

El pulso del viento

(Historia de Neuquén)

Fascículo Nº 5

Dentro de los liberales-conservadores que gobiernan el país desde 1880, hay una fracción liberalizante que no lo era sólo en el sentido electoral. Se trataba de un conjunto de hombres que, de forma casi coincidente, plasma su pensamiento hacia el Centenario y que se venían perfilando desde fines del siglo pasado, fundamentalmente como consecuencia de la primera ruptura al interior de la clase dominante a raíz de la revolución de 1890, crisis política y económica que condujo a sectores

El hallazgo y la comercialización

de la política, funcionarios e intelectuales a un replanteo autocrítico y crítico respecto de los modelos vigentes. Heterogéneos en cuanto a las fuentes en que abrevaban, planteaban sin embargo cierta homogeneidad acerca de la percepción que tenían sobre sí mismos. Los reformistas que se consideraban agentes de cambio, convencidos que a partir de estudios científicos de la realidad económica y social era posible operar modificaciones en el medio en que debían actuar. Por ello, tanto desde la función pública como desde la cátedra universitaria se incorporaron con un fuerte optimismo al clima de ideas de la primera década del siglo XX.

Interesa destacar aquí la labor de algunas de las figuras vinculadas a la Dirección de Minas, Geología e Hidrología - repartición creada en 1902 dependiente del Ministerio de Agricultura-, que tendrán un papel destacado en el desarrollo de la industria petrolera, no sólo en su pensamiento sino también en su acción como fue el caso del ingeniero Enrique Hermitte.

Hermitte asume esa dirección a comienzos de siglo llevando a cabo una tarea de relevamiento del suelo y subsuelo, tanto en provincias como en territorios nacionales. En este contexto se halló petróleo en los territorios de Chubut y del Neuquén. Hacia algunos años que el Estado Federal, a través de sus reparticiones, se encontraba realizando investigaciones en

El petróleo descubierto en la Confluencia neuquina determinó cambios drásticos que superaron largamente tanto el ámbito económico como las fronteras territoriales y continuaron ejerciendo su influencia hasta nuestros días. En 1914 hubo necesidad de -ante la falta de mano de obra- pedirle al gobernador neuquino presos para el traslado de bultos desde la estación Challacó hasta el campamento, ubicado a 23 kilómetros. Pero la dificultad mayor se daba en el acceso del producto neuquino al mercado nacional, debido a los costos elevados de los fletes ferroviarios. Luego, la creación de Yacimientos Petrolíferos Fiscales y la concepción del petróleo como valor estratégico.

Por Orietta Favaro (*)



El oro negro. Neuquén y el petróleo

las provincias a partir de acuerdos con gobiernos como el de Salta.

Ya en 1904 exploraciones de particulares en el cerro Lotena (departamento de Picún Leufú) evidenciaban la existencia de petróleo en el territorio neuquino, convirtiendo a la región en punto de atracción de particulares que trayendo maquinarias acometían esta actividad. Las investigaciones del geólogo alemán Anselmo Windhausen realizadas en el curso de tres via-

Tarifa ferroviaria

En una carta que un funcionario de la empresa Astra dirige a Hermitte (17 de enero de 1921), planteaba:

«...el petróleo de Plaza Huincul debe salir al mercado grande que es toda la república y dadas sus calidades es bien posible que dentro de breve llegaría a ser un elemento de exportación...».

Y respecto de la posibilidad de llevar a cabo una acción conjunta con el gobierno nacional para solucionar el problema de los costos prohibitivos de la tarifa ferroviaria, sugería al Director de Minas que encarara ante las autoridades del Ferrocarril del Sud no sólo la política de precios sino también la posibilidad de aportar infraestructura (desvíos y estaciones de carga y descarga, vagones-tanque, almacenajes, etc.) para llevar a cabo esta empresa. «... A mi juicio, Ud. señor Hermitte, por la posición oficial que ocupa y por el buen nombre que Ud. tiene en el mundo industrial de esta república, es la persona más adecuada para iniciar y llevar a buen término estas negociaciones con el F.D.S.» y para el caso de que estas negociaciones fracasaran, «...se deberá proceder inmediatamente al estudio de un *pipe-line* hasta donde el río Negro sea navegable y a la creación de una flotilla de chatas-tanque para el transporte por ese mismo río».

Y agregaba estas sugerentes líneas «...las compañías particulares aportarán gustosamente la parte de los gastos que le corresponde en ese estudio y, si Ud. lo cree conveniente, se puede buscar también un modo para financiar la construcción del transporte que resulte del estudio, sin que ésta resultase demasiado gravosa para los medios que Ud. tiene disponibles para Plaza Huincul. Creo también en esto el gobierno y los particulares podrán juntar sus esfuerzos, porque los intereses hasta allí son completamente los mismos».

jes al territorio, le permitieron verificar la existencia de yacimientos petrolíferos.

Poco después, en 1914, el doctor Juan Keidel aconsejaba a la Dirección la realización de perforaciones en la zona de Plaza Huincul entre las estaciones de Challacó y Ramón Castro, a la altura del kilómetro 1.297 del Ferrocarril del Sud que va desde Neuquén a Zapala. Al año siguiente se trasladaron las máquinas

perforadoras en medio de los inconvenientes derivados de la falta de infraestructura y recursos humanos para llevar a cabo las tareas de descarga. No existiendo estación ni paradero a esa altura de la línea, los desembarques debían efectuarse en la estación Challacó a 22 km del lugar a perforar. Debido a estas dificultades se efectuó un convenio entre la empresa del ferrocarril y la Dirección General de Minas, a cargo del ingeniero Enrique Hermitte, por medio de cual el tren iba a hacer una parada para bajar los materiales a 2 km del lugar de la perforación y aprovisionamiento al campamento. Asimismo, la ausencia de mano de obra llevó al ingeniero Enrique Cánepa, supervisor de perforación, a gestionar ante el gobernador Eduardo Elordi la provisión de presos de la cárcel del Neuquén para trasladar bultos desde el kilómetro 1.297 al campamento.

