

Oro negro del Caribe en la Bahía Blanca.

El transporte naval de petróleo en el camino al autoabastecimiento en Argentina (1951-1963).

Ouro preto do Caribe na Bahia Blanca

O transporte naval de petróleo na estrada para a auto-suficiência na Argentina (1951-1963)

Caribbean black gold in Bahia Blanca. The naval transport of oil and the way to the self-sufficiency in the port of Bahía Blanca, Argentina (1951-1963).

DOI: <http://dx.doi.org/10.14482/memor.27.7823>



José Antonio Mateo Oviedo

Profesor de la Universidad Nacional de Mar del Plata(1987), Licenciado de la Universidad Nacional del Centro de La Provincia de Buenos Aires(1991), Maestría de la Universidad Internacional de Andalucía (1998), Doctor en Historia de la Universitat Pompeu Fabra(2004). Actualmente es investigador independiente del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas. Profesor invitado del Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Socioeconômico de la UNESCO, Universidade do Extremo Sul Catarinense, Brasil que financió en parte la investigación. Mail: jamateo@mdp.edu.ar

Resumen

El petróleo ha sido un tema de discusión política y económica que atravesó en todo el último siglo en la Argentina tanto a vertientes ideológicas como a intereses económicos. Como bandera, desde izquierda a derecha abundaron argumentos nacionalistas o antiimperialistas que se enfrentaron a otros aperturistas e internacionalistas. Como insumo, fue muchas veces el talón de Aquiles de los

proyectos de desarrollo, donde los cárteles petroleros pendulaban entre abastecerlo o extraerlo con fuertes concesiones. Al ser Argentina un país con petróleo, la producción nacional y la importación se combinaron con distintas proporciones según lo que podía producir la empresa nacional o lo que podía importarse según los recursos disponibles. Un aspecto de esta problemática sin embargo no ha sido tratado y responde a una serie de interrogantes tales como ¿Cuál fue la progresión del ingreso de petróleo en Bahía Blanca en relación al total del país? y ¿Cómo se refleja la tendencia al autoabastecimiento en ambos niveles de integración? ¿Dónde se producía el petróleo importado? ¿Cómo se transportaba? ¿Quiénes lo transportaban? Y finalmente ¿Cómo impactó la política petrolera en la navegación?, es decir ¿Cómo impactaron en la navegación la importación y los contratos petroleros en la distribución de petróleo entre los lugares de producción, refinamiento y consumo? A partir de los datos aportados fundamentalmente por los libros de la Aduana de Bahía Blanca, intentaremos responder a estas y otras preguntas.

Palabras clave

Navegación, petróleo, Venezuela, Argentina, Caribe

Resumo

O petróleo tem sido um tema de discussão política e econômica que se estendeu ao longo do século passado na Argentina tanto entre as tendências ideológicas como entre os interesses econômicos. Como bandeira, da esquerda para a direita, argumentos nacionalistas ou anti-imperialistas se enfrentaram com outros argumentos do abertura ou internacionalistas. Como matéria prima, muitas vezes era o calcanhar de Aquiles de projetos de desenvolvimento, onde os cartel do petróleo oscilou entre a importação-lo ou extrair-lo com concessões fortes. Sendo Argentina um país com o petróleo, a produção interna e as importações foram combinados com várias proporções de acordo com o que poderia produzir YPF (a empresa nacional) ou o que poderia ser importado de acordo

com os recursos disponíveis. Um aspecto deste problema ainda não foi abordado, resposta dando sobre uma série de perguntas, como: Qual foi a progressão da entrada do petróleo em Bahia Blanca com base no total do país? E Como refletido a tendência para a auto-suficiência em ambos os níveis de integração? Onde foi produzido o petróleo importado? Quem o transportou? E finalmente como isso impactou a política petrolífera na navegação? ou seja, como a importação e os contratos de petróleo afetaram na navegação e a distribuição de petróleo entre os locais de produção, refino e consumo? A partir dos dados fornecidos principalmente pelos livros da Alfândega de Bahia Blanca, tentamos responder a estas e outras perguntas.

Palavras-chave

Navegação, petróleo, Venezuela, Argentina

Abstract

Oil, has been a topic of political and economic discussion which went through in the last century in the Argentina both ideological aspects as economic interests. As a flag, from left to right abounded nationalist or anti-imperialist arguments that faced other openings and internationalists. As input, it was often the Achilles heel of the development projects where the oil cartels oscillated between supply it or remove it with strong concessions. Argentina as a country with oil, domestic production and imports combined with different proportions according to what they could produce the national company or what could be imported according to the resources available. One aspect of this problem has not yet been addressed and responds to a series of questions such as what was the progression of the income from oil in Bahia Blanca in relation to the total of the country? and how is the self-sufficiency trend reflected in both levels of integration? Where was imported oil produced? How was it transported? Who transported it? And finally how struck the oil policy in navigation? i.e. do as struck in navigation import and the oil contracts in the distribution of oil

between the places of production, refining and consumption? From the data provided mainly by books from Custom of Bahia Blanca, we will try to answer these and other questions.

