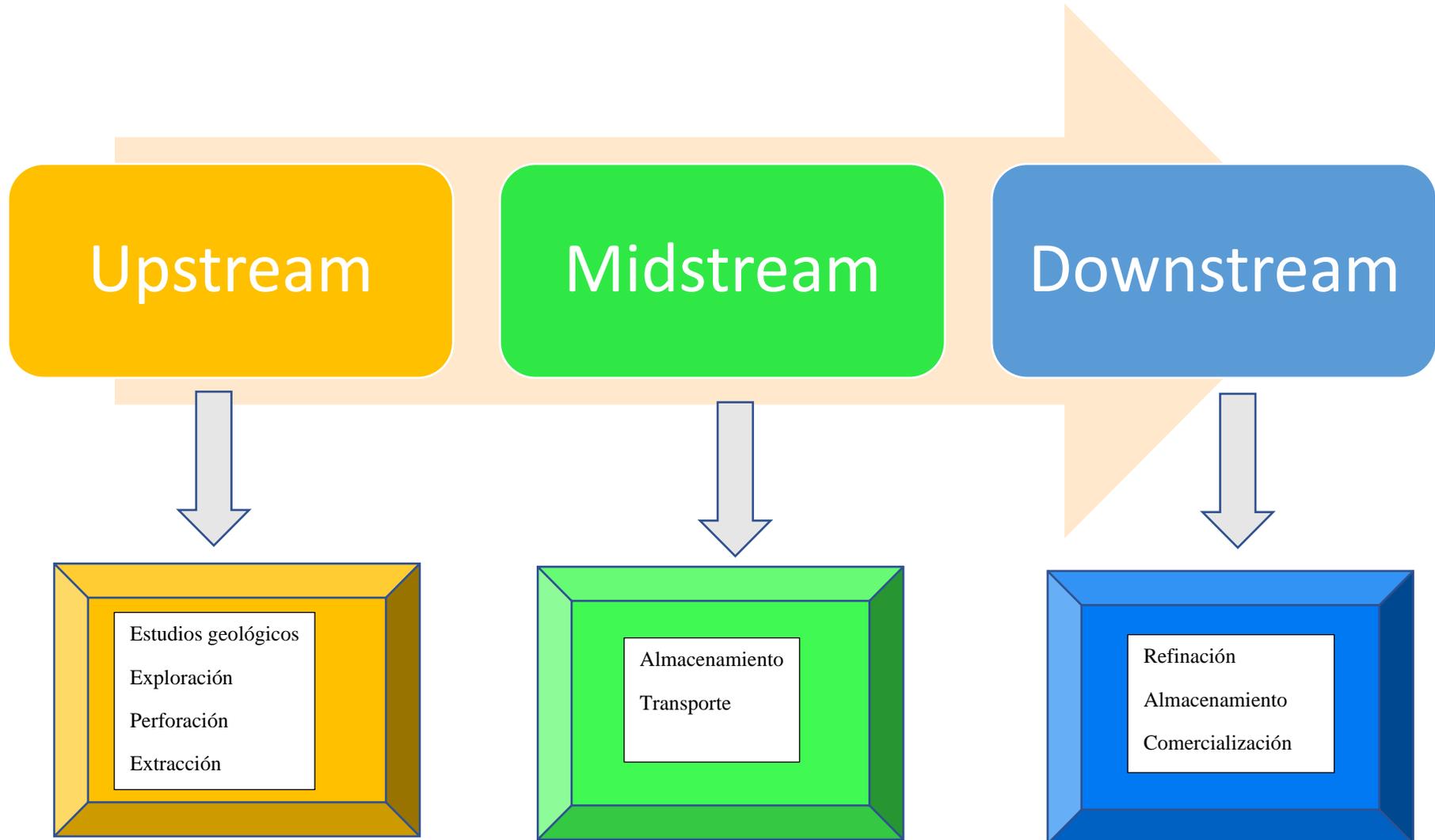
- Sironi, O. (2018). Arqueología industrial en mina “La Atala” (Reserva Natural Divisadero Largo, Mendoza). *Revista de Arqueología Histórica Argentina y Latinoamericana* 12 (34), pp. 835-861. Recuperado de: <https://www.rdahayl.com/index.php/rdahayl/article/view/161/156>
- Smil, V. (2021). *Energía y civilización. Una historia*. Barcelona, Arpa.
- Solberg, C. (1986). *Petróleo y Nacionalismo en la Argentina*. Buenos Aires: Hyspamérica.
- Solis Carnicer, M. Y Maggio, M. (2019). Posibilidades y limitaciones del uso de la prensa como fuente para la reconstrucción de la historia política en el nordeste argentino: algunas notas sobre Corrientes y Chaco (primera mitad del siglo XX). *Folia Histórica del Nordeste*, 34, pp. 151-168. <http://dx.doi.org/10.30972/fhn.0343608>
- Stinco, L. (2009). Imaginando un nuevo siglo en la Exploración. *Petrotecnia*, L (3), pp. 92-97. Recuperado de: <https://www.petrotecnia.com.ar/junio09/Imaginando.pdf>
- Stinco, L.; et. al. (2013). *Aspectos técnicos, estratégicos y económicos de la exploración y producción de hidrocarburos*. Buenos Aires: Instituto Argentino del Petróleo y Gas.
- Stratta, E. (2010). Las firmas que enriquecieron a Petrotecnia. En: *Petrotecnia*, L (1), pp. 14-18. Recuperado de: https://www.petrotecnia.com.ar/febrero10/febrero10/con%20publicidad/LasFirmas_14.pdf
- Stratta, E. (2013). 100 años refinando petróleo argentino. *Petrotecnia*, LIV (3), pp. 92-97. Recuperado de: <https://www.petrotecnia.com.ar/junio13/Petro3-13.pdf>
- Stratta, E. (2016). *El precio del crudo y su historia*. En: *Petrotecnia*, LVII (3), pp. 80-85. Recuperado de: https://www.petrotecnia.com.ar/junio16/PetroCONpublic/Petro_3-16.pdf
- Strazzolini, E. (1959). Contribución de la nafta a los fondos viales. *Noticias camineras*, V (60), Pp. 7-9.
- Tellechea, M. (1946). Consideraciones referentes al hallazgo de la bentonita. Cuentas económicas dentro de la industria. *Revista de la Sociedad de Historia y Geografía de Cuyo*. I (3), pp. 221-238.
- Timmermann, E. A. (2016a). Política petrolera y capitales extranjeros en Mendoza: discusiones y debates durante el gobierno de Arturo Frondizi. *Revista de la Junta de Estudios Históricos de Mendoza*, 3ª época, 15, pp. 11-35.