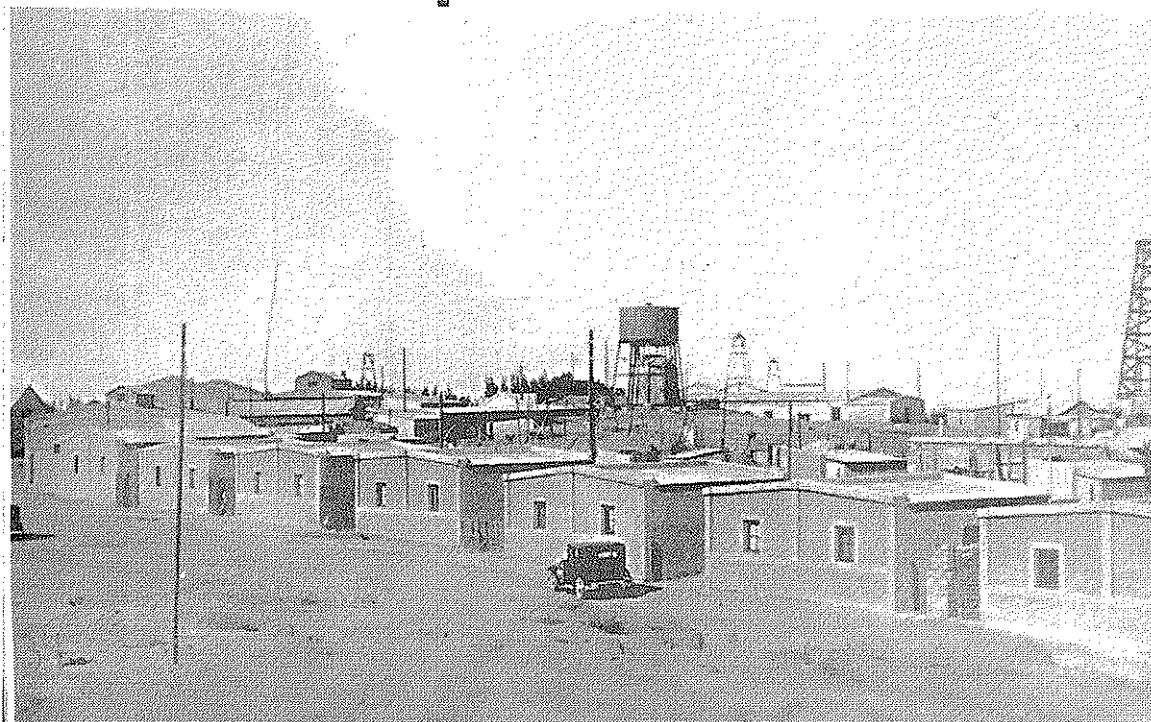
Consecuencia de la perforación emprendida a una profundidad de más de 600 metros se encontró petróleo en Plaza Huincul (Pozo 1) en 1918 que, aunque de escaso rendimiento se reveló como de calidad superior al de Comodoro Rivadavia, razón por la cual el Ministerio de Agricultura intensificó las exploraciones. Realizado el hallazgo se efectuó la reserva en una zona conformada por un octógono de 5 km de radio tomando como centro el pozo 1.

A pesar de que en el período 1918-1922 la acción oficial, en general, se vio dificultada por falta de apoyo financiero y por la escasez de materiales como consecuencia de la Guerra Mundial, los trabajos de exploración topográfica y estudios geológicos continuaron su marcha, lo que permitió ir completando el mapa geológico en preparación. En lo que respecta a la producción, si bien ésta no se incrementó significativamente, en Plaza Huincul se observa en este yacimiento un lento crecimiento como resultado de la perforación de seis nuevos pozos, ya que se pasa de 13 m³ (1918) a 5.700 m³ (1922).

Estas tareas adquieren mayor relieve si tenemos en cuenta que el código de minería sancionado en 1887, prohibía en su artículo noveno intervenir al Estado en la explotación de recursos mineros. Este pensamiento se inscribe en el conjunto de características que adquirió el Estado en los países capitalistas periféricos, en los que su papel fue decisivo en tanto se constituía en garante de la reproducción del sistema. Por ello es que en ningún momento esta 'fracción modernista de la clase dominante' -funcionarios, técnicos, sectores dirigentes- descartaba la idea de la concurrencia del capital privado. Se sostenía que el objetivo de la instancia nacional era valorizar el yacimiento para, cuando estuvieran dadas las condiciones, asociarse o entregarlo a compañías particulares.

Uno de los problemas que afectaba el yacimiento descubierto en el territorio neuquino era la dificultad para acceder al mercado nacional debido a los elevados costos de los fletes ferroviarios. El problema de los fletes estaba también vinculado a la cuestión de la confrontación entre intereses británicos y norteamericanos. Tengamos presente que la compañía Astra cuyo capital era de origen nacional y alemán fundamentalmente, contaba entre sus accionistas a la WICO (Standard Oil), la Compañía Argentina de Perforaciones, Bunge y Born, Compañía Sudatlántica, Dodero Hermanos y otros grupos vinculados a la navegación. Al respecto, son sugerentes los informes del inspector de la línea del Ferrocarril del Sud Bahía Blanca-Zapala, Arturo H. Coleman, planteando inquietudes no sólo respecto de zonas factibles de poseer el recurso sino también transmitiendo información a las autoridades de la empresa ferroviaria sobre el accionar de las compañías privadas y sobre la transferencia de capitales de unas a otras. Tal es el caso de la Compañía de Petróleo Challacó Ltda. Neuquén, adquirida por la Carter Oil Company, filial de la Standard Oil. En realidad, y tal como se observa en el mapa respectivo, la Standard Oil y sus subsidiarias dentro de las privadas hegemonizaban el control de la explotación alrededor del octógono fiscal.