Key words

Navigation, oil, Venezuela, Argentina

Introducción

*A*l comenzar la segunda mitad del siglo pasado, el modelo económico de acumulación sustitutivo de importaciones en Argentina mostraba, entre sus límites, al abastecimiento de petróleo. Este país tenía por entonces un consumo alto de este insumo,¹ una materia central para el desarrollo de un proceso de industrialización que había comenzado hacía dos décadas. El combustible se mostraba como su principal talón de Aquiles, sobre todo cuando éste modelo industrializador se hizo política de Estado durante el gobierno de Juan Domingo Perón (1946-1955). En efecto, desde los primeros años de la década de 1950 a los primeros de la siguiente, la convulsión política en Argentina hizo del petróleo una intersección entre economía y política en los debates públicos. Resolver la provisión de este insumo energético basal del desarrollo capitalista fue tanto una bandera política como una demanda, tan real como ineludible, si se pretendía profundizar o sostener una estrategia de desarrollo industrial. Las alternativas para ello conformaron un entramado en el que las disputas por la hegemonía de las multinacionales petroleras y las fricciones internas devinieron –y no sólo en Argentina- en fracturas dentro de los espacios políticos, golpes de

¹ Hacia 1964, 79 m³ por cabeza al año, detrás de estados Unidos (280 m³), los países escandinavos (180 m³), Bélgica (155 m³), Gran Bretaña (130 m³), Venezuela (118 m³), Alemania Occidental (115 m³), Francia (90 m³), Australia (90 m³) e Italia (85 m³) y delante de la ex Unión Soviética (75 m³), Japón (70 m³) y México (45 m³) (Zinser, 2013, p. 192).

Estado, gobiernos militares y democracias restringidas.

La política petrolera argentina enfrentó a facciones nacionalistas y aperturistas presentes al interior de cada una de las administraciones entre esos años. La empresa nacional de petróleo, Yacimientos Petrolíferos Fiscales (YPF), primera petrolera estatal de la historia, fue un bocado apetecido por las multinacionales petroleras durante golpe de Estado de 1930. Sobrevivió sin embargo a él y llegó a ser la empresa más grande de la Argentina precisamente por la no resolución de esa contradicción dentro de las propias fuerzas armadas golpistas (Solberg, 1986, p. 233). Años más tarde, estas contradicciones serían visibles al interior de las fuerzas políticas mayoritarias. Desde las negociaciones con el Eximbank y la Standard Oil de California del peronismo, hasta los contratos desarrollistas –que contribuyeron a una nueva fractura dentro de la Unión Cívica Radical—el otro partido político mayoritario en Argentina-, son muestras evidentes de la discordia en *propia fuerza*. *Desarrollo* fue el concepto que acompañó a este proceso, un norte que estimulaba adhesiones pero que resultaba polisémico en cuanto a la ruta a seguir para alcanzarlo (García Bossio, 2013).

Este marco, bastante conocido en su superficie y de absoluta vigencia en el pendular económico o *stop and go* del desarrollo de la Argentina, tuvo en el transporte de combustibles un tema preponderante. Para el traslado del crudo a las destilerías y para la distribución de los derivados hasta los centros de consumo se utilizaron medios de diferente tipo, como conductos (gasoductos, oleoductos y poliductos) y camiones tanque. Sin embargo, fuere producido en el país o importado, fue fundamental el transporte en buques por el extenso litoral marítimo y fluvial de Argentina. Bahía Blanca fue un nodo de esta trama de circulación (Risuleo, 2012) y hacia sus puertos acudieron tanto parte de la producción local como de la comprada en el exterior.

En el presente trabajo vamos a analizar el tráfico de combustible operado en el puerto de Bahía

Blanca entre 1951 y 1963, es decir desde la finalización del Primer Plan Quinquenal² del peronismo y el alcance del autoabastecimiento durante el gobierno del radical Arturo Frondizi.