- Timmermann, E. A. (2016b). Buscando oro negro en la cuna de la vid y el vino: iniciativas estatales y privadas durante el gobierno de José N. Lencinas (1918-1922). *COORDENADAS. Revista de Historia local y regional*, III (2), pp. 31-50. Recuperado de: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5768432>
- Timmermann, E. A. (2017). Hacia el diseño/conformación de una industria petrolera en Mendoza: discusiones/proyecciones y concreciones de la gestión lencinista (1918-1928). *I Jornadas de Ciencia, Técnica y Posgrado de la Facultad de Filosofía y Letras*, Mendoza, CD-ROM - ISBN 978-950-774-320-7.
- Timmermann, E. A. (2019). Del surgimiento a la consolidación de un nuevo comercio: la venta de combustibles en Mendoza durante la década de 1920. *Estudios del ISHiR*, 24. Recuperado de: <https://ojs.rosario-conicet.gov.ar/index.php/revistaISHIR/article/view/861>
- Timmermann, E. (2020). ¿Allá era todo viña? La gestión estatal de hidrocarburos en Mendoza (1930-1943). En: Barrio, P. y Rodríguez Vásquez, F. (eds.), *Políticas, industrias y servicio en Mendoza (1918-1943)*. (pp. 283-307). Buenos Aires: Teseo, pp. 283-316. URL: <https://www.teseopress.com/serviciosenmendoza/>
- Torres, S (1995) *Two oil company towns in Patagonia: european immigrant, class and ethnicity, 1907-1933*. PhD, Rutgers University.
- Ugalde, M. (1983). *Las empresas públicas en Argentina*. Buenos Aires: Cepal, Documento de Trabajo N° 8.
- Uthoff, L.M. (2004). *Fiscalidad y Petróleo, 1912-1938*. Universidad Autónoma Metropolitana-Iztapalapa, Documento de trabajo. Recuperado de: <http://www.economia.unam.mx/amhe/memoria/simposio20/Luz%20Maria%20UTHOFF.pdf>.
- Uthoff López, L. M. (2010). La industria del petróleo en México, 1911-1938: del auge exportador al abastecimiento del mercado interno. Una aproximación a su estudio. *América Latina en la Historia Económica*, 33, pp.5-30. Recuperado de: https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-22532010000100001
- Vitelli, G. (1999). *Los Dos Siglos de La Argentina. Historia económica comparada*. Buenos Aires: Prendergast.
- Von der Heyde, C. (1989). Pascual Herraiz y su Tiempo. *Revista de la Junta de Estudios Históricos de Mendoza*. Segunda época, 1 (2), pp. 273-279.

