

El transporte de petróleo en Mendoza: ¿Un problema o una solución?
(1930-1943)

Enrique A. Timmermann

páginas / año 17 – n° 43 Enero – Abril /ISSN 1851-992X/ 2025

<http://revistapaginas.unr.edu.ar/index.php/RevPaginas>

DOI: [10.35305/rp.v17i43.922](https://doi.org/10.35305/rp.v17i43.922)

páginas

Revista digital de la Escuela de Historia
Universidad Nacional de Rosario

El transporte de petróleo en Mendoza: ¿Un problema o una solución? (1930-1943)¹

Oil transportation in Mendoza: A problem or a solution? (1930-1943)

Enrique A. Timmermann

Instituto de Historia Americana y Argentina

Universidad Nacional de Cuyo (Argentina)

enriqueatimmermann@gmail.com

<https://orcid.org/0009-0001-3987-9513>

Resumen

Durante la primera mitad del siglo XX Argentina va a tener diversos problemas con el transporte del petróleo, en el caso de Mendoza estos van a ser importantes. Este trabajo reconstruye el traslado de petróleo en esta provincia entre 1930 y 1943, analiza los medios utilizados y los cambios tecnológicos que se produjeron. Específicamente, veremos cómo Yacimientos Petrolíferos Fiscales (YPF) transportó el petróleo desde sus pozos hasta la refinación del producto.

El presente trabajo pretende ser un aporte a la construcción de la cadena de valor de la producción hidrocarbúrica de Mendoza. Para ello recurriremos al análisis del transporte visto por los contemporáneos de la Revista de Economía Argentina, la prensa periódica local y nacional, las discusiones parlamentarias nacionales y por aquellos técnicos que analizaron variables para la construcción del oleoducto.

Palabras clave: Mendoza; petróleo; transporte; década 1930s; YPF; oleoducto.

Abstract

During the first half of the 20th century Argentina will have several problems with the transportation of oil, in the case of Mendoza these will be important. This work reconstructs the transfer of oil in this province between 1930 and 1943, analyzes the means used and the technological changes that occurred. Specifically, we will see how Yacimientos Petrolíferos Fiscales (YPF) transported the oil from its wells to the refining of the product.

The present work intends to be a contribution to the construction of the value chain of hydrocarbon production in Mendoza. For this, we will resort to the analysis of transport seen by the contemporaries of the Argentine Economy Magazine, the local and national periodical press, the national parliamentary discussions and by those technicians who analyzed variables for the construction of the pipeline.

Keywords: Mendoza; oil; transportation; 1930s; YPF; pipe-line.

¹ Una versión preliminar de este trabajo fue presentada en las XVII Jornadas de Historia Económica (2021). Agradezco los comentarios de la mesa de Servicios por sus valiosos aportes. Asimismo, agradezco a los evaluadores por las sugerencias vertidas.

Creemos que uno de los más graves problemas que con toda urgencia debe resolver el país, es el transporte de los combustibles necesario para nuestras industrias

Agüero, 1916: 13

La empresa petrolera, como toda empresa, realiza análisis económicos continuos sobre los costos de producción para tornar rentable su actividad. Tales consideraciones, en los hidrocarburos en general, comienzan desde la etapa misma de exploración. Dentro de estos análisis, el transporte es muy importante debido a que une los diferentes eslabones de la cadena de valor de la industria hidrocarburífera. Las etapas industriales petroleras generalmente se encuentran a grandes distancias unas de otras.

El transporte de petróleo puede separarse en dos momentos: el primero es el traslado de la materia prima extraída. En relación con las distancias mencionadas, este momento puede hacerse primero a una terminal de despacho (técnicamente planta de almacenamiento) y desde ahí a la refinería, o directamente desde la producción a la refinería. El segundo momento es el de la distribución de los productos refinados, es decir cuando estos llegan a la boca de expendio o a su utilización como fuentes de energía.

El traslado se realiza a través de agua (barcos, barcazas, etc.) o por vía terrestre (fuerza mecánica -tren, camión- o por oleoductos). En el caso particular de Mendoza, que carece de ríos navegables, el transporte debió realizarse siempre por vía terrestre. Con el tiempo, el transporte en camión o en tren mejoró debido a dos factores que están interrelacionados: aumento de la capacidad de tonelaje transportado y mayor poder de tracción del motor del vehículo. Por su parte, los oleoductos son tuberías de acero que para nuestra época de estudio se encontraban al aire libre recubiertas con diversos materiales aislantes para protegerlos de la intemperie. Las dimensiones fueron incrementándose (de 5 a 40 pulgadas) a medida que las plantas de bombeo fueron perfeccionándose.

En los primeros años de explotación petrolera en Argentina, el transporte jugó un rol vital en las decisiones empresariales. En efecto, las grandes distancias a recorrer y las dificultades de transporte fueron un obstáculo a vencer. En este sentido, cobró importancia la cercanía de los pozos petroleros a lugares de sencillo acceso como fue el caso de Comodoro Rivadavia o Salta (Gadano, 2006; Morixe, 1934). Fue por ello que en las cercanías de las zonas de producción se construyeron plantas de destilación o refinación. Sin embargo, estas plantas eran muy rudimentarias y de poca capacidad de tratamiento.

Este trabajo indaga las dificultades encontradas para transportar el petróleo entre 1930-1943 y la manera sobre cómo el Estado provincial e YPF las fueron

El transporte de petróleo en Mendoza: ¿Un problema o una solución? (1930-1943)

solucionando y de esta manera pudieron llevar a cabo una explotación rentable. La empresa estatal planificó diversas respuestas, sin embargo, consideramos que ninguna fue totalmente satisfactoria, debido a que finalmente debió mermar la cantidad de petróleo producido por problemas de transporte.

El tema no ha sido prácticamente abordado por los historiadores. Citamos, entre otros, a Frondizi (1954), Rumbo (1957) o Gadano (2006) quienes lo tratan sintéticamente, pero en contexto de sus historias del petróleo. Dentro de nuestra área geográfica de estudios, Fernández O'Connor (1940) o Timmermann (2016a) solo lo mencionaron tangencialmente. Sí existen trabajos sobre uno de los tipos de transportes: los oleoductos. Este sistema ha sido abordado por Filippini (1944) a nivel local o Parola (1943) a nivel nacional. Estos trabajos abordan el tema desde una perspectiva económica y centrados en la discusión que hubo en el momento del posible tendido del oleoducto Mendoza-San Lorenzo (provincia de Santa Fe).

El presente trabajo pretende ser un aporte al conocimiento de la construcción de la cadena de valor de la producción hidrocarburífera de Mendoza. Pero también, pone en valor las discusiones de la época sobre los costos/beneficios del transporte. Para ello, recurriremos a la prensa periódica, revistas de la época y a los archivos de la Cámara de Diputados de la Nación Argentina.

El fracaso de la Compañía Mendocina de Petróleo. Un primer antecedente

La Argentina a partir de 1880 comenzó a insertarse en la división internacional del trabajo, pero, como sabemos, su producción se focalizó en la producción agro-ganadera. Los transportes (léase ferrocarril) tuvieron una matriz constructiva centrípeta con el centro exportador: el puerto de Buenos Aires.² Así Mendoza, tuvo líneas férreas que tenían por sentido llevar la producción vitivinícola al litoral argentino.