Un párrafo para los antecedentes y las fuentes. En cuanto a lo primero, no abundan en relación al período o a la problemática. Podríamos destacar el clásico libro de Carl E. Solberg, (1986) acerca de los fundamentos nacionalistas detrás del tema petróleo en Argentina en diferentes administraciones con signos ideológicos opuestos y el artículo de Marcos Kaplan, (1985), el cual se detiene, en un carácter más reivindicativo nacionalista, en el período del Gobierno provisional (1955-1958) que asumió luego del golpe de estado de 1955 y refiere a las contradicciones ideológicas entre los diferentes proyectos pos peronistas sumadas a los intereses de los agentes involucrados. Finalmente el libro de Raymond Mikesell (2013) en el cual dos artículos analizan el caso argentino. En uno de ellos se examina el contenido de los contratos petroleros del Frondizi (Edwards, 2013) y el otro hace un detalle contable de los efectos de la inversión extranjera. Estos y otros trabajos que refieren al tema vamos a recuperarlos en sus aportes dentro de los contextos del trabajo. Por su parte, la fuente documental central que utilizamos son los *Libros de Entrada y Salida de Vapores del Puerto de bahía Blanca* (AGN-AI 4-4, 1951), la cual consta del registro de las embarcaciones y cargas de los diferentes puertos del complejo bahiense. Intentaremos una explicación de tipo estructural, en la cual pondremos al transporte naval de petróleo dentro de la problemática general de la provisión de ese hidrocarburo.

El análisis efectuado sobre la documentación de la Aduana de Bahía Blanca (AGN-AI 4-4, 1951) muestra la procedencia dominante de petróleo crudo y refinado desde Venezuela y de refinado desde las Antillas holandesas (Aruba y Curaçao) y de Trinidad y Tobago. Comenzaremos entonces con una breve reseña de la industria petrolera en esos países.

² En su mensaje al Congreso Nacional del 19 de octubre de 1946, el Presidente Perón presentó los lineamientos del Plan del Poder Ejecutivo sobre Realizaciones e Inversiones para el Quinquenio 1947-1951, que fue conocido posteriormente como "Primer Plan Quinquenal". En su segundo gobierno, en 1952, impulsó un segundo plan en el cual Perón hizo hincapié principalmente en fomentar las inversiones de capitales extranjeros en la industria y los sectores energéticos. No fue completado por el golpe de estado de septiembre de 1955.

Las multinacionales petroleras en Venezuela, Curaçao, Aruba y Trinidad y Tobago

En Venezuela y la región actuaban durante el período estudiado —en parte o en todo el proceso productivo petrolero— algunas formas societarias de las 7 hermanas (Edwards, 2013). Las *Siete Hermanas de la Industria petrolera* es una frase creada por Enrico Mattei, gestor de la industria petrolera moderna italiana, para referirse a un grupo de siete compañías que dominaban el negocio petrolero a principio de la década de 1960. Mattei empleó el término de manera irónica, para acusar a dichas empresas de cartelizarse, protegiéndose mutuamente en lugar de fomentar la libre competencia industrial, perjudicando de esta manera a otras empresas emergentes en el negocio.³ Ellas eran:

Nombre original	Trayectoria	País sede
Standard Oil of New Jersey (Esso)	Fusionada en 1999 con Mobil formó ExxonMobil.	Estados Unidos
Royal Dutch Shell		Países Bajos y Reino Unido
Anglo-Iranian Oil Company (AIOC)	Desde 1954 conocida como British Petroleum (BP)	Reino Unido
Standard Oil of New York	Desde 1963 conocida como Mobil	Estados Unidos
Standard Oil of California	Desde 1984 como Chevron.	Estados Unidos
Gulf Oil Corporation	En 1985 fue adquirida casi totalmente por Chevron, mientras que la otra parte de las acciones quedó en poder de BP	Estados Unidos
Texaco	Se fusionó con Chevron en 2001	Estados Unidos

Tabla 1: Evolución de las 7 hermanas. Elaboración propia en base a (Sampson, 1974)

La existencia de petróleo en Venezuela era algo conocido desde al menos el temprano siglo XIX y se le asigna al naturalista Alexander Von Humboldt su descubrimiento. En 1904 el presidente Cipriano Castro aprobó el primer Código de Minas del siglo XX, que reafirmó el principio de que el presidente de la república podía administrar y otorgar concesiones sin necesidad del consentimiento del Congreso, lo que abrió el periodo de permisos petroleros que se prolongará hasta 1956, cuando