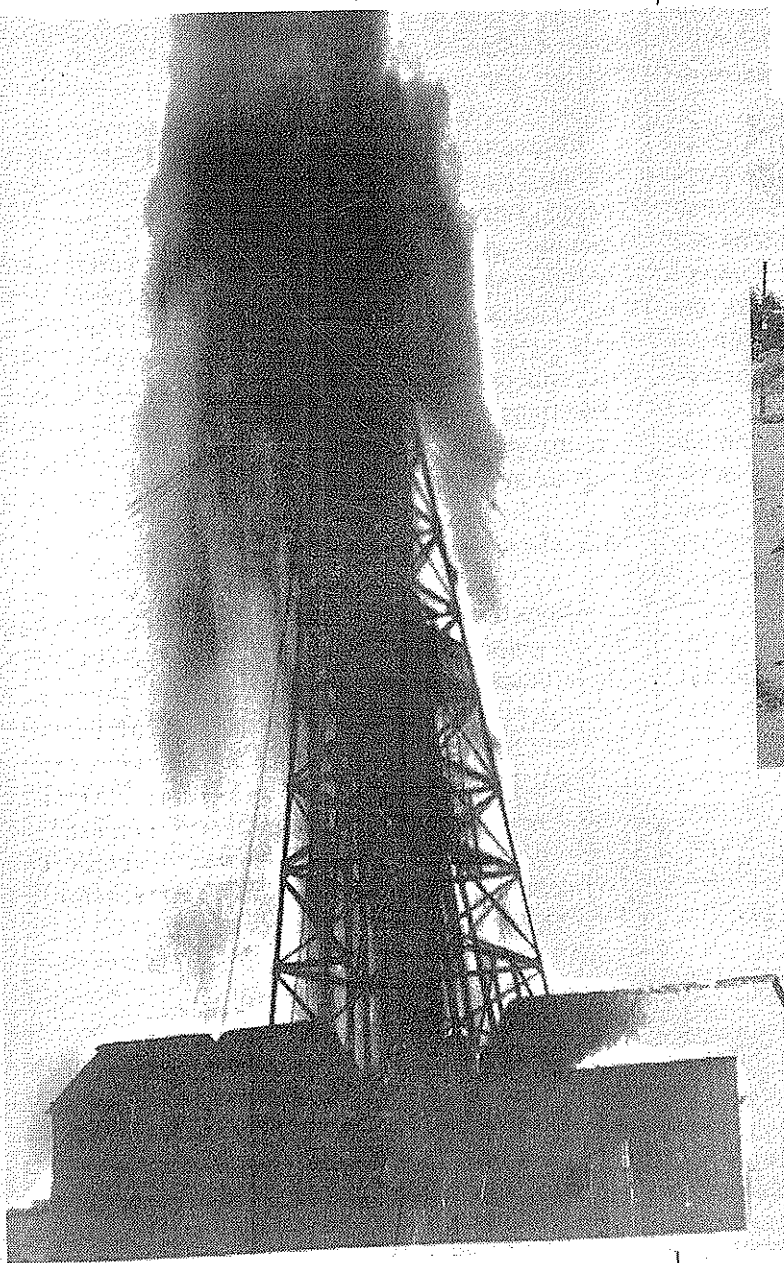
La explotación del petróleo en Plaza Huincul se li-



mitaba al accionar fiscal, ya que la acción privada comienza a concretarse en producción en la década de 1920. Para el tratamiento del combustible se instaló en 1919 una pequeña destilería destinada al refinamiento para uso local produciendo varios derivados, entre ellos, nafta, kerosene, gas oil y fuel oil.

La adquisición del recurso en zonas relativamente cercanas interesó a la Municipalidad de Bahía Blanca, que auspició la compra de 50 toneladas de petró-

exploración y explotación de petróleo (Comodoro Rivadavia y Plaza Huincul) sería YPF, empresa pública creada por decreto de junio de 1922, la que dará comienzo a la nueva etapa en la organización de la industria petrolera. En uno de sus últimos actos administrativos, el primer gobierno radical creó la compañía y fueron otras las figuras que imprimieron el impulso inicial a la empresa: el presidente Alvear como expresión del poder político por un lado y Enrique Mosconi por otro, éste último hombre de las Fuerzas Armadas cuyo labor va estar fundamentalmente vinculada a la cuestión estraté-



leo bruto para la compañía de gas de esa ciudad. Ante el pedido, la Administración Plaza Huincul, en condiciones de abastecer el producto pide la provisión de envases debido a que únicamente tenía carritos-tanque para el traslado. La comercialización de combustible estaba condicionada no sólo por el alto valor de los fletes, sino también por la falta de tanques para su transporte. Asimismo, la explotación fiscal atraía a trabajadores de distintas partes del país y del extranjero, especialmente chilenos y, a pesar de la escasez de maquinarias y de la precariedad de las instalaciones, los salarios que pagaba la repartición estatal eran razonables. En la medida que pasan los años, es de destacar un marcado descenso de trabajadores de origen europeo, así como los de nacionalidad chilena. La mayor presencia -cuanto más avanzamos hacia el momento de la provincialización-, es de trabajadores provenientes de otras provincias, en particular de la provincia de Buenos Aires, del litoral, de Mendoza y de la región noroeste del país.

La producción lograda por la Explotación de Petróleo de Plaza Huincul en estos primeros años, organización y trabajo que con la de Comodoro Rivadavia, conjuntamente, mereció las objeciones por parte de Enrique Mosconi, quien a partir de 1922 está a cargo de la recientemente creada empresa estatal YPF (1922), repartición estatal que cumplió con el objetivo de poner en marcha la producción del yacimiento.

Así como la Dirección de Minas, Geología e Hidrología con Hermitte al frente había llevado a cabo, pese a las limitaciones apuntadas, una labor relevante en la

gica y de seguridad. En lo que respecta a Alvear, los lineamientos de su política estuvieron orientados a fortalecer el accionar del Estado en esta actividad a través del decreto de 1924 que establecía una amplia zona de reserva en todo el país. Pero también y, fundamentalmente, hubo apoyo irrestricto a Mosconi.

Respecto de Mosconi, su preocupación por la cuestión petrolífera se vincula, como decíamos, a los asuntos estratégicos; él mismo recuerda en una de sus obras que siendo Director de Servicios de Aeronáutica del Ejército, un problema de abastecimiento de combustible por parte de la WICO que se había negado a realizar el aprovisionamiento sin que mediara el pago previo, lo motivó para abocarse a este problema en el país, razón por la cual accedió al cargo de director de la nueva repartición en octubre de 1922.

Bajo la Dirección de Mosconi, YPF va a tener un funcionamiento más orgánico respecto de las reparticiones que hasta entonces se habían encargado de la explotación de los yacimientos fiscales. Ello, como

Teoría y práctica

En una carta dirigida al ministro de Agricultura Alfredo Demar-chi (5 de noviembre de 1925) en ocasión de tomar conocimiento de la importante producción del pozo 26 de Plaza Huincul, Hermitte recordaba los inconvenientes que habían traído aparejados los trabajos de perforación en esta zona debido a las peculiares características del suelo, trabajos cuya prosecución determinó críticas de varios funcionarios que aconsejaban suspender las tareas.

Al respecto decía Hermitte:

«...no fui mayormente conmovido por los informes oficiales reputando injustificadas las instalaciones y negando hasta la existencia de estudios geológicos en un yacimiento que justamente, caso poco común en el mundo, había sido descubierto al tratar de comprobar prácticamente los resultados de las investigaciones científicas».

consecuencia del control que la empresa iba a ejercer en todas las etapas de la industria (exploración, explotación, refinamiento, transporte y comercialización); particularmente a partir del decreto de que aprobaba el «Reglamento Orgánico de la Dirección General de Yacimientos Petrolíferos Fiscales» (12 de abril de 1923) que confería a esta repartición una amplia autonomía. Esta organización y, sumado a ello, las innovaciones tecnológicas introducidas en las etapas de exploración y explotación, permitieron aumentar el número de pozos perforados que de nueve (5.700 m3 en 1922) pasan a treinta (89.359 m3); aunque debió limitarse la extracción a las posibilidades de almacenaje, transporte, refinamiento y venta.