Por otra parte, la explotación de petróleo se inició justamente en esta época. La Compañía Mendocina de Petróleo de Carlos Fader extrajo hidrocarburos en Chacheuta (Luján de Cuyo), siendo los primeros pozos en lograr una extracción continuada en el país. Ellos se encontraban a una distancia considerable de la ciudad (aproximadamente 45 km). Esta zona no se ubicaba cerca de ninguna vía férrea y, por tanto, la única forma de transporte del producto era a través de carros tirados por bueyes. Este sistema de traslado dificultaba enormemente la etapa de *midstream* debido a los accidentes geográficos en donde se asentaban los pozos petroleros (terreno irregular con diferentes niveles de altura y el río Mendoza que, en este sector tiene un ancho de 50 metros).

Por esto, La Compañía Mendocina se abocó rápidamente a solucionar el problema del transporte. Rodolfo Zuber señaló en 1886:

²La historia del ferrocarril y su importancia en la generación de 1880 tiene diferentes abordajes. Citamos, entre otros, a López (2016), López, Wadell y Martínez (2016), Ortiz (1958) y Scalabrini Ortiz (1957)

Enrique A. Timmermann

...conferenciando con el empresario del ferrocarril Transandino, que deberá pasar a unos 8 kilómetros de la mina, se le había propuesto adoptar una variante pasando por la mina, pero el estudio que realizaron reveló dificultades en el terreno que hacían impracticable la idea.

Fue entonces que el Directorio resolvió la colocación de una “pipe-line” para la conducción del petróleo desde la mina hasta el punto más próximo del ferrocarril Andino.... (Guevara Labal, 1936: 12).

Esta “*pipe-line*” fue el primer oleoducto³ en Argentina y el más largo de América Latina con sus 33 km de recorrido. Sin embargo, esta hazaña de transporte no impidió que la Compañía fracasara. Entre las causas del fracaso muchas hipótesis se han escrito que, Diaz Araujo (1968) las ha sintetizado en su trabajo. Para nuestro texto resaltamos una: el transporte. Esta causa tiene una doble importancia. El oleoducto construido transportaba el petróleo a través de un sistema gravitacional, es decir la diferencia de altura que hay entre Cacheuta y Godoy Cruz (185 metros), debía ser el elemento de empuje. Sin embargo, el petróleo de Cacheuta es pesado debido a su contenido parafínico y esto impidió un traslado normal, haciendo que el oleoducto se obstruyera constantemente.

La otra causa del fin de la Compañía fue el costo que el ferrocarril cobraba por la distribución-transporte del petróleo desde Godoy Cruz hacia los distintos lugares de comercialización. La misma causa fue uno de los elementos que se esgrimió ante el fracaso de la Compañía Jujeña de Petróleo, otra empresa de Carlos Fader. Las quejas por las elevadas tarifas eran habituales en Mendoza, principalmente del sector vitivinícola (Barrio, 2010).

El problema del transporte no solo afectó a la compañía de Fader. En efecto, en Comodoro Rivadavia, luego de 7 años de producción, el traslado era una dificultad a resolver. Fue en 1913 cuando logró revertirse esta situación al alquilarse una embarcación (buque tanque Veneta) y a la transferencia que realizó la Marina de un segundo buque a la Dirección de Explotación de Comodoro Rivadavia. Esto permitió que se extrajera en 1914 43.740 m³ de petróleo, más del doble que el año anterior.

Efectivamente, la capacidad de transporte permitió un aumento de producción del 110% con respecto a 1913 en el sur argentino. Más aún, si lo comparamos con 1912, el aumento fue de más de 600%. Como puede apreciarse, el transporte jugó un rol muy trascendental en la explotación de petróleo en el sur argentino.

El gobierno de José N. Lencinas. El Estado y el petróleo. Un segundo antecedente

³El transporte a través de ductos puede dividirse a grandes rasgos en 4 tipos, siguiendo a García Sánchez (2007): 1º) oleoductos de crudo, que transportan petróleo; 2º) gasoductos, trasladan gas que se separa del pozo de petróleo a las plantas de almacenamiento; 3º) oleoductos de derivados del petróleo, conducen los elementos refinados del petróleo (naftas, kerosene, diesel-oil, etc.) a plantas de almacenamiento o centros de distribución y 4º) poliductos, son oleoductos donde se transportan dos o más elementos mencionados en los otros tipos.

El transporte de petróleo en Mendoza: ¿Un problema o una solución? (1930-1943)

El gobierno de José N. Lencinas (1918-1920) fue un propulsor de la extracción de hidrocarburos. Creó una Dirección específica para este tema, dotándola de personal especializado y experimentado. Su gestión significó la llegada de muchos exploradores que buscaron el mineral por todo el territorio mendocino.⁴

La prensa local aplaudió la iniciativa del gobierno, pero, la puesta en marcha de este proyecto diversificador de la producción provincial, dejó en evidencia la dificultad de los accesos y la falta de un transporte adecuado para el traslado del mineral extraído. Un ejemplo de ello se manifestó en el envío del mineral desde el departamento de San Rafael hasta Luján de Cuyo para ser procesado en la destilería que poseía Ramón Brunet.

La planta se ubicaba a 300 metros de la estación de trenes del citado departamento y trataba petróleo traído desde la mina “Los Buitres” (distrito Sosneado), en San Rafael. El traslado fue realmente complejo desde el punto de vista operativo y económico, ya que desde el pozo era transportado durante 40 km en carros tanques tirados por mulas o bueyes hasta la estación del ferrocarril. El tren lo trasladaba hasta la estación Luján y desde acá nuevamente en carros hasta la destilería (ver Mapa 1).

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 explotación por lo complejo que era su traslado (Dubois, 2006; Gadano, 2006).⁵ Es interesante marcar este antecedente, puesto que es una excepción la ubicación de esta pequeña destilería. Luego, las plantas de procesamiento se fueron ubicando en los centros de consumo.

El gobierno de Lencinas debido a estas dificultades logísticas, entre otras causas, promovió la industrialización de esquistos bituminosos. El responsable de la Dirección de Minas, Petróleo y Geología realizó un valioso trabajo al respecto, publicando un libro específico sobre el tema (Hileman, 1921). En este, señalaba que los esquistos se encontraban a tan solo 10 km de la ciudad y por tanto su transporte era más sencillo y económico. El resultado fue que varios emprendedores montaron destilerías para la producción de esquistos bituminosos: los hermanos Vicente, la familia Corvalán Godoy y Lucio Funes. Este último, fue el más importante de todos, produciendo destilados en el mismo lugar de su explotación (mina La Atala, en Las Heras) entre 1921 y 1925.

La llegada de YPF a Mendoza. ¿Resolución de un problema?

⁴Para 1920, se solicitaron más de 400 cateos de materiales de primera categoría. De estas solicitudes sobresalen varias firmas que están relacionados con el petróleo como la Standard Oil. Para una lectura en profundidad ver Timmermann (2016a.)

⁵A modo de ejemplo podemos señalar las siguientes construcciones: 1913 Comodoro Rivadavia (Chubut), 1919 Plaza Huincul (Neuquén), 1928 Campamento Vespucio (Salta).

Enrique A. Timmermann

En febrero de 1932 se produjo la asunción de Ricardo Videla⁶ a la gobernación de Mendoza, producto de elecciones realizadas meses antes para normalizar la provincia debido al Golpe de Estado de 1930.