- Wadell, J. (2007). Los ferrocarriles británicos en la segunda mitad de la década de 1930 y la explotación de sus líneas. En: Schvarzer, J.; Regalsky, A. y Gómez, T. *Estudios sobre la historia de los ferrocarriles argentinos (1870-1940)*. Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires, pp. 189-22. Recuperado de: <http://cdi.mecon.gov.ar/bases/docelec/va1044.pdf>
- Yeats, G. (1996). *El robo del subsuelo*. Buenos Aires: Ediciones Theoría.
- Yergin, D (1992). *La historia del petróleo. La lucha voraz por el dinero y el poder entre 1853 hasta la guerra del golfo*. Buenos Aires: Vergara.
- YPF (1972). *YPF, una empresa al servicio del país. 1922-1972*. Buenos Aires.
- Zuleta, M. C. (2011a). Los primeros años de YPFB y las encrucijadas de la industria petrolera boliviana en sus orígenes, 1936-1945. Notas preliminares. *H-Industri@. Revista de historia de la industria, los servicios y la empresa en América Latina*, 5 (8). Recuperado de: <https://ojs.econ.uba.ar/index.php/H-ind/article/view/416>
- Zuleta, M. C. (2011b). Oleadas impetuosas y arenas movedizas: diplomacia y lecturas sudamericanas de la expropiación petrolera mexicana, circa 1938. *Apuntes, Revista de Estudios Sociales*, XXXVIII (68), pp. 167-209. Recuperado de: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3836282>
- Zuleta, M. C. (2020). Horizontes, negociaciones y disyuntivas en los tratos de Yacimientos Petrolíferos Fiscales Bolivianos con Yacimientos Petrolíferos Fiscales, 1937-1945. *Revista De Gestión Pública*, 2 (1), 107–143. <https://doi.org/10.22370/rgp.2013.2.1.2326>
- Zuleta Álvarez, E. (1975). *El nacionalismo argentino*, Buenos Aires: La Bastilla, Tomo 1.

Anexo 1

Esquema de la industria del petróleo



Anexo II

Propaganda de la gestión de gobierno de Ricardo Videla sobre el petróleo



Fuente: Los Andes, Mendoza, 04 de agosto de 1932.

Anexo III:

Estado actual del campamento Cacheuta

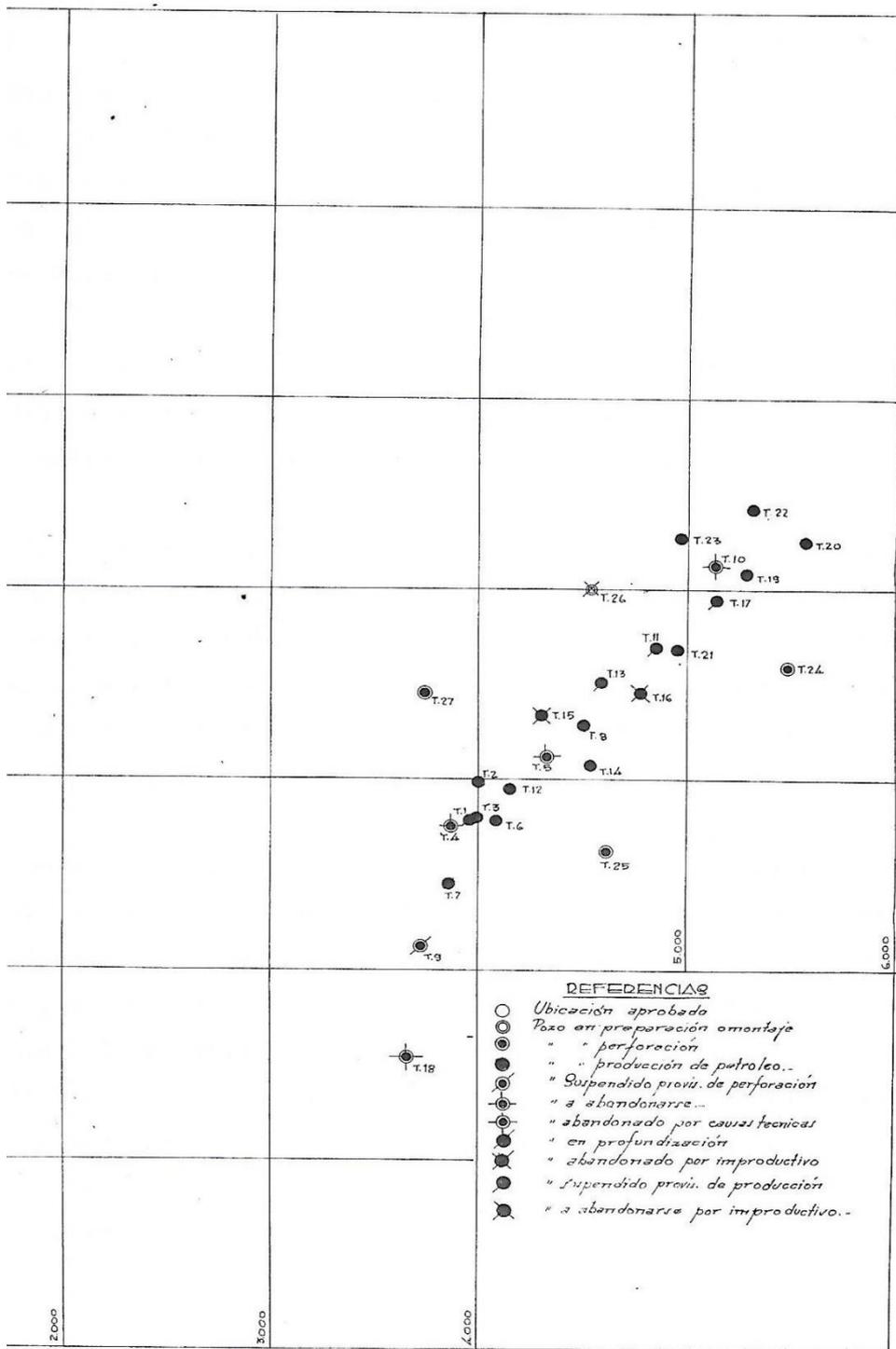


Fuente: fotografías tomadas por el autor

Anexo IV:

Ubicación de pozos en Tupungato (1934-1940)