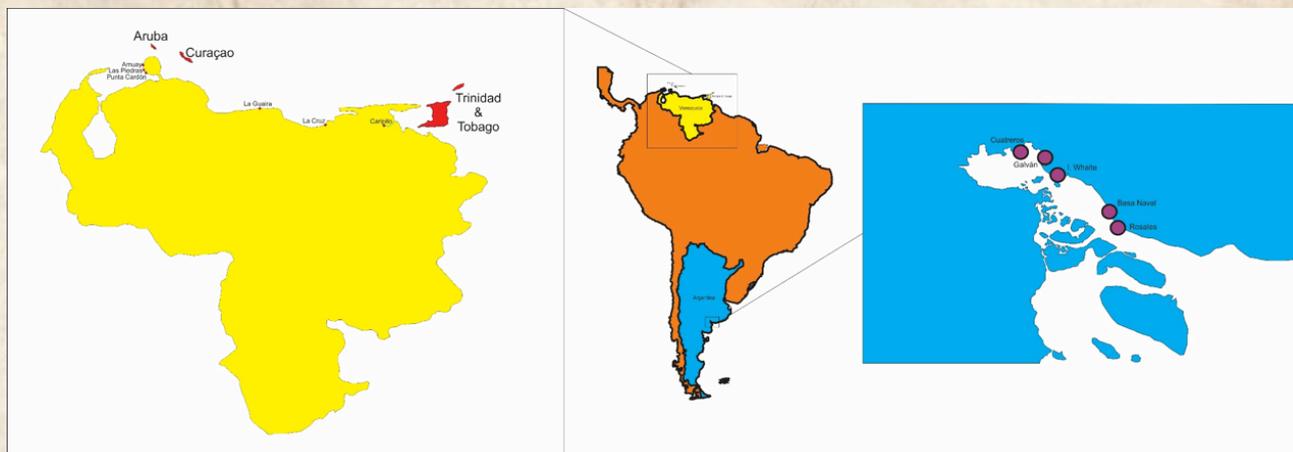
³ Mattei murió en forma dudosa en un accidente aéreo en 1962, cuando estaba a punto de entrevistarse con el presidente John Kennedy (muerto también en esas condiciones) para firmar un acuerdo con las petroleras.

otra dictadura militar, bajo el régimen del general Marcos Pérez Jiménez, otorgará las últimas concesiones petroleras del siglo pasado (Consalvi, 2012).

Las concesiones de Castro, a partir del Código de Minas de 1904, jugarán su papel a lo largo del siglo en manos de ingleses, holandeses o norteamericanos señala Simón Consalvi ¿Cuál fue el mecanismo? El presidente otorgó a partir de entonces una serie de concesiones a particulares sobre áreas petroleras venezolanas, no para ser explotadas por capitales venezolanos sino con el propósito de ser negociadas con inversionistas extranjeros. Los títulos podían ser negociados sin la consulta o el conocimiento del presidente de la república, pero no con gobiernos extranjeros. Así apareció en Venezuela el capital internacional de la mano de Sir Henry Deterding, de la Royal Dutch-Shell: la Colon Development Company, la Venezuelan Oil Concessions, la North Venezuelan Petroleum Company, la British Controlled Oilfields, todas subsidiarias de la Shell. Primerizados, pero no vencidos, los norteamericanos liderados por John D. Rockefeller llegaron en los años 1920 y pronto tomaron el primer lugar.

En 1943 no obstante, Venezuela aprobó una vasta reforma de su política petrolera con la Ley de Hidrocarburos, que ató los ingresos del Estado venezolano aún más estrechamente a la extracción de petróleo. Mientras que previamente el ingreso petrolero se basó principalmente en concesiones y tasas, la nueva ley los vinculó a los impuestos sobre la renta de la explotación minera. La ley establecía que las empresas extranjeras no podían obtener mayores ganancias sobre el petróleo que el que pagaran al Estado venezolano. Los ingresos petroleros crecieron continuamente, lo que condujo a una dependencia cada vez mayor del Estado de esta fuente sobre los impuestos sobre la renta individuales.

Por los años cincuenta, sin embargo, la industria petrolera mundial comenzó a sentir los efectos de una sobre oferta de petróleo, especialmente después de la mayor producción de petróleo en Medio Oriente y la imposición de cuotas de importación en los Estados Unidos. La consecuencia fue un



Mapa 1: Regiones exportadoras e importadoras de petróleo del presente estudio. Fuente: elaboración propia del autor.

crónico descenso del precio del petróleo. Con el fin de combatir este problema, en septiembre de 1960 los principales países exportadores de petróleo del mundo, en gran parte debido a la insistencia del gobierno venezolano, decidieron formar la organización de países exportadores petróleo (OPEP). También en 1960, Venezuela creó la Venezuelan Oil Corporation, que más tarde sería la base para la nacionalización de la industria petrolera de Venezuela en 1975 (Wilpert, 2003).