El 29 de julio de 1932 Mendoza firmó con la Dirección de Yacimientos Petrolíferos Fiscales un contrato. Este convenio tenía por fin 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. Luego, debía comenzar con una explotación racional.

El convenio de 1932 establecía en su artículo quinto que YPF podía instalar en cada yacimiento⁷ o fuera de él oleoductos necesarios para el transporte de los productos de yacimientos entre sí, y/o hasta los puertos, estaciones de embarque, destilerías, depósitos, instalaciones de bombeo, playas, etc.

Consecuencia de este artículo la empresa estatal compró un terreno en el departamento de Godoy Cruz de más de 17.000 m². El objetivo era construir una planta de almacenaje de petróleo y destilados para el despacho a distintos puntos geográficos, tanto locales como regionales. La construcción de los edificios, tanques y demás elementos necesarios comenzó a fines de 1933.

El producto obtenido de la producción de los campamentos de Cacheuta y Tupungato eran llevados a la planta de almacenamiento por camiones tanques que YPF había contratado para tal efecto. La mayoría de ellos podía transportar hasta 5.000 litros de crudo, sin embargo, algunos tenían en esta época la capacidad de trasladar 10.000 litros.

El comienzo de la explotación, fue complejo en algunos yacimientos debido al transporte del crudo obtenido. Por ejemplo, el Automóvil Club Argentino protestaba en el diario *Los Andes* (5 de junio de 1932) la falta de mantenimiento de la ruta Luján de Cuyo-Cacheuta-Tupungato, conocida en ese momento como el camino del petróleo por estar ahí las primeras explotaciones de YPF en la provincia (hoy ruta provincial N°84, ver Mapa 1).

De todas maneras, el mayor inconveniente estuvo en Chihuido, hoy departamento de Malargüe pero que, en 1933 pertenecía a San Rafael. La instalación del pozo explorador tropezó con grandes inconvenientes.

El primero fue el traslado de los equipos. Estos se llevaron desde la estación San Martín (ciudad de Mendoza) hasta la estación Pedro Benegas (San Rafael) a través del Ferrocarril Pacífico. El más importante de todos era una torre de once toneladas que estaba armada en un solo bloque. Desde este lugar hasta la zona de explotación debieron llevarse en camiones y/o tractores. Este traslado se hacía por

⁶Ricardo Videla provenía de un entorno familiar ligado al petróleo. Su hermano, Ramón Videla había sido el promotor de la ley minera provincial N° 227 (1902) y fue Asesor de la primera Comisión de Explotación del Petróleo de Comodoro Rivadavia. Ricardo Silveyra lo consideró el artífice de la política petrolera mendocina (*Los Andes*, 8 de agosto de 1939).

⁷Los yacimientos que exploró YPF en nuestro período de estudios fueron: Cacheuta, Potrerillos y Lunlunta en Luján de Cuyo; Barrancas, Cienaguita y Ugarteche en Tupungato y Chihuido, El Sosneado y Llancaleu en San Rafael.

El transporte de petróleo en Mendoza: ¿Un problema o una solución? (1930-1943)

tandas todos los días y se empleaba para ello entre 10 y 15 camiones que transitaban en formato de caravana (ver Mapa 1).

El segundo fueron los accesos. Los pozos a perforarse estaban lejos de los caminos, por lo que se hizo necesaria la construcción de una nueva ruta y de varios puentes. En estas acciones tomó parte activa la empresa de transporte CITA (Compañía Internacional de Transportes Automotores). Colaboró con YPF en el levantamiento del camino y la instalación de puentes, uno de ellos sobre el río Malargüe. Los camiones de la citada empresa transportaron más de 500 toneladas de maquinarias inherentes al pozo petrolífero.⁸

Esta tarea generó diferencias con los transportistas del sur mendocino. La empresa petrolífera estatal contrató directamente desde Buenos Aires el traslado de materiales (Recopilación de Leyes..., 1938: 37). El diario mendocino *La Palabra*, publicó varios editoriales⁹ señalando el descontento de los transportistas y cómo habían sido, según el matutino, “vulnerados sus derechos argentinos a favor del trust” (*La Palabra*, 31 de mayo de 1933).¹⁰ Desconocemos si YPF prestó atención a estos reclamos, como así también el grado de veracidad de los mismos.

Más allá de estos inconvenientes, el “Centro de Chauffers”, logró que varios transportistas sureños manejaran los camiones que trasladaban los materiales (*Los Andes*, 23 de julio de 1933). El camino en mal estado produjo constantes demoras debido a la rotura de varios vehículos que debían ser reparados en el lugar. La carga más pesada (la torre de 11 toneladas) fue transportada por una oruga que podía trasladar hasta 40 toneladas en un solo viaje. Sin embargo, su desplazamiento era más lento que el de los camiones. En efecto, mientras estos lograban una velocidad de hasta 40km hora, la oruga iba en forma constante a 10 km hora.

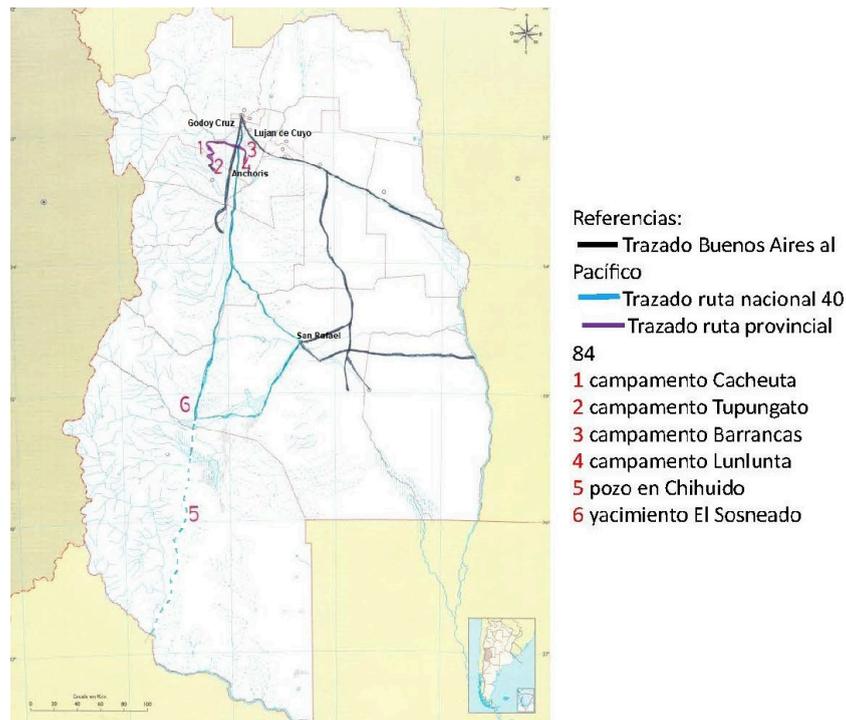
Los inconvenientes, que fueron muchos, no impidieron que la perforación se llevara a cabo y el día 26 de julio de 1933, el ingeniero Ricardo Silveyra, presidente de YPF, en conjunto con José Fuchs, encargado del campamento, dieron comienzo a la perforación exploratoria en el Sosneado. De esta manera se cumplía con lo establecido en el Convenio de 1932 y se daba inicio al conocimiento hidrocarburífero en el sur mendocino. Sin embargo, la exploración no continuó debido a los costos que tenía la empresa (traslado y perforación de los pozos) contra la escasa cantidad de material obtenido (Fernández O’Connor, 1940: 39).