Si bien la evolución de la producción de Plaza Huincul no es relevante en comparación con la de Comodoro Rivadavia, el aumento verificado tiene una importancia significativa en lo que hace a la zona de localización del yacimiento.

La pequeña destilería que funcionaba desde 1919 fue ampliada en 1930 instalándose una planta de gas con el fin de industrializar como en Comodoro Rivadavia el gas de los pozos petrolíferos. Aunque la mayor elaboración del crudo se hacía en la destilería de La Plata (inaugurada en 1926) con el producto proveniente fundamentalmente de Comodoro merced a la posibilidad de transporte marítimo. En el caso de Plaza Huincul, en tanto, si comparamos la cantidad de petróleo producido y elaborado, la casi totalidad se industrializa en la zona de localización del yacimiento con una capacidad diaria de 40 m3 y un almacenamiento de más de ocho millones de litros.

Hacia 1924 el combustible producido (nafta, kerosene, fuel oil y gas oil) abastecía a través de una agencia de ventas a cargo de Amantano Suárez, una extensa zona de la Confluencia que se extendía entre Neuquén capital y el yacimiento por un lado y Neuquén y Contralmirante Cordero (Río Negro) por otro. Asimismo, toda la línea del Ferrocarril del Sud entre Neuquén y Bahía Blanca era atendida directamente por YPF; consumiendo también las «usinas» del sur de la provincia de Buenos Aires el producto de Plaza Huincul por su calidad superior. Después de 1929 la cantidad de petróleo tratado en esta localidad disminuyó pues sólo se elaboraba el necesario para los requerimientos locales enviándose el excedente a la destilería de La Plata.

El origen de Plaza Huincul que llegaría a ser con Neuquén capital y Cutral Co, una de las poblaciones más importantes del departamento Confluencia y del territorio en general, estuvo vinculado a la transferencia de tierras que YPF hiciera a la comuna a tal efecto. Aunque para 1924 contaba con 600 habitan-

tes, este número es significativo si lo comparamos con la cantidad de habitantes de la capital del territorio que ascendía a 2.452 según el censo territorial de 1920. El pueblo quedó dividido en dos partes, característica que conserva hasta la privatización de YPF; la parte norte con la administración petrolífera, casas para empleados y obreros, Registro Civil, Cooperativa, talleres, etc; y la parte sur, en la que se asentaban varios negocios instalados con el permiso de la administración, hospital, oficinas públicas, etc. Por parte del gobierno nacional se habían construido edificios para escuelas, correo, telégrafo y comisaría, instalaciones que contaban con agua corriente, calefacción a gas y luz eléctrica.

Respecto de Cutral Co, este pueblo surge sobre una de las líneas del octógono fiscal en dirección sudoeste como consecuencia del éxodo de obreros jornaleros que trabajan para YPF y las compañías privadas y que se habían instalado en el lugar conocido como «Laguna Colorada» (dentro del octógono). La presencia de esta población marginal que vivía en condiciones de extrema precariedad dio lugar a la aparición de hechos delictivos y de enfermedades (tifus) lo cual constituía en una seria amenaza para los empleados y funcionarios de la empresa estatal.

• Y después del '30...

Ahora bien, en el orden nacional, la política a partir del golpe de 1930 ofrece ciertos contrastes respecto de la década anterior. Por una parte, el general Uriburu depona a Yrigoyen gobernando dictatorialmente hasta febrero de 1932; sus sucesores, los 'neoliberalizadores' desde Justo a Ortiz mantuvieron el poder apelando, en algunos casos, a los mismos mecanismos electorales de los gobiernos hasta 1916. El hecho político producido inicia una nueva etapa en la política del petróleo, ya que se desdibuja la idea de la nacio-



nalización y desaparece la del monopolio estatal del recurso. Tanto Uriburu como sus colaboradores eran decididos adversarios del monopolio y partidarios de permitir la actividad de las empresas privadas, a las cuales estaban ligados -varios de ellos- por intereses económicos.

Uriburu amplió la reserva fiscal establecida por Alvear en 1924 a todo el territorio de Tierra del Fuego, le otorgó a la empresa estatal la representación del Poder Ejecutivo para realizar exploraciones y explotaciones petrolíferas en todo el país y para ejecutar los actos judiciales o extrajudiciales que fueran necesarios para el cumplimiento de su finalidad. Una de las medidas más importantes tomadas por el gobierno provisional fue la creación de un fondo de vialidad. En este sentido, el 2 de febrero de 1931 el Ministerio de Agricultura firmó un convenio con las 19 empresas importadoras y productoras de nafta, por el que se estableció un sobreprecio de m\$N 0,02 por cada litro de nafta, destinado a la reparación y construcción de caminos. Poco tiempo después, el 19 de enero de 1932, se crea un nuevo impuesto interno de m\$N 0,03 por litro de nafta entregado a la venta. Con este Fondo Nacional de Vialidad inicia una política que, continuada por Justo, apuntó a la construcción de caminos.

Si bien uno de los primeros actos del gobierno de

Reservas y concesiones

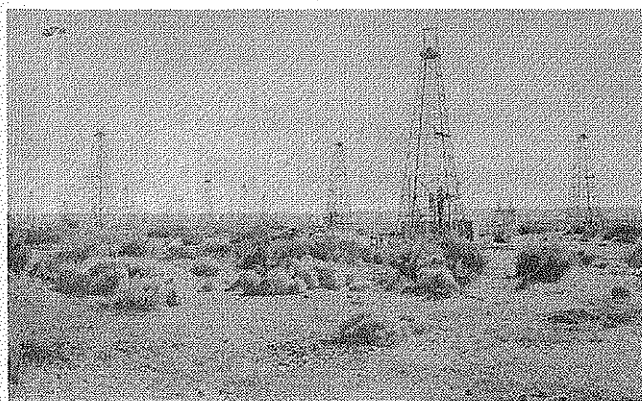
En 1924 el presidente Alvear basándose en la Ley de Tierras de 1903 había dictado dos decretos fundamentales para la actividad petrolera. Por el primero, creaba una vasta reserva petrolera estatal de 33 millones de hectáreas en los territorios nacionales (27,6 millones de hectáreas en Neuquén, 4,8 millones en Chubut y 430.000 ha en Tierra del Fuego). En el segundo decreto, ordenaba a YPF realizar un cuidadoso examen de cada pedido de concesión en el espacio de la reserva.