En el refinado, en Venezuela, actuaron Shell, ESSO y Gulf. Shell adquirió la Caribbean Petroleum Company, la cual había realizado la perforación del primer pozo comercial del país e inauguró en 1949 la refinería Cardón. En 1975 fue nacionalizada convirtiéndose en la filial Maraven, de PDVSA. Bajo el nombre de Standard Oil of New Jersey, la ESSO operó en Venezuela desde 1919 y a partir de 1928 a través de la Creole Petroleum Corporation, inaugurando la refinería de Amuay. Creole llegó a ser el primer productor mundial de petróleo. En 1954 la Socony Vacuum Oil, futura Mobil, otra de las compañías que integraría ExxonMobil, construyó la Refinería de El Palito. Con la nacionalización de 1975 la Creole se convirtió en la filial Lagoven de PDVSA, mientras que la Mobil, se convirtió en la filial Llanoven de PDVSA. Finalmente, La Gulf, una de las compañías que conformaría Chevron, inicia actividades de producción en el país en 1943. En 1948 esta misma

compañía inició la construcción de la Refinería de Puerto La Cruz a través de su filial Venezuelan Gulf Refining Co. (Vengref). En 1975 la Gulf fue nacionalizada convirtiéndose en la filial Meneven, de PDVSA. Como puede verse en el Gráfico 1, Venezuela duplicó su producción en el período estudiado.

Una característica de la explotación petrolera venezolana fue que el grueso del refinado del combustible se realizaba fuera del país. Por su cercanía por vía marítima, sus puertos de aguas profundas, su estabilidad política y la presencia de petroleras multinacionales, las refinerías de petróleo en Aruba, Curaçao, y Trinidad Tobago eran vitales para procesar el petróleo proveniente de ese país. En Aruba, la Lago Oil and Transport Company, propiedad de la Standard Oil of New Jersey (actual Exxon), fue inaugurada en 1929. En ese momento, las refinerías de petróleo de dicha empresa y sus instalaciones de almacenamiento eran las más grandes del mundo. Siguiendo sus pasos, la Refinería de Petróleo Eagle Oil abrió poco después. Durante las siguientes décadas, la industria petrolera fue el principal motor económico de Aruba. La Refinería de Petróleo Eagle Oil cerró y fue desmantelada a finales de 1950. Pero la refinería Lago, sin embargo, se mantuvo hasta 1985 cuando la Exxon la cerró por la caída de la demanda de petróleo.

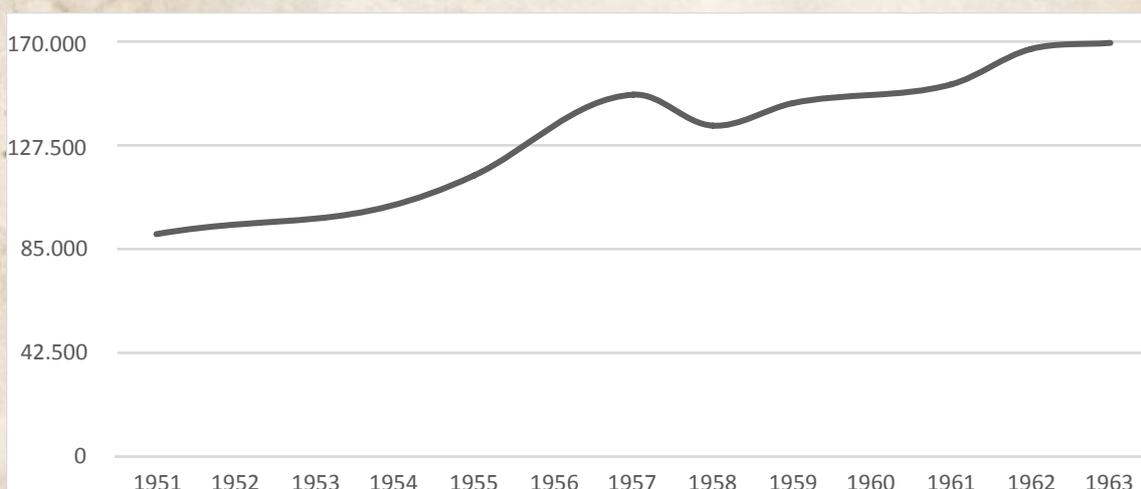


Gráfico 1: Producción de petróleo en Venezuela entre 1951 y 1963 en miles de toneladas. Fuente Vázquez Presedo, (1988, p. 207)

En Curaçao la Royal Dutch Shell con el nombre Compañía Petrolera Caribeña decidió construir una refinería en 1915, en el departamento de Schottegat, en la zona del puerto de Willemstad, que a inició sus operaciones en mayo de 1918. La refinería de Schottegat fue más tarde adquirida por la Shell Curacao N.V. Esta empresa llegó a emplear a más de 25.000 personas de distintas partes del mundo, pero la mayor parte de los trabajadores de esta industria eran venezolanos (Betancourt, 2001, p. 52). La refinería, construida y propiedad de la multinacional, fue vendida al gobierno de Curaçao, por la suma simbólica de un florín en 1985 y años más tarde fue arrendada a PDVSA. Trinidad y Tobago por su parte, posee una de las industrias de petróleo más antiguas del mundo.