⁸Según el periódico *La Palabra* (31 de mayo de 1933) el costo por kilo transportado era de tres centavos y medio. Según el ing. José Fuchs, encargado de la tarea de perforación, el costo fue de \$8.000 m/n (*Los Andes*, 23 de julio de 1933).

⁹Ver Mendoza, Diario *La Palabra*, ver 22, 23 y 31 de mayo y 21 de junio de 1933.

¹⁰En otras oportunidades el mismo matutino había cargado sus tintas sobre la empresa de Transporte CITA. En esas ocasiones el tema fue el transporte de sal que realizaban desde la mina ubicada cerca del Nihuil a los departamentos de San Rafael y Tunuyán. En esta oportunidad el diario señalaba que la compañía subcontractaba camiones para el traslado que ella no alcanzaba a realizar, pero los fletes los abonaba a un precio menor. (*La Palabra*, 20 de marzo de 1931).

Mapa 1: ubicación de las distintas explotaciones de YPF con sus accesos



Fuente: elaboración propia en base de a varias fuentes (*Los Andes*, BIP, Revista *CITA*)

Nota: tener presente que la ruta nacional N° 40 para la década de 1930s. en su mayoría era consolidada hasta el Sosneado y desde este lugar en varios tramos era una huella.

El transporte de los elementos almacenados en Godoy Cruz hacia Buenos Aires se realizó a través de vagones tanques que la empresa ya había contratado anteriormente con el Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico (BAP) para traer desde Campana o La Plata nafta y kerosene a Mendoza. En cada viaje el transporte máximo era de 120.000 litros en cuatro vagones que tenían una capacidad 30.000 litros cada uno.¹¹

Sin embargo, la creciente producción y el tipo de petróleo encontrado en la cuenca norte de Mendoza obligaron a YPF a modificar su idea original con respecto a la planta de almacenaje y distribución de Godoy Cruz y construir ahí una destilería que, hacia 1936, estaba en funcionamiento.

¹¹Mendoza, Diario *Los Andes*, 6 de setiembre de 1933. Según el matutino, en la planta de Godoy Cruz hubo tres tanques almacenadores, cada uno tenía una capacidad de 150.000 litros. Dos estaban destinados a nafta y el restante a kerosene. El matutino no detalle ninguno para el caso del petróleo.

El transporte de petróleo en Mendoza: ¿Un problema o una solución? (1930-1943)

Empero, el volumen de petróleo extraído principalmente en Tupungato (pozo T.19 y demás) hizo que, la destilería quedara rápidamente obsoleta. Por ello, YPF a fines de 1939, comenzó la construcción de una nueva refinería, en Luján de Cuyo, con capacidad suficiente para tratar la creciente producción de petróleo que se obtenía en la provincia.

En síntesis, la exploración se vio dificultada en primer lugar por la inexistencia y/o rotura constante de caminos. En segundo lugar, por la falta de elementos para sortear accidentes geográficos y, por último, por lo complejo que era transportar los materiales a los distintos lugares. Más allá de esto, YPF logró su cometido de explorar todo el territorio mendocino y para 1939 su producción petrolera era importante, a tal punto, que debió construir una destilería de mayores dimensiones para procesar el crudo extraído, como recién mencionamos.

1939 - 1943: el transporte de petróleo y la gran producción petrolera

El pozo T-19 de Tupungato comenzó su producción el día 22 de julio de 1938, siendo el más importante en Argentina.¹² Ya estaban en producción, otros en el mismo yacimiento, pero de menor rendimiento. Además, se explotaba un pozo en Barrancas (Maipú) y dos en Lunlunta (Luján de Cuyo). Posteriormente, hubo varios más (T-20, T-22, etc.) en Tupungato. Estos produjeron un cambio cuantitativo en materia petrolera en términos de incremento de la capacidad productiva y derivaron en el posicionamiento de Mendoza como el segundo polo petrolero, después de Comodoro Rivadavia y por encima de Plaza Huincul (Neuquén) y Salta (Timmermann, 2020).

Cuadro 1: Producción de petróleo en Mendoza y República Argentina

Años	Mendoza m ³	País m ³
1934	2.514	2.229.714
1935	5.787	2.272.700
1936	9.433	2.457.545
1937	13.637	2.600.107
1938	29.162	2.714.824
1939	128.398	2.959.168
1940	399.279	3.276.498
1941	531.162	2.226.798
1942	504.603	2445.586
1943	475.640	2.632.901

Fuente: Boletín de Informaciones Petroleras, años 1934-1943.

¹²Mendoza, 1940. La producción de este pozo comenzó siendo de 350m³ diarios para luego reducirse y estabilizarse entre 180 y 200m³ diarios. Su producción continuó hasta la década de 1970.

Enrique A. Timmermann

Como puede apreciarse en el cuadro 1, la producción mendocina creció un 250% entre 1939 y 1940, superando ampliamente la escasa participación previa de la provincia en la explotación nacional (0,1% en 1934). Incremento que prosiguió al año siguiente, aunque no con la misma magnitud. Empero, estos incrementos motivaron que, a partir de fines de 1941 debiera ralentizarse la extracción de crudo, por la imposibilidad de transportar tanto material, en primer lugar, y la falta de tratamiento, en segundo lugar (BIP N° 197: 27).¹³

De todas maneras, este impase YPF lo tenía previsto y conocía previamente el problema de transporte. En efecto, cuando comenzaron las consultas (marzo de 1940) para renovar el Convenio de Exploración con la provincia firmado en 1932, se estableció que la producción de petróleo podía verse afectada por la falta de un transporte adecuado. Esto quedó plasmado en el artículo 9° del Convenio de “Exploración de Territorio de la Provincia, Explotación de los Yacimientos de Petróleo que se Descubran y Aprovechamiento de las Fuentes de Energía Hidráulica” (Mendoza, 1940: 47-48).

Como vemos el transporte fue nuevamente un impedimento para aumentar el proceso de producción en Mendoza. El petróleo extraído en las tres zonas mencionadas era trasladado en camiones a las destilerías de Godoy Cruz en un primer momento y luego a la de Luján de Cuyo.¹⁴

En 1940, el traslado se realizaba en 90 camiones en forma diaria. Estos vehículos pertenecían en su mayoría a la empresa “Expreso Carrodilla”. Esta compañía había sido fundada en 1934 por Juan Gómez en Mendoza, con ocho camiones Ford. Luego, la empresa había invertido en otras marcas: Chevrolet y Dodge, aunque la mayoría de los vehículos eran de la marca del óvalo. La capacidad de transporte iba desde los 8.000 hasta los 30.000 kg. por vehículo (*Los Andes*, 25 de octubre de 1936 y 9 de julio de 1940).

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.

Los costos operativos que YPF debía abonar por el traslado de crudo, entre la zona de explotación y la destilería de Godoy Cruz, alcanzaron los \$140.000 m/n mensuales entre junio y diciembre de 1940.