El barrio peligroso

A iniciativa del doctor Zanni, director del hospital de Plaza Huincul, se procedió a la fundación de «Pueblo Nuevo» sobre la base de una caserío conocido con el nombre de «Barrio Peligroso».

Recuerda Zanni:

«Venían a pedir lotes de todas partes, los de Laguna Colorada y El Zanjón. Los que se habían ubicado en una hondonada detrás de Plaza Huincul, algunos de los cuales vivían en cuevas; los que tenían ranchos en terrenos de propiedad del ferrocarril, cerca de la estación y también los que estaban aledaños a un tambo o junto a compañías petroleras particulares».



Uriburu fue reemplazar a Mosconi, ello no implicó un debilitamiento de la empresa. Por un lado, porque el ex director de la compañía estatal había logrado que fuera una organización bien arraigada, lo que significaba tener presencia y poder dentro del Estado. Por otro, son designados al frente de la petrolera Fliess y Allaría. Ambos militares estaban vinculados a Mosconi y al yrigoyenismo; particularmente el último, quien había tenido un papel destacado enfrentando a la Standard Oil en el conflicto con Salta y era miembro de la Alianza Continental. Estas designaciones eran, de alguna forma, una transacción con YPF: el presidente demostraba que no podía (o no quería) 'sacrificar' a la empresa.

No obstante, durante la gestión de Justo se dio por una parte la legislación nacional del petróleo (ley 12.161) de 1935 conocida como Ley Nacional del Petróleo, que mantuvo el régimen de propiedad nacional y provincial de los yacimientos en todo el país. Se descarta el tema de la nacionalización, más aún el del monopolio; sí hubo consenso en el establecimiento de sociedades mixtas. El problema de las reservas fue contemplado estableciéndose dos zonas permanentes, en Chubut y en Neuquén, que extendía a 10 años las reservas en los territorios nacionales. La nueva legislación estableció que la compañía que explotara el hidrocarburo debía pagar al Estado nacional o provincial, según donde se encontrara el recurso, una regalía del 12% del producto bruto obtenido de la explotación. En definitiva, la instancia nacional quedaba en la misma situación que los particulares y la constitución de la empresa mixta no terminó de conformar al capital privado, que prefería la apertura de las reservas ya que el régimen mixto planteaba el riesgo de ser vetado por el gobierno. Asimismo, se dictó la Ley Orgánica de YPF (ley 11.668) en 1932 que reconocía a la empresa fiscal como el órgano del Estado nacional para la realización de su política petrolera. Se le concede la facultad de estudiar, explorar, explotar los yacimientos de hidrocarburos que la Nación tuviera o adquiriera, como así también se le concede la facultad para la industrialización, transporte y comercio de los productos derivados.

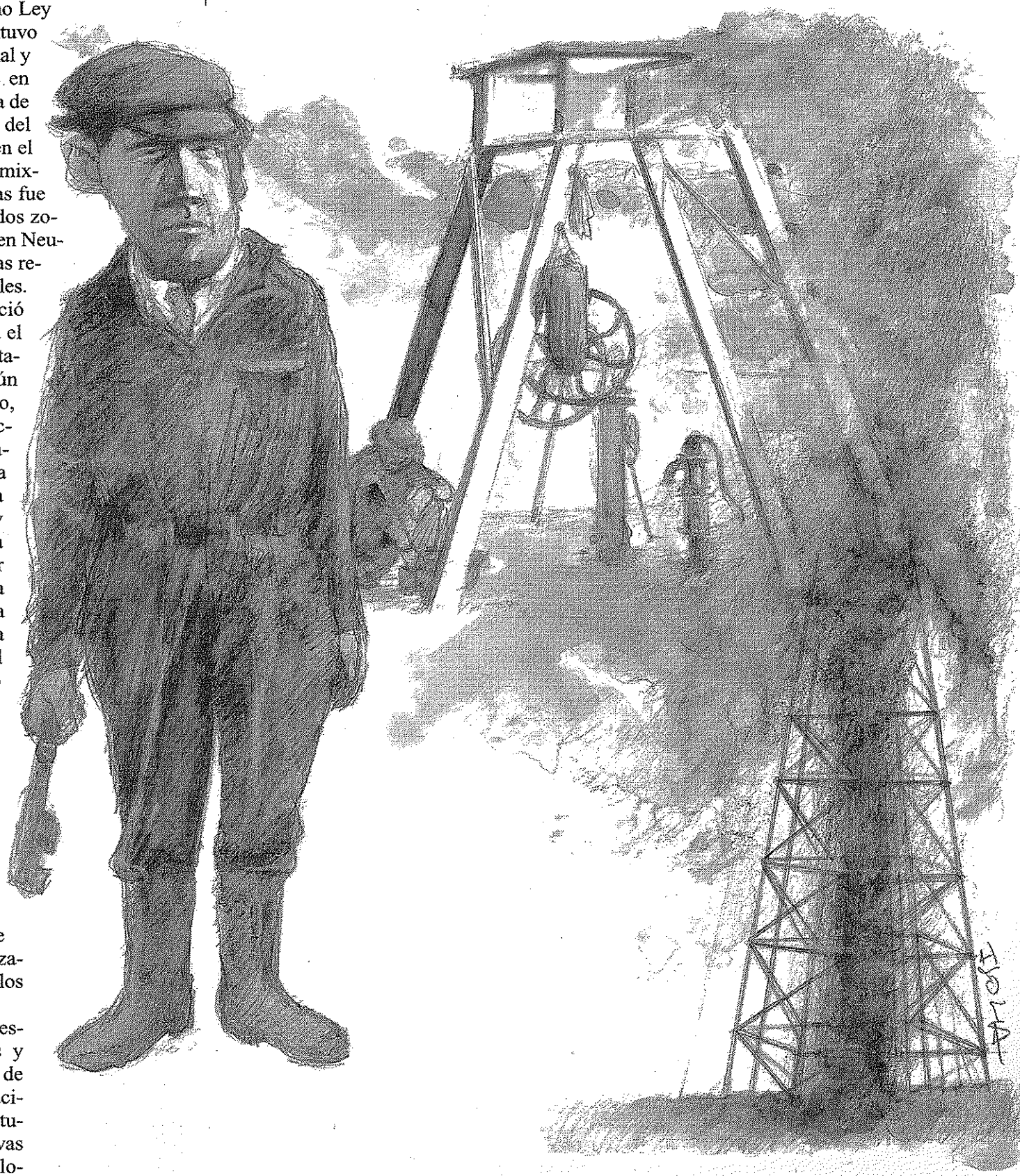
Se lleva a cabo una serie de estudios geológicos, geofísicos y trabajos topográficos a través de los cuales se ubican nuevos yacimientos en todo el país. Los estudios apuntaban a buscar nuevas áreas, intensificación en la explo-