Walter Darwent encontró los primeros depósitos de petróleo en 1866 pero la prospección comenzó en 1907 y cantidades comerciales no fueron encontradas hasta 1910. La industria con el tiempo se convirtió en el principal sector, superando a la agricultura. (Sergeant, Racha, & John, 2003). La Trinidad Leaseholds Limited (TLL) instaló la refinería de Pointe-a-Pierre, que como todas las refinerías del período era en base de alambiques para crudo del tipo caldera (GSTT, 2015), la cual devino en la refinería principal del país, sobre todo cuando en 1956, Texaco la compró. En 1937, cuando Trinidad y Tobago era todavía una colonia británica en todo sentido, BP bajo el nombre de Anglo Iranian Oil Company, se asoció con la Trinidad Leaseholds Limited (TLL y la United British Oilfields Limited, Shell) y formaron una empresa llamada Trinidad Northern Areas (TNA) para iniciar un programa de exploración en la zona norte. Esto en gran medida no prosperó y a la TNA posteriormente se le concedió una licencia para la exploración en el Golfo de Paria, situado entre la costa oeste de Trinidad y Venezuela. (Renwick, 2012). A diferencia de los esfuerzos de la cuenca del norte, *ésta era un ganador*, dice Renwick, donde se descubrió petróleo en 1954. BP Trinidad y Tobago (BPTT) la filial trinitense de BP, comenzó a operar en Trinidad y Tobago a partir de 1961, tras heredar Amoco Trinidad Oil Company y BP Amoco. La cercanía con los puertos petroleros de La Cruz y Caripito integró a Trinidad y Tobago en el refinamiento *offshore* del crudo venezolano.

El petróleo extraído de Venezuela y refinado allí o en las islas cercanas, fue provisto por las empresas multinacionales a la Argentina un ritmo decreciente durante el período estudiado. Este decrecimiento fue producto de las políticas petroleras que el Estado Argentino abordó durante el período. Veremos a continuación los grandes rasgos de esas políticas que implicó tres formas de Estado (democracia ampliada, dictadura militar y democracia restringida).

La política petrolera de Perón a Frondizi

Si bien, reiteramos, YPF resistió como empresa estatal al golpe de Estado de 1930 y la generación de petróleo en Argentina se expandió durante esa década más que duplicándose de 1.431.000 de m³ en 1930 a 2.959.000 en 1939 (Ferrerres, 2005, p. 321), la producción local no se hallaba preparada para enfrentar la crisis energética desatada durante la Segunda Guerra Mundial. Como ya había ocurrido en 1914-1918, el carbón comenzó a escasear, pero esta vez cayeron las importaciones de petróleo, de 2,1 millones de metros cúbicos en 1939 a 429.000 en 1943 (Solberg, 1986, p. 242). El consumo también se había incrementado dado que los ferrocarriles comenzaron a reconvertir sus locomotoras a combustible líquido y los buques comenzaban a dejar de ser impulsados mayoritariamente por turbinas a vapor generado por calderas a carbón (Mateo; Nogueira, 2014). También se habían difundido las usinas eléctricas a fuel oil, y muy fuertemente la industria automotriz de la mano de capitales estadounidenses en un episodio local de la lucha por la hegemonía que enfrentaba a ferrocarriles y carbón británicos con automotores y combustibles líquidos que favorecía la posición norteamericana.⁴

Durante la II Guerra Mundial, la producción, si bien creció un 22,9 % (de 2.959.000 m³ en 1939 a 3.638.000 en 1945), en términos reales significó un estancamiento que la industria local de maquinarias y equipos petrolíferos no podían superar. Para suplir la escasez de combustible al igual que en otras latitudes se recurrió al gasógeno, un aparato que funciona usando la gasificación,

⁴ Si bien la empresa holando-británica Royal-Duch Shell participó activamente en la provisión de combustibles líquidos durante el proceso.

procedimiento que permite obtener combustible gaseoso a partir de combustibles sólidos como el carbón, la leña o casi cualquier residuo combustible. El maíz, trigo y otros elementos fueron utilizados como combustible de este artefacto, que hacia 1944 cubría el 31,4% del consumo total de energía del país (Silenzi de Stagni, 1955, p. 69).