La Refinería de Luján de Cuyo se ubicó sobre el trazado vial que conducía a los pozos de Tupungato (ruta provincia N° 84). Es decir, el camino a recorrer fue mucho menor. De esta manera, durante 1941 en acarreo de petróleo, la empresa

¹³ *Los Andes*, el 31 de octubre de 1939 había señalado que la empresa estatal había detenido la producción en varios pozos de Tupungato durante unos días, debido a la falta de transporte férreo. Para consultar más detalles de la producción en Mendoza, ver Timmermann (2020).

¹⁴La refinería de Luján de Cuyo comenzó a construirse a fines de 1939 y en diciembre de 1940 estuvo en condiciones de destilar petróleo. Sin embargo, fue en marzo del año siguiente cuando todas sus capacidades de funcionamiento comenzaron a operar completamente. Para más detalles ver BIP N° 197, enero de 1941.

El transporte de petróleo en Mendoza: ¿Un problema o una solución? (1930-1943)

estatal hubo de abonar alrededor de \$105.000 m/n mensuales. Sin embargo, debe anotarse que la cantidad de camiones empleados fueron, en promedio, 102. Es decir, se produjo un mayor movimiento vehicular. Este aumento comenzó a decrecer en 1942, producto de la utilización del tren en el ramal Anchoris-Destilería Luján de Cuyo.

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 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. (*Los Andes*, 31 de enero de 1940)¹⁵

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 (Timmermann, 2019).

El congestionamiento de tránsito se modificó cuando comenzó a funcionar la destilería de Luján de Cuyo. Efectivamente, al haber sido construida en un sitio alejado al centro urbano, redujo sensiblemente la cantidad de colisiones. Esta situación cambió a partir de noviembre de 1941 cuando la empresa ferroviaria Buenos Aires al Pacífico comenzó a rodar trenes desde Anchoris hasta la destilería transportando el petróleo.¹⁶

García Sánchez (2007: 46) sostiene que el transporte terrestre a través de camiones es el medio menos utilizado en el mundo. La primera causa es lo caro del sistema debido a la erogación en personal, material rodante, cantidad de camiones a emplear, etc. La segunda está asociada con su peligrosidad, por el tipo de producto transportado y por el aumento de tráfico que genera el traslado.

Como podemos observar los reparos presentados por la prensa eran correctos en cuanto a su peligrosidad. Hemos contabilizados entre 1940 y 1941, 41 accidentes

¹⁵ Un grave peligro para el tráfico de la ruta N° 40 son los camiones tanques transportadores de petróleo (31 de enero de 1940). *Los Andes*, p. 5. Biblioteca San Martín, Mendoza.

¹⁶ Para ver el pedido de construcción del ramal al gobierno de Mendoza, consultar Registro Oficial del Ministerio de Obras Públicas y Riego, decreto N° 90 (1940). En el mismo se mencionan las actividades autorizadas a la empresa: dos puentes elevados, construcción de terraplenes, cortes de árboles, etc.

Enrique A. Timmermann

viales (30 y 11, respectivamente) por parte de los camiones tanques que transportaban petróleo hacia las destilerías.

Por su parte, Fernández O'Connor (1940: 23) señala, también, otro gran inconveniente que genera el traslado en camiones. Algunos pozos antes de la profundidad calculada para la extracción de petróleo, generan surgencia o puede darse, a su vez, que salga petróleo en cantidades superiores a la prevista. Los vehículos no están en los pozos esperando el mineral, por tanto, la empresa debe sofocar el pozo o perder (derramar) una cantidad importante de crudo.

El transporte a través de trenes

Con respecto al transporte a través de trenes, a partir de 1934, 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. (*Los Andes*, 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 ferrocarrilera con respecto al traslado de petróleo desde Mendoza, hasta que se construyera un oleoducto. Para ello, el 19 de junio de 1940 se suscribió un acuerdo (avalado por el Ministerio de Agricultura de la Nación) para concederle a la empresa ferroviaria un préstamo de \$800.000 m/n para adecuar vagones con el fin de trasladar el mineral. Seguramente estas adecuaciones deben haber sido los altobordos que mencionaba Ryan.

Más allá de lo señalado por el administrador del BAP, 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 plantea el transporte por ferrocarril era su discontinuidad y 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

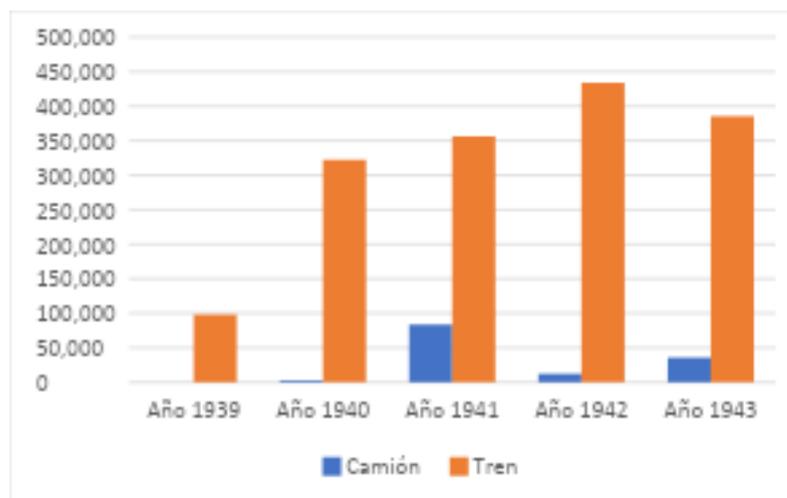
El transporte de petróleo en Mendoza: ¿Un problema o una solución? (1930-1943)

m/n el metro cúbico. (*Los Andes*, 4 de agosto de 1940). Según el funcionario, el valor del flete significaba encarecer la materia prima un 20% más del 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 hasta la destilería de Godoy Cruz, nunca se llevó a cabo, como recién hemos analizado. Es importante mencionar que la planta estaba ubicada a la vera del ferrocarril Trasandino y de un ramal del BAP. Sin embargo, algunos pozos estaban lejos de la zona de tránsito de trenes. Mientras otros, como los pozos de Cacheuta se encontraban tan solo a 1.100 metros de la vía del Ferrocarril Trasandino.

Ahora bien, el gráfico N° 1 nos muestra cuánto petróleo trasladaron los distintos vehículos (camiones y trenes) desde la zona de producción a las distintas terminales: Luján de Cuyo, San Lorenzo o Campana en el momento de mayor producción (1939-1943).

Gráfico 1: transporte de petróleo en Mendoza entre 1939-1943



Fuente: Elaboración propia en base a Boletín de Informaciones Petroleras N° 261 (1946)

Nota metodológica: en el caso del traslado en camión solo se tomó el uso del mismo para el traslado a la destilería de Luján de Cuyo y no como transporte de conexión entre zona de producción y carga al tren. No se encontraron datos de traslado en camión a destilería de Godoy Cruz para años 1939 y 1940.

El transporte a través de oleoducto

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 URSS, tenía como medio de transporte al oleoducto. El primero se contruyó en 1880 en Estados Unidos. (Yergin, 1992).

En efecto, la mayoría de las grandes plantas de refinación en los países mencionados se encontraban en los centros de mayor consumo y por tanto estaban

Enrique A. Timmermann

alejados de las zonas petroleras de explotación. La solución fue la construcción de oleoductos (Yergin, 1992).