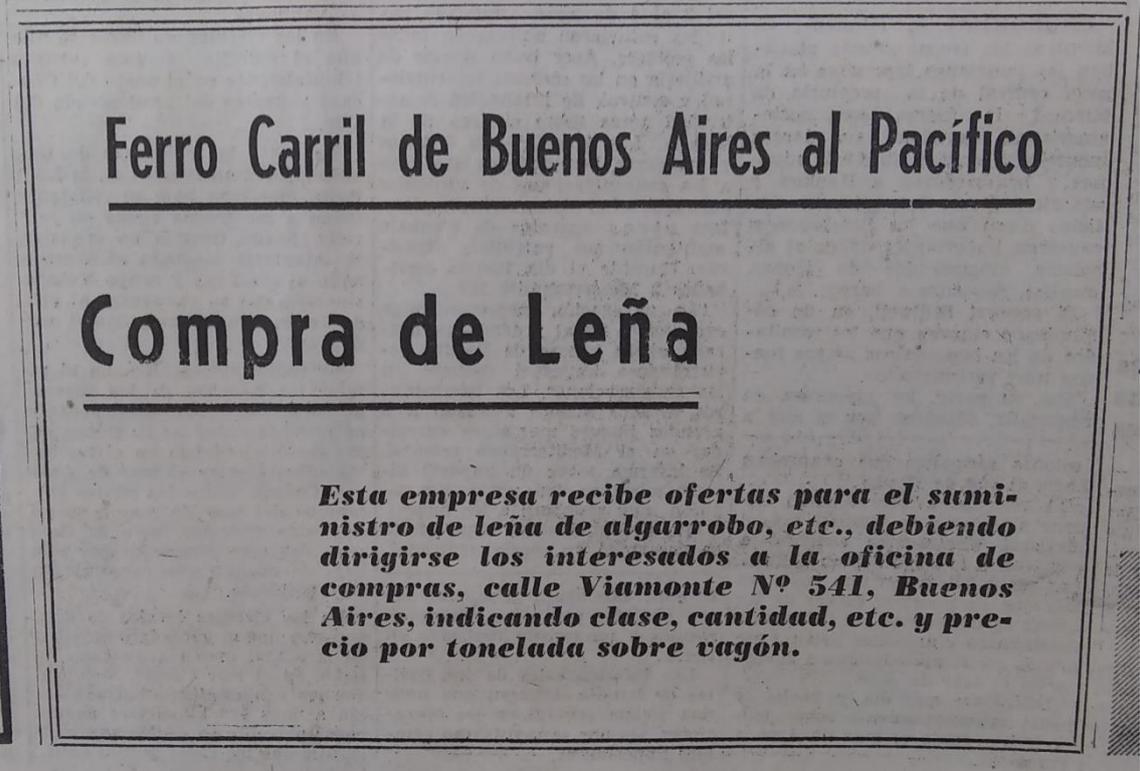
ESC. 1:20.000



Fuente: Fernández O'Connor, F. 1940: 56

Anexo V

Licitación de BAP para la compra de leña para sus locomotoras



Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico

Compra de Leña

Esta empresa recibe ofertas para el suministro de leña de algarrobo, etc., debiendo dirigirse los interesados a la oficina de compras, calle Viamonte N° 541, Buenos Aires, indicando clase, cantidad, etc. y precio por tonelada sobre vagón.

Fuente: *Los Andes*, Mendoza, 06 de agosto de 1941

Anexo X

Ciudad de Mendoza y alrededores: bombas y estaciones de servicio y concesionarias de autos instaladas en la década de 1920 en orden cronológico de aparición.

Concesionario y/o dueño	Domicilio
Escorihuela y Cía	Córdoba esquina Rioja
C. Luján Williams	Necochea 464
C. Luján Williams	Mitre 1228
J. A. Walker	San Martín y Catamarca
Bórmida y Badano	9 de Julio y Necochea
Bórmida y Badano	Lavalle y F. Moreno
Bórmida y Badano	Garibaldi y San Martín
Posca Hnos y &Cia.	San Juan 1449
Salvador Armitrano	San Martín y Vicente Zapata
F. Suarez	San Martín y Godoy Cruz
Andrés Pattone	9 de julio y Montevideo
Vda. de Alurralde y Serpa	San Martín 1552
Dante Civelli	Sarmiento y Chile
Pedro Petrus	Perú y Sarmiento
Justo Ibañez	Lavalle y Rioja
Heriberto Mendoza	Beltrán y Remedios Escalada
Agustín Brasigliano	San Martín 1854
West India OilCompany	Sarmiento 1182
Ferretería Alsina	Tidol
Pedro Fernandez	Videla Correa y Moreno
Compañía Anglo Mexican Petroleum	Rodriguez y Clark
West India OilCompany	Paso de los Andes 137
West India OilCompany	Boulogne Sur-Mer ¿?
Rafael Santoni	Godoy Cruz y España
Heriberto Mendoza	25 de Mayo y Montevideo
Pedro Fernández	Rivadavia y Mitre
Compañía Anglo Mexican Petroleum	José V. Zapata 428
Tonelli y Solanillo	Garibaldi y Montecaseros
West India OilCompany	Coronel Díaz e Ituzaingo
Carlos Caggiano	Lavalle 36
Cortezzi Hermanos	Colón 1110
Juan Arrieta	San Martín 3118
Pedro Luna	San Juan 1582
Angel Gómez Ruiz	San Martín 2550
Evaristo Gómez Ruiz	Rodriguez y San Lorenzo
Arturo Santoni	San Martín 361
Arturo Santoni	Gutierrez y España
Arturo Santoni	Beltrán y Montecaseros

Manuel Alvarez	Boulogne Sur-Mer y Sarmineto
José Amante	Coronel Plaza y Granaderos
Manuel Fernández de la Fuente	España y Pasaje Quiroga
Aurelio Campos	España 1265
Ernesto Geredú	San Martín 851
West India OilCompany	Necochea 464
José Melendes	Espejo y Patricias Mendocinas
West India OilCompany	Colón 423
José Chales y Hermanos	Coronel Plaza 53
Francisco Ruiz Romera	Las Heras 362
José Morel	Las Heras y Perú
AvedaíDavila	Las Heras y Tiburcio Benegas
Mario Enrique Boulaine	Catamarca 51
Dante Civelli	Colón y Belgrano
Arturo Santoni	Buenos Aires 28
West India OilCompany	Coronel Plaza y San Martín
Shell Mex Argentina Limited	Colón y España

Elaboración propia a partir de diario *Los Andes*, *El Volante de Cuyo* y Resoluciones del Concejo Deliberante de la Capital (1922-1929).