Terminada la guerra, las exportaciones tradicionales tuvieron una importante recuperación y se retornó a una suerte de normalidad de preguerra. La primavera duró apenas hasta 1949 (Rougier, 2012, p. 109 y pass.), cuando había alcanzado un punto importante de desarrollo el Plan Marshall, del que Argentina no participaba, y por lo contrario, el plan la desplazaba de muchos de sus mercados tradicionales. Ese mismo año, una reforma constitucional declaraba a todos los recursos minerales propiedad inalienable de la Nación y dotaba al Estado jurisdicción sobre todas las concesiones petroleras (aunque el gobierno no expropió a las empresas extranjeras).

En la industria petrolera la perforación y extracción por sí misma implica que el petróleo se desplace lateralmente durante el proceso. De cada pozo se extrae sólo alrededor del 25% de su caudal y debe perforarse nuevamente en otro lugar de la cuenca. Al asumir Perón las instalaciones de YPF se encontraban obsoletas para esta práctica y los Estados Unidos no estaban dispuestos a vender a su gobierno tecnología petrolera. El boicot norteamericano hacia la Argentina de 1942 a 1949 impidió que pudiera comprar equipos petroleros en el exterior mientras el Estado contaba con recursos para hacerlo. Cuando los equipos estuvieron disponibles para la compra ya no contaba con ellos por la política seguida con las reservas de divisas. Sin embargo, las empresas de ese origen no tuvieron inconveniente en proveer de combustibles y crudo a la Argentina, dado que el período coincidió con una baja progresiva o estancamiento de los precios hasta la creación de la OPEP en 1960. Entre 1947 y 1955 la producción creció el 22%, pero no podía satisfacer las demandas de la industrialización.

La política energética del primer peronismo no pasará a la historia por su eficacia por factores tanto

exógenos y como endógenos. El petróleo no fue priorizado por el primer peronismo. De hecho estuvo excluido del primer Plan Quinquenal —quizás por pensarse que la energía atómica lo reemplazaría a corto plazo como se desprende de los intentos realizados por el gobierno en esos años, idea que acompañó a Perón hasta el final de sus días (Garin, 2014, p. 100).

Mientras la demanda aumentaba exponencialmente, combinadas una cierta desidia organizativa dentro de la empresa —que hace suponer un vaciamiento- y las presiones de las multinacionales petroleras, evitaron el autoabastecimiento e incrementaron la dependencia. Tampoco se hizo nada serio para acordar a bajo costo la importación de petróleo iraní, ofrecido por la lucha antiimperialista de Mossadegh entre 1951 y 1953, a pesar de que YPF contaba con flota propia.



Figura 1: Embarque de barriles de petróleo 1932. Fuente: YPF, (1972, p. 147).

También fracasaron los intentos de negociar directamente con países latinoamericanos productores de petróleo como la ya mencionada Venezuela (principal origen de nuestras importaciones de

combustibles) por oposición de las burguesías locales y la influencia de las multinacionales petroleras en esos países. Finalmente, las tratativas con países del bloque socialista fueron tardías y limitadas. Un acuerdo con el Reino Unido de carne por petróleo reducía el petróleo ingresado a las necesidades de carne de los británicos.

Ya en el segundo plan quinquenal se acepta que *por el momento el petróleo es la fuente de energía más útil para cualquier país, máxime si se posee en el subsuelo que le pertenece*. (Perón en Cámara de Senadores, Diario de Sesiones, 1954, p. 19-21). La ESSO (Eastern Seaboard Standard Oil) y la Royal-Duch monopolizaban la industria privada del petróleo en Argentina. Al haberse cartelizado para ese entonces sus enfrentamientos eran menos violentos. Ambos grupos contaban con una buena red de transporte de fluidos. Hacia 1954, YPF proveía el 60% del combustible consumido en el país, Shell el 20% y ESSO el 13%.

El déficit comercial por las importaciones de combustibles era crítico en 1955 cuando inesperadamente Perón adoptó la conocida medida de contratar los servicios de la Compañía California Argentina de Petróleo, subsidiaria de la Standard Oil de California (SOCAL). Las condiciones del contrato, que entre otras concesiones otorgaba derechos de exploración y explotación por cuarenta años dentro de una superficie de 50.000 km² con características de enclave, levantó un escándalo tanto dentro de la oposición como del propio partido de gobierno. La oposición manifestó sus reparos encabezados por la Unión Cívica Radical en la persona del presidente de su Comité Central, Arturo Frondizi (Frondizi, 1954).