El enorme potencial petrolero mendocino, como señalamos, tuvo que estancarse debido al transporte¹⁷. Fue por ello y por los costos de traslado que en el Congreso Nacional se presentó un proyecto en junio de 1940, que proponía construir un oleoducto desde Mendoza hasta Santa Fe. La iniciativa perteneció a Juan I. Cooke.¹⁸ La propuesta era que este ducto uniera la zona de producción de Tupungato en Mendoza 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. En efecto, cuando se realizó el acto de colocación de la piedra fundacional para la construcción de la destilería de Luján de Cuyo, el presidente de YPF mencionó rápidamente que era probable unir dicha refinería con la de San Lorenzo:

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. (*Los Andes*, 31 de agosto de 1939)¹⁹

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.

Lógicamente, la propuesta presentada por Cooke debe haber sido estructurada desde YPF/Gobierno Nacional/Gobierno de Mendoza. 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 actuales rutas nacionales N° 7, 8 y 9, como puede observarse en el Mapa 2. Es decir que, partiendo desde Tupungato pasaría por San Luis, Villa Mercedes, Río Cuarto, Villa María terminar en la localidad de San Lorenzo. La duración de su construcción se

¹⁷ Si bien escapa a nuestro marco cronológico, señalemos que la producción de petróleo en Mendoza es decreciente hasta 1949, cuando a partir de esa fecha vuelve a crecer a valores de 1941.

¹⁸ La 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 1940. En: *Cámara de Diputados de la Nación Argentina, Comisión Comunicación y Transporte*, 19 de junio de 1940. Caja N° 5.

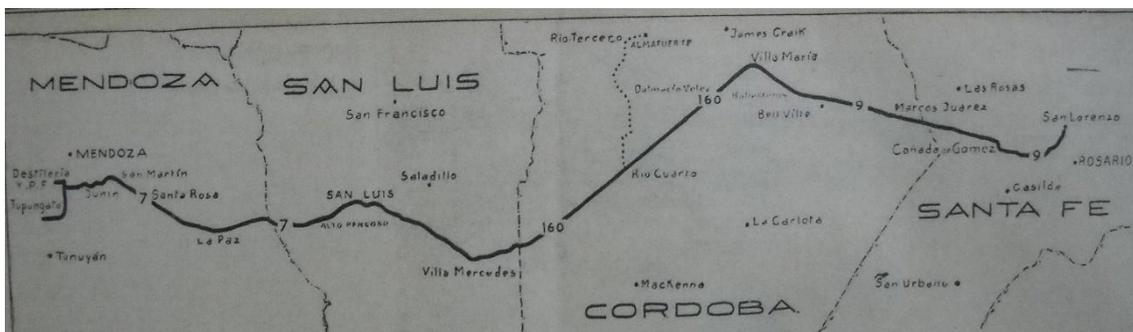
¹⁹ Ayer se colocó la piedra fundacional de la destilería en Luján de Cuyo (31 de agosto de 1939). *Los Andes*, p. 5 y 6.

El transporte de petróleo en Mendoza: ¿Un problema o una solución? (1930-1943)

estimaba en dos años y el costo del mismo se calculaba en 50 millones de pesos²⁰ pero solo podría ser operativo al año siguiente de comenzado su construcción.

El trazado, como señalamos, se proyectó costeando las rutas nacionales. El motivo de este recorrido era intentar abaratar costos, al no ser necesario expropiar terrenos para su recorrido. El monto de la obra se establecía sobre la base de las necesidades de la misma: la cantidad de 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.

Mapa 2: probable trazado del oleoducto Mendoza - San Lorenzo.



Fuente: *Los Andes*, 14 de agosto de 1940.

El ducto una vez terminado tendría una capacidad de transporte de un millón de metros cúbicos anuales.²¹ Esto significa, según el cuadro 1, que tendría una capacidad muy superior de transporte a la explotación de 1940. Por lo que se desprende, YPF pensaba triplicar la producción de ese año, en los años subsiguientes,²² lo que aseguraría el beneficio de su construcción.

Es importante recordar que Mendoza había firmado el 12 de junio de 1940 un nuevo convenio de exploración, explotación y refinación de petróleo con Yacimientos Petrolíferos Fiscales. El objetivo principal del mismo era convalidar el anterior tratado. Pero, además, avanzar en otros aspectos que no se habían tenido en cuenta. Efectivamente, ahora se presentaba, por ejemplo, el traslado de los hidrocarburos desde el lugar de explotación al de refinación. En su artículo 9º el nuevo contrato establecía:

²⁰Según Morland y Mc. Kee (1938: 91) este costo es posible explicarlo 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.

²¹Según 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.

²²En 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, N° 313)

Enrique A. Timmermann

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)²³

El primer inconveniente que se presentaba en la construcción de este oleoducto era la materia prima a 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. Para esta época, el mundo se hallaba sumido en la Segunda Guerra Mundial, por tanto, este material era considerado de guerra y, en consecuencia, era difícil de conseguir. Además, su costo era muy alto.²⁴ 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 (*Los Andes*, 4 de agosto de 1940).

En efecto, 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 Congreso.

Más allá de no conseguir que se fabricaran en la Argentina los tubos, la prensa mendocina insistió con la necesidad de la instalación del oleoducto. 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 (*Los Andes*, 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 no se realizara en Mendoza y, sí en cambio, en San Lorenzo u otras zonas, producto de ramales a crearse en el trazado inicial. La argumentación sostenida por el diputado, en clara defensa de los intereses de la provincia que representaba, se basaba en un artículo publicado por el matutino porteño *La Prensa* del 14 de setiembre de 1940. En este se señalaba que YPF pensaba, a partir del ramal a Córdoba, construir una destilería en Río Tercero.

²³Si bien escapa a nuestro trabajo, es importante comentar que este artículo menciona también el transporte de gas a futuras dependencias comerciales y domiciliarias de Mendoza. La explotación de gas recién comenzaba en la Argentina y Mendoza se estaba convirtiendo, lo mismo que con el petróleo, en un centro productor muy importante. Para ver más detalles puede consultarse a Gadano (2006).

²⁴ Según 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. (*Los Andes*, 4 de agosto de 1940)

El transporte de petróleo en Mendoza: ¿Un problema o una solución? (1930-1943)

Peltier también sostenía, que el artículo mencionaba, que los gastos del oleoducto debían cubrirse por partes iguales entre el gobierno de Mendoza y Yacimientos Petrolíferos Fiscales. Por ende, 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. (*Los Andes*, 17 de setiembre de 1940).

Estas pérdidas para Mendoza eran importantes, puesto que, según el artículo 13 del convenio de 1940, del dinero obtenido de las regalías, un 50% eran de libre disponibilidad por parte del Gobierno de Mendoza. El otro 50% debían utilizarse en la construcción de represas y embalses de agua para su aprovechamiento agrícola e industrial (Mendoza, 1940: 50). Es decir, según Peltier el pago de la construcción del oleoducto debía realizarse, por parte del gobierno, con solo el 50%.

Los argumentos de Peltier fueron rebatidos en la Revista *Economía y Producción* (1942, N° 192/193) 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 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 (socialista) y Carlos F. Rophille (radical) 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 costo de material es más económico y se fabrica en el país.²⁵

²⁵Cámara de Diputados de la Nación Argentina, Comisión de Obras Públicas. Caja N° 5.

Enrique A. Timmermann

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 cuadro 1). A su vez la empresa sostenía que, en este sitio, las reservas probables eran de 44 millones de metros cúbicos. Esta cantidad se extraería en un lapso probable de 50 años (*Los Andes*, 18 de octubre de 1940).