tación de las ya conocidas, agregándose a partir de 1941 una nueva tarea a la empresa: la búsqueda de carbón. Los yacimientos fiscales eran, para esta época, los que estaban proporcionando el mayor porcentaje de petróleo nacional, en particular Comodoro Rivadavia (82,63%) y Plaza Huincul (5,78%) a partir del descubrimiento de Challacó. Tanto en Mendoza (1,18%) como en Salta (10,41%) se observa cierta disminución en la producción, en parte porque el rendimiento de los pozos terminados no cubría la declinación de los más viejos.

El éxito del descubrimiento de petróleo en el territorio neuquino no radicaba precisamente en el poder productivo de la napa hallada, sino en la importancia del hecho en sí, ya que observando desde el punto de vista geológico, los yacimientos resultaban de incalculable valor. Entre 1927 y 1935 no se descubren nuevas estructuras, hasta que en marzo de este último año se ubica el yacimiento Bajo los Baguales, en 1938 Avanzada Norte y Minas Chita; por último, Senillosa en 1940 y Loma Negra al

Desde lo profundo

Se denomina 'recuperación primaria' a la extracción de petróleo desde la roca reservorio (donde está alojado en profundidad el yacimiento) hasta la superficie, utilizando la energía natural obtenible de dicho reservorio. Así puede recuperarse, por ejemplo, el 20% del total contenido en el volumen *in situ*.





año siguiente. Sin embargo, la baja producción petrolífera de los yacimientos ponía en peligro la existencia de la Administración Plaza Huincul, en la crisis energética del país, debido a la escasez de combustibles líquidos derivados del petróleo y de carbón mineral por falta -entre otras cosas- de bodegas en momentos de la Segunda Guerra Mundial. Ello motivaría el almacenamiento de granos y su utilización como combustible

en hogares con uso de calderas.

Cuando ya se estaba pensando en levantar la Administración, la empresa estatal encuentra petróleo en Challacó (diciembre de 1941) -cercano a Plaza Huincul-, con lo que no sólo pudo continuar con la producción, sino que también fue estimulada a intensificar la exploración, cuyos efectos positivos no se harían esperar. Todo ello redundó en beneficio no sólo de YPF sino también de los pueblos de Plaza Huincul y Cutral Co que dependían de los servicios que demandaba la explotación de petróleo, favorecidos más aún por el movimiento que generó la inauguración del 'cargadero' ferroviario de Challacó que permitía la evacuación de la producción de los yacimientos de Challacó, El Sauce, Cerro Bandera y Aguada Baguales, yacimientos descubiertos a comienzos de los años 1950.

La cuenca neuquina ofrecía nuevos yacimientos. En abril de 1952 se localizó el importante yacimiento de Cerro Bandera, situado a 30 km al oeste de Plaza Huincul. Este depósito alcanzó hacia 1954, en recuperación primaria, una producción de 1.500 m³/día, decayendo posteriormente. Cuatro años después la empresa realiza el hallazgo del El Sauce, anticlinal ubicado a 85 km al sudeste de Huincul, y poco después se localiza la reserva gasífera de Sierra Barrosa, a 75 km al noroeste de la ciudad de Neuquén.

La industrialización del petróleo con la destilería en Plaza Huincul, se fue ampliando lentamente en los años 1930, simultáneamente a su explotación, insta-

lándose una serie de equipos sobrantes de la Destilería de Campana con lo que se concretó una nueva unidad de destilación primaria. Comienza de esta forma, una nueva etapa en el desenvolvimiento de la destilería que hacia 1940 alcanzó a procesar más de 38.000 m³ de petróleo. Diez años después se instala una unidad de craqueo térmico proveniente de la destilería de Godoy Cruz (Mendoza) que dejaba de ser utilizado debido a la habilitación de la destilería de Luján de Cuyo. Con la incorporación de hornos, torres de destilación y otros equipos e instrumentos, mejoró sustancialmente no sólo la capacidad de destilación sino también el rendimiento y la calidad de los subproductos más valiosos, particularmente la nafta normal (la super aparece en el mercado en 1958) para automotores, acorde con las necesidades del mercado consumidor local y de la región del litoral. Es que en lo que hace a la industrialización, transporte y almacenaje del producto, el gran paso se dio -como ya se enunció- con la instalación de la destilería de La Plata. A partir del '30, se introducen mejoras vinculadas, entre otras cosas, al tratamiento del gas y supergas (gas licuado) necesarias como consecuencia del incremento de la elaboración del crudo de la zona de Challacó

Las diferencias

La composición química de los petróleos argentinos es muy variada y pueden ser de base parafínica, de base asfáltica o de base mixta. Por ejemplo, el petróleo de Comodoro Rivadavia es rico en nafta y petróleos livianos, el de Plaza Huincul tiene mayor porcentaje de nafta, además de kerosene y gasoil. El recurso en Salta posee mayor porcentaje de nafta y kerosén que el de Comodoro, pero menor porcentaje de aceites viscosos y asfalto que el de Plaza Huincul. Por último, el petróleo de Mendoza difiere del producido por los anteriores tres yacimientos, ya que es el que contiene elevado porcentaje de parafina.

(Neuquén) que contiene alto porcentaje de azufre. Es decir, no sólo se aumentó su capacidad de elaboración sino también el tipo de derivados obtenidos. Se construyen nuevas destilerías: San Lorenzo (Santa Fe, 1938), Godoy Cruz (1937) y Luján de Cuyo (1941), estas dos últimas en Mendoza.

El transporte de crudo o derivados en vehículos automotores había sido en esta década significativo, como lo sugiere el elevado parque automotor del país y la nafta consumida. No obstante, en el conflicto mundial se redujo la importancia de los automotores,

repuestos y particularmente neumáticos. La capacidad de almacenaje en tierra que tiene que ver con la infraestructura había tenido un importante aumento, no obstante lo cual no tenía relación lo producido con las necesidades del país. La escasez de tambores obligó a extremar las medidas tendientes a obtener el máximo aprovechamiento de los existentes sin perjuicio del empleo de cascos de madera para el envasado de lubricantes y asfaltos. Hacia 1943, la repartición fiscal contaba con 23 plantas de almacenamiento en sus zonas de influencia.