El Congreso no llegó a aprobar el acuerdo ya que cuatro meses después Perón era depuesto por un golpe militar. Por lobby de las *7 hermanas* se frustraron intentos de negociación con petroleras menores (grupo Odlum, Dresser, Consultores y Constructores de Panamá S.A. y Madlener entre otras). Las grandes, por su parte, apuntaron a lo seguro: es decir a las áreas ya exploradas. Los contratos con la California, además de un agente propagandístico fuerte para la oposición fueron

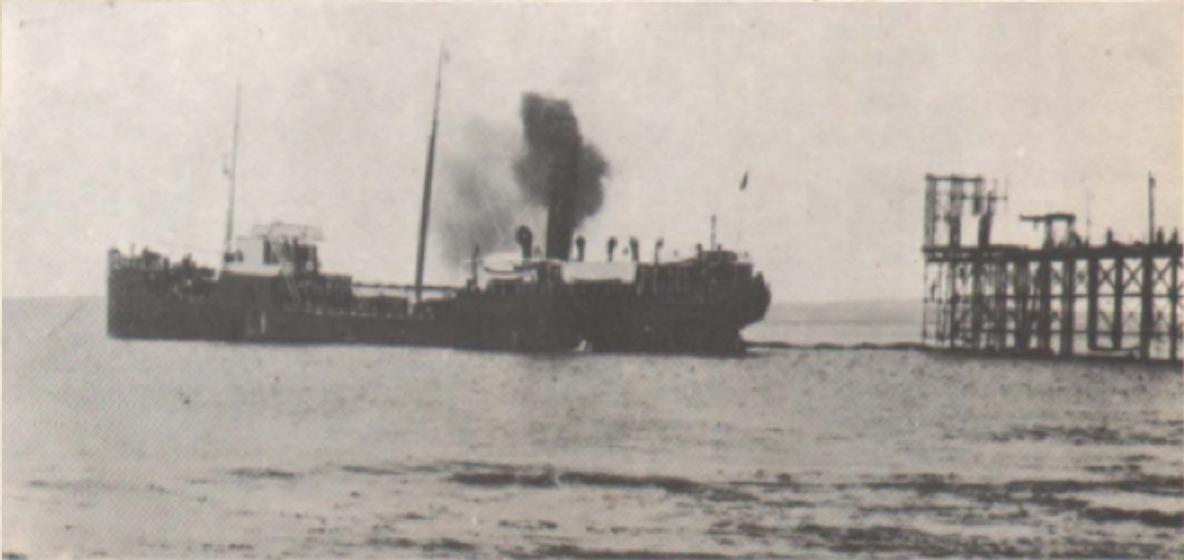


Figura 2: Buque tanque “*Wanetta*” (primero en transportar crudo desde Comodoro Rivadavia a Bahía Blanca).
Fuente: YPF, (1972, p. 137)

incluso un elemento para hacer dudar a la propia tropa peronista. Para el Reino Unido fue visto como un ataque directo a sus intereses en la región al dar cabida a su rival norteamericana. Perón fue derrocado y el gobierno provisional que lo sucedió, promovido por los grupos más concentrados del capital agropecuario, industrial y financiero y por el imperialismo británico amenazado por la irrupción de su rival norteamericano⁵ tenía el apoyo de una gran parte de la clase media afectada por la política peronista y *envenenada hábilmente* (Kaplan, 1985) contra las masas de trabajadores. Unidos por el espanto, se conformó un conglomerado heterogéneo de conservadores liberales (como Álvaro Alsogaray) y nacionalistas clericales (como Raúl Prebisch). Si bien coincidían en su antiperonismo y en la apertura al capital externo, las contradicciones aparecen en la política petrolera, mediada por la consigna antiperonista de la posibilidad de entrega del petróleo al capital extranjero. Por un lado se anunciaba el potenciamiento de YPF como empresa eficiente, moderna y equipada. Pero mientras tanto la empresa era colonizada por funcionarios vinculados al capital

⁵ Cuando los intereses del cartel eran afectados en su conjunto se aliaban la CIA y el MI6 para derrocar gobiernos democráticos como el de Mossadegh en 1953 e instalaban un gobierno complaciente como el Reza Pahlaví, cuando afectaban a uno de los cartelizados intrigaban de forma independiente.

británico (como el General Alfredo Intzaugarat, su director durante esta etapa) y se declaraba su incapacidad para afrontar la explotación. Declarará Intzaugarat al periódico *El Economista* (5-11-55) *Las empresas de capital británico han venido contribuyendo al abastecimiento que requiere el país en forma satisfactoria y conveniente, tanto desde el punto de vista de