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 y por otro lado, porque no poseían la misma resistencia ante la presión que los de acero (*Los Andes*, 18 de octubre de 1940).

El proyecto aprobado en Comisiones, nunca fue tratado durante 1940 en la Cámara de Diputados de la Nación. Como en 1941 también se retardaba, la Cámara de Senadores de la Provincia de Mendoza envió una Declaración el 29 de setiembre de ese año, para que se tratara perentoriamente.²⁶

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 sobre el tema petrolero (ferroviarios, comerciantes, carteros, peluqueros, etc.).²⁷

A esta Comisión Pro Industrialización se la acusó de estar financiada 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 BAP.²⁸

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” el tema fue retomado y la construcción iba a ser realizada por el Banco Carl Loeb (Timmermann, 2016b). Sin embargo, una vez más, la construcción del oleoducto no se realizó.

Desconocemos el por qué no se llevó a cabo la construcción en 1940. La refinería de Luján de Cuyo, cuando terminó su construcción en diciembre de 1940 tenía una capacidad diaria de trabajo de 500 m³ y podía ser ampliada hasta los 1000 m³ diarios. Esto la convertía en la segunda más grande que poseía la empresa estatal (hoy lo sigue siendo). Suponemos que dicha cantidad de refinación cubrió una gran parte del petróleo explotado en las zonas de Tupungato, Barrancas y Lunlunta. El resto debió ser trasladado en tren a San Lorenzo, no siendo necesaria la

²⁶Cámara de Diputados de la Nación Argentina, Comisión de Obras Públicas. Caja N° 8.

²⁷Nota 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.

²⁸Cámara 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.

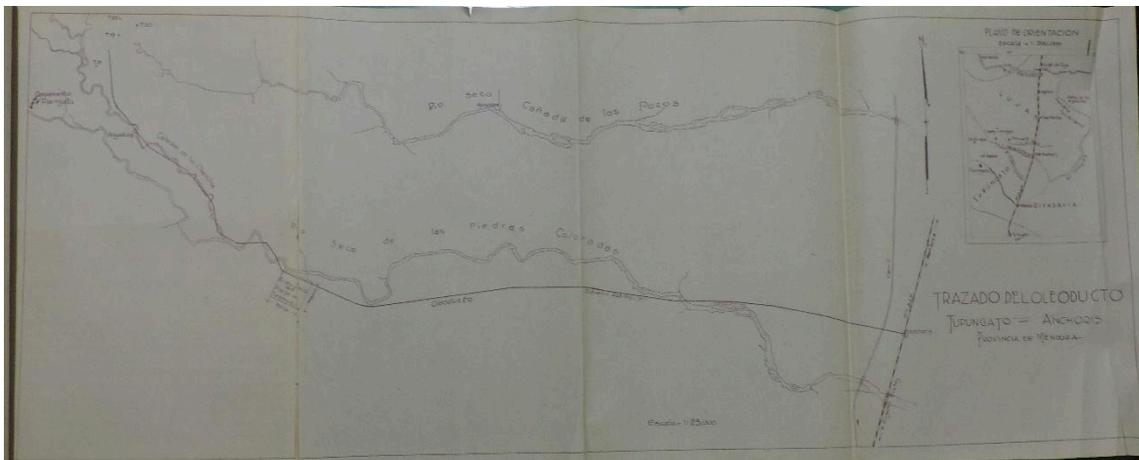
El transporte de petróleo en Mendoza: ¿Un problema o una solución? (1930-1943)

construcción de un oleoducto que iba transportar un millón de metro cúbicos anuales.

Además, la mayoría de los materiales a utilizar para construir el ducto debían comprarse en Estados Unidos. Carlos Escudé (1983) señala en distintas páginas de su obra que el país del norte fue reacio a proveer *materiales críticos* (1983: 255, resaltado del autor) a la Argentina. Entre estos materiales se encontraban los destinados a la explotación/transporte de petróleo.

De todas maneras, para trasladar el petróleo desde la boca de pozo en Tupungato hasta la estación Anchoris del BAP, y para que desde este lugar se llevara en tren a San Lorenzo, se construyó un oleoducto de ocho pulgadas.

Mapa 3: Oleoducto Tupungato-Anchoris



Fuente: Fernández O'Connor, 1940.

En la segunda mitad de 1940 comenzó su construcción y se terminó un año después. El Mapa 3 muestra el trazado del mismo. La elaboración tuvo un costo aproximado de \$561.000 m/n.

Es decir, que el petróleo fue llevado a San Lorenzo por el ferrocarril Buenos Aires al Pacífico. Esto nos sugiere, aunque carecemos aún de evidencia, 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.

Efectivamente, todos los días salían de Anchoris dos trenes con 22 vagones tanques a San Lorenzo (en algunas oportunidades también a Campana, provincia de Buenos Aires). Cada convoy llevaba 900 toneladas de petróleo para ser procesados en la

Enrique A. Timmermann

destilería de YPF en esa ciudad de Santa Fe. Es decir, que por día la empresa ferroviaria trasladaba aproximadamente 480 m³ de oro negro. El recorrido duraba 48 horas y el mismo tren estaba en Anchoris a los seis días de su carga anterior (Revista Mensual *BAP*, julio 1941).

Parola (1943) señala que quien controla el transporte del petróleo,²⁹ controla la industria petrolera. Este autor afirma que el caso de Rockefeller es ilustrativo en este asunto. Ahora bien, como hemos descripto en este trabajo, YPF siempre contrató transportistas y nunca puso énfasis en tener en Mendoza el control del transporte de hidrocarburos.

Conclusión

El transporte de petróleo ha sido un tema soslayado por la investigación histórica petrolera. Esto nos ha llevado a no tener un soporte bibliográfico para tratar este tema y apoyarnos solo en las fuentes periodísticas, legislativas, etc. Aún con estos antecedentes hemos podido comprobar la importancia estratégica que jugó el transporte en la producción petrolera al punto de paralizar o ralentizar su producción.

En efecto, en la década de 1920 no hubo explotación petrolera entre otros factores, por la dificultad de traslado a los lugares donde se pretendía explotar los hidrocarburos. El costo era demasiado alto y la ganancia, por tanto, no era segura.

Lo mismo sucedió con la zona sur de Mendoza prácticamente durante los años '30, los pozos descubridores en este sector de la provincia demostraron tener pocas reservas como para ser rentables. Esta falta de rentabilidad estuvo dada principalmente por lo oneroso del transporte como así también su dificultad de traslado.

En la cuenca Norte (principalmente Tupungato, pero también Lunlunta y Barrancas) la cantidad de petróleo obtenido y la posibilidad de transporte terrestre llevó a Mendoza a ubicarse como la segunda productora de hidrocarburos a principios de la década de 1940. Los resultados tan positivos quedaron plasmados en el Convenio entre YPF y la Provincia donde se mencionaba la construcción de un oleoducto. Transporte que implicaba la solución de cualquier conflicto que podría haberse dado con el traslado del mineral. Sin embargo, el conflicto se dio con la sanción de la ley respectiva. La sociedad cuyana se dividió entre aquellos que bregaban por asegurar toda la cadena de valor para y en Mendoza y aquellos que vislumbraban una integración nacional con el hidrocarburo. A ello se sumó la complejidad política del momento tanto nacional como internacional.