La acción de YPF en el mercado estuvo vinculada a la venta de combustible. La empresa actúa como reguladora al imponer, por un lado, el precio de la nafta y por otro, cuando es conveniente a los intereses del consumidor, lo unifica en todo el país. Así, se había impuesto el precio de \$ 0,20 (1930), elevándose a \$0,25 en la ciudad de Buenos Aires y Territorios Nacionales y \$0,27 en las provincias debido a los





impuestos nacionales y provinciales creados. En 1933 lo unifica para todo el país, haciéndose cargo de los impuestos provinciales en \$0,23 por litro. A su vez, el tema del combustible estaba relacionado directamente con el problema de los caminos y la introducción del automóvil en función de la fuerte demanda presentada por el aumento poblacional. Recordemos la creación del Fondo Nacional de Vialidad y el sobreprecio de la nafta destinado a la construcción y reparación de caminos; en ese sentido, es significativo el aumento de caminos pavimentados o de tránsito permanente. Entre 1932-39 el consumo nacional de nafta aumentó el 50,13%, en el mismo período la producción fiscal, a su vez, había aumentado el 95,43%. Mientras, el total de vehículos en uso (incluye automóviles y camiones) que era en 1920 de 48.007 unidades, ascendió a 408.194 en 1940. Lo expuesto no implicaba que el combustible nacional cubría las necesidades del país. Se debió apelar a la importación de crudo (refinado en el país) o introducir combustible. De todas formas, si comparamos dos momentos clave en el desarrollo de la economía: 1914 y 1939 (los dos conflictos mundiales), se puede observar que la relación combustibles nacionales e importados no es tan desfavorable, producto de la expansión de la industria petrolera estatal, aunque no lograra aún el abastecimiento del país y se observa entre guerras una fuerte disminución de la concurrencia de otros combustibles, como el carbón y la leña.

Las compañías privadas que en la mayoría de los casos se ubican alrededor de la empresa estatal, habían realizado para esta época algunas construcciones precarias en sus respectivos campamentos. A pesar de diversidad de origen, las empresas más importantes eran subsidiarias de la Standard Oil (EE.UU.), desarrollando simultáneamente su accionar en el territorio de Neuquén y en la provincia de Salta. Desde 1923 se venían instalando algunas compañías extranjeras en la zona próxima al octógono fiscal: la Standard Oil Company S.A. y La República, Compañía Argentina de Petróleo S.A. -entre las más importantes- que aportaron hacia fines de la década del '40, el 8% de la producción nacional de petróleo.

Sabido es que la explotación del recurso a escala comercial crea, entre otros, el problema del transporte. En general, en nuestro país se realizaba sólo por medio de las estaciones ferroviarias de embarque o a través de pequeños oleoductos que llevaban el petróleo desde los yacimientos hasta los puertos, desde donde se concretaba el traslado hasta las destilerías en vagones de buque-tanque de limitada capacidad. En

1946 YPF, contaba con 25 buques que representaban 135 mil toneladas; sin embargo, los yacimientos distantes de los puertos, como el caso de Plaza Huincul, dependían del transporte ferroviario -ya hemos analizado la relación entre petróleo y fletes- o de la construcción de oleoductos. Se proyectará el de Plaza Huincul a Bahía Blanca con una longitud de 660 km; mientras tanto, el petróleo iba hasta esa última ciudad en los vagones del ferrocarril y desde allí, por vía marítima a la destilería de La Plata.

Argentina había intensificado sus exportaciones a EE.UU., sin una contrapartida, fundamentalmente, en material crítico, vital para acelerar la industrialización. Las Fuerzas Armadas demandan modernizar sus equipos y los sectores nacionalistas intensifican sus críticas a la situación frente a los cambios operados al nivel del Estado y de la dominación. A su vez, desde YPF sus directivos, técnicos, empleados, etc., solicitan al presidente Perón el monopolio del recurso y la nacionalización de las compañías extranjeras teniendo como referencia las medidas tomadas respecto de otras empresas y servicios públicos. En consecuencia, desde la perspectiva que privilegia la multiplicidad de factores internos y externos enunciados, no es posible afirmar la factibilidad de generar una definida política energética.

¿Por qué el presidente Juan Perón desarrolla fuentes alternativas de energía, no capitaliza la empresa petrolera nacional en un proceso tendiente a mantener el ritmo de la economía ávida de combustible e inicia una lenta pero sostenida política, orientada a la incorporación del capital privado a la industria petrolera? Pretender explicar este proceso que intentó asociar intereses contrapuestos, sugiere la necesidad de realizar un análisis en varios niveles y momentos. En el primer

Buscando socios

¿Cómo reacciona el complejo bloque de poder y los nacionalistas que apoyaron al gobierno de Perón, si éste decidía quitar a la empresa pública de petróleo su rol central en el mercado del crudo?

Al respecto, dice un representante estadounidense:

«El (presidente Perón) advirtió que el Estado no tenía suficiente dinero, aún bajo las mejores circunstancias, para ayudar adecuadamente a YPF en un programa amplio. Había llegado a la conclusión de que era preciso dar toda clase de aliento a las compañías petrolíferas foráneas para que expandieran aquí sus programas. (...) Después me preguntó si yo pensaba que las compañías norteamericanas estarían interesadas en integrar una sociedad mixta, es decir, en actuar como asociadas con el gobierno argentino».

Bibliografía

- Orietta Favaro y Marta Morinelli: «Petróleo, Estado y Nación». Buenos Aires. Centro Editor de América Latina, 1991, 315.
- Orietta Favaro: «La explotación del petróleo en Argentina, 1880-1916». En: Siglo XIX. Cuadernos de Historia. México, Universidad Autónoma de Nuevo León, 1996, 15.
- Orietta Favaro: «La privatización de YPF. Los efectos en áreas petroleras de provincias: El caso del Neuquén». En: Revista de Historia. Publicación universitaria anual, UNComahue, Neuquén, 1997/98, 7.
- Orietta Favaro: «Estado y empresas públicas. El caso YPF, 1922-1955». En: Estudios Sociales. Revista Universitaria Semestral. Santa Fe, 1999, 16.
- Orietta Favaro et alius: La intervención estatal en los inicios de la industria petrolera (1887-1918). CEAL, Bs.As., 1989, 26.
- Orietta Favaro et alius: «La intervención del Estado en la industria petrolera: el conflicto Salta-Estado nacional» (1918-1935). CEAL, Bs.As., 1989, 35.
- Carl Solberg: «Petróleo y nacionalismo en la Argentina». Buenos Aires, Hyspamérica, 1982.
- Alejandro Rofman: «Las economías regionales a fines del siglo XX. Los circuitos del petróleo, del carbón y del azúcar». Buenos Aires, Ariel, 1999.
- Orietta Favaro, Enrique Masés, Lidia Ozonas y Demetrio Taranda (Comp): «Estado, Capital y Régimen Político. Neuquén, El Espejo», Universidad Nacional del Comahue, 1993.
- Marcos Kaplan: «Estudios sobre política y derecho del petróleo argentino, 1907-1955». México, Universidad Autónoma de México, 1992.
- Orietta Favaro y Marta Morinelli: «La cuestión regional en la política argentina: conflictos y alianzas». En: Waldo Ansadi, Alfredo Pucciarelli y José Villarruel (comp.): Argentina en la paz de dos guerras, 1914-1945. Buenos Aires, Biblos, 1993.
- Carlos Mayo, O. Andino y F. García Molina: La diplomacia del petróleo (1916-1930). CEAL, Bs.As., 1983.

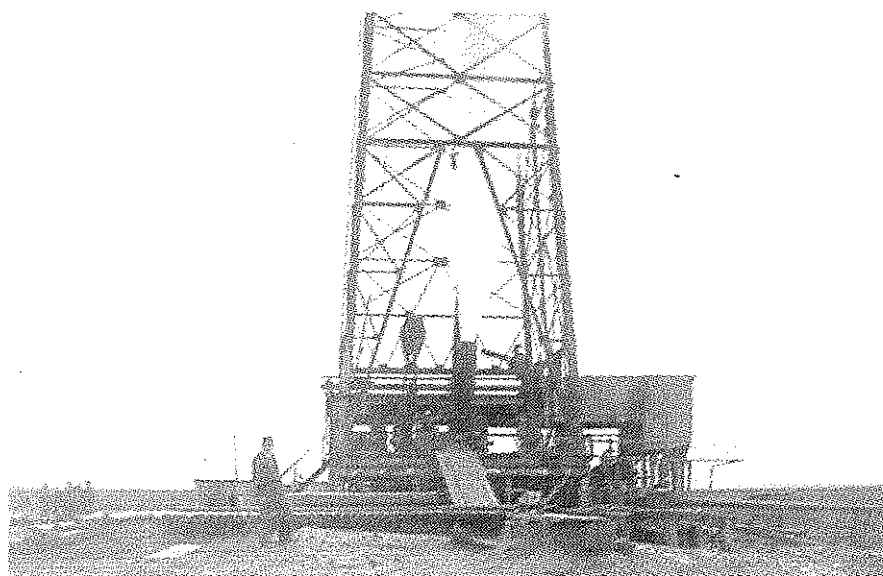
Dirección:

Orietta Favaro
ofavaro@arnet.com.ar

Equipo:

Mario Arias Bucciarelli
María Carolina Scuri
Alicia Ester González
Graciela Elvira Iuorno
María Susana Palacios
Norma Beatriz García

Centro de Estudios de
Históricas de Estado,
Política y Cultura (CEHE-
PyC), miembro del Consejo
Latinoamericano de Cien-
cias Sociales (CLACSO).



Convenio industrial

Se dice en un Boletín de Información Petrolera (BIP) en 1947: «Los materiales y equipos más importantes proceden del extranjero y existe en la actualidad una gran demanda de los mismos por parte de la industria del petróleo con el propósito de intensificar actividades en algunos países y rehabilitar yacimientos y destilerías en otros. Tal circunstancia sugiere la conveniencia de asegurar su provisión mediante preferencias a establecer en convenios comerciales que se suscriban con naciones que los fabriquen y que por ahora serían casi exclusivamente EE.UU. e Inglaterra».

momento, que coincide con la puesta en marcha del Plan Quinquenal y de la creación del IAPI, Perón está interesado en activar el ingreso del capital extranjero y piensa en su incorporación en algunos sectores de la economía a través de la conformación de empresas mixtas; esto último incluye los combustibles. Si bien el Plan no abunda en explicaciones sobre los hidrocarburos, había coincidencia tanto dentro como fuera del gobierno, acerca de la carencia de combustible para abastecer el mercado interno a largo plazo. Esto aumenta en la medida que avanza la industrialización por sustitución de importaciones sin modificar la estructura productiva argentina, denotando claramente sus limitaciones. Es decir, a medida que avanza el proceso, crecen los requerimientos de insumos, bienes de capital e intermedios como el combustible para cubrir la demanda. Perón no descarta, simultáneamente a la puesta en marcha de la planificación de su gobierno,

conversaciones con representantes de los EE.UU. (embajador Messersmith) y de la Standard Oil (Metzger) sobre el tema que le resulta preocupante: la dependencia argentina del combustible importado, que se corresponde con la expansión del transporte y de la industria. Las conversaciones se dan en momentos (1946) en que aún no se había distendido la relación argentino-norteamericana sobre la que hicimos referencia, aunque el representante (que sucedía a Braden) actuaba firmemente en favor de que mejoraran. La inversión norteamericana en el petróleo podía ser al mismo tiempo objetivo y consecuencia para una solución. El presidente debe accionar en el frente externo y en el interno; en este último, las Fuerzas Armadas plantean su preocupación por el reequipamiento armamentista. Hay simultáneamente dualidad y pasividad en los hombres del Ejército; mientras que en otro sector de las armas, en la Aeronáutica, el problema se plantea con mayor consistencia.

Lo sucedido en la relación capital extranjero-YPF da muestras de las diferencias ideológicas al interior de un gobierno que, aunque no revisten la intensidad para traducirse en lucha facciosa, son expresión de inte-

reses contradictorios producto del heterogéneo acuerdo que le dio el triunfo a Perón en febrero de 1946. A un año de gobierno, la retórica nacionalista queda al desnudo: la política de nacionalizaciones no debía necesariamente ir asociada a la estatización de la economía. Las tratativas del gobierno destinadas a incorporar capital extranjero, norteamericano o británico y sus consecuencias, obligan a Perón -pragmático respecto del petróleo- a posponer su accionar aunque manteniendo públicamente la construcción discursiva nacionalista, hasta que en las nuevas condiciones internas y externas, concreta la alianza con el trust estadounidense (1955).

(*) *Docente e Investigadora de la Facultad de Humanidades, Universidad Nacional del Comahue. Directora del Centro de Estudios Históricos, de Estado, Política y Cultura (CEHEPYC/Clacso).*