En síntesis, el transporte de petróleo en Mendoza condicionó de manera relevante esta actividad industrial básica y le imprimió una característica errante. Esta afirmación la sostenemos a partir de la mengua en la producción petrolera apreciada para los años siguientes a 1941. En este sentido, la afirmación de Agüero,

²⁹La 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.

El transporte de petróleo en Mendoza: ¿Un problema o una solución? (1930-1943)

que en 1916 ya señalaba los inconvenientes que traía aparejado el transporte del petróleo, 25 años después, seguían sin resolverse.

Por último, quisiéramos señalar que, YPF desde 1922 buscó con diferentes métodos y en distintos momentos, monopolizar tanto la explotación como la venta de combustibles. Sin embargo, nunca lo intentó con el transporte. Un elemento clave como lo demuestra la historia petrolera de Estados Unidos de América. Las causas de esto, seguro merece un estudio en profundidad.

Fuentes

Agüero, C. (1916). *Petróleos Argentinos*. Buenos Aires, Universidad de Buenos Aires, Facultad de Ciencias Económicas.

Bunge, A. (1941). Capacidad de transporte de petróleo. *Revista de Economía Argentina*, Año 23, T. 40, pp. 133-135.

Cámara de Diputados de la Nación Argentina. Archivos Parlamentarios 1940-1942.

Centro de Ingenieros de Mendoza (1943). La falacia de una campaña de oposición al oleoducto Mendoza-San Lorenzo. *Economía y Producción*. Mendoza, Año XVII, N° 192/193, pp 27-29.

Destilaría Fiscal de Cuyo. (1941). *Boletín de Informaciones Petroleras*, N° 197. Enero Pp 29-33.

Fernández O'Connor, D. (1940). *Monografía sobre la explotación petrolífera en Mendoza*. (Tesis de Doctorado inédita). Universidad Nacional de Cuyo, Mendoza

Guevara Labal, C. (1936). El petróleo en Mendoza. *Boletín de Informaciones Petroleras*, Buenos Aires, Año XIII, N° 138, pp. 41-64.

Mendoza (1940). *Petróleo*. Ministerio de Economía, Obras Públicas y Riego.

Mendoza, Diario *La Palabra*, 1930-1940.

Mendoza, Diario *Los Andes*, 1920-1940.

Morland, David y Mc. Kee, Raymond (1938). *Contabilidad para la industria petrolera*. Buenos Aires: Boletín de Informaciones Petroleras.

Morixe, H. (1934) *Régimen legal de petróleo*. Buenos Aires: La Facultad.

Enrique A. Timmermann

Parola, R. (1943). *Nacionalización, monopolio de su explotación y transporte*. (Tesis de Doctorado inédita). Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires. Recuperado de: https://repositoriosdigitales.mincyt.gov.ar/vufind/Record/BDUBAFCE_5b18b305c0604aadba87cd8a543023a1.

Provincia de Mendoza (1932). *La explotación del petróleo. Antecedentes, leyes, decretos*. Mendoza, Imprenta oficial.

Recopilación de Leyes, Decretos y Resoluciones sobre Materia Minera. Buenos Aires, Ministerio de Agricultura de la Nación. 4 tomos.

Registro Oficial del Ministerio de Economía, Obras Públicas y Riego de la provincia de Mendoza, año 1940.

Revista *Economía y Producción*. 1930-1943.

Revista Mensual *BAP*. 1930-1942.

Bibliografía

Barrio, P. (2010). *Hacer vino. Empresarios vitivinícolas y Estado en Mendoza (1900-1912)*. Rosario: Prohistoria.

Belini, C. (2017). *Historia de la industria Argentina*. Buenos Aires: Sudamericana.

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, Nº 5, pp. 3-29.

Escudé, C. (1983): *Gran Bretaña, Estados Unidos y la declinación argentina. 1942-1949*. Buenos Aires: Ed. Belgrano.

Filippini, J. C. (1944). *Sistema de transporte de petróleo por oleoducto*. (Tesis de Doctorado inédita), Universidad Nacional de Cuyo, Mendoza.

García Sánchez, A. (2007). *Programación del transporte de hidrocarburos por oleoductos mediante la combinación de técnicas metaheurísticas y simulación*. (Tesis de Doctorado inédita). Universidad Politécnica de Madrid, Madrid. Recuperado de: <http://oa.upm.es/1262/>.

López, M. J. (2016). *Trenes ingleses en la Argentina*. Buenos Aires: Lenguaje Claro.

López, M. J.; Wadell, J. & Martínez, J. P. (2016). *Historia del ferrocarril en la Argentina*. Buenos Aires: Lenguaje Claro.

El transporte de petróleo en Mendoza: ¿Un problema o una solución? (1930-1943)

Peralta, I. (Coor) (2016). *Diagnóstico de la logística del petróleo y sus derivados en la Argentina*. Buenos Aires: Universidad Nacional de La Plata, Facultad de Ingeniería, Recuperado de: <https://labs.ing.unlp.edu.ar/.../Diagnóstico%20de%20la%20Logística%20del%20petrol...>

Rougier, M. (2015). El complejo militar industrial, “núcleo duro” del estado empresario y la industrialización en Argentina. En: A. Regalsky & M. Rougier. *Los derroteros del Estado empresario en la Argentina. Siglo XX*. Buenos Aires: EDUNTREF.

Rougier, M., Odisio, J., Racanello, M. & Sember, F. (2016) *Los desafíos del “Estado emprendedor”: el polo industrial-tecnológico para la defensa*. Buenos Aires: AESIAL.

Rougier, M. y Odisio, J. (2017). *Argentina será industrial o no cumplirá su destino*. Buenos Aires: Imago Mundi.

Scalabrini Ortiz, R. (1957). *Historia de los ferrocarriles argentinos*. Buenos Aires: Devenir.

Scalabrini Ortiz, R. (1958). *El ferrocarril en la economía argentina*. Buenos Aires: Ed. Cátedra Lisandro de la Torre.

Timmermann, E. A. (2016a) 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*, vol. III, N°2. Recuperado de <https://ppct.caicyt.gov.ar/index.php/coordenadas/article/view/10094>.

Timmermann, E. A. (2016b). 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, N° 15.

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*, N° 24. Recuperado de: <https://doi.org/10.35305/eishir.v9i24.861>.

Timmermann, E. A. (2020). ¿Allá era todo viña? La gestión estatal de hidrocarburos en Mendoza (1930-1943). En: P. Barrio. & F. Rodríguez Vázquez (Coor). *Políticas, industrias y servicio en Mendoza (1918-1943)* (pp. 283-307). Buenos Aires: Teseo URL: <https://www.teseopress.com/serviciosenmendoza/>

Wadell, J. (2007). Los ferrocarriles británicos en la segunda mitad de la década de 1930 y la explotación de sus líneas. En: J. Schvarzer; A. Regalsky & T. Gómez.

Enrique A. Timmermann

Estudios sobre la historia de los ferrocarriles argentinos (1870-1940). Buenos Aires:
Universidad de Buenos Aires. Recuperado de:
<http://cdi.mecon.gov.ar/bases/docelec/va1044.pdf>.

Yergin, D. (1992) *La historia del petróleo*. Buenos Aires: Javier Vergara.

Recibido: 06/04/2023

Evaluado: 23/06/2023

Versión Final: 12/07/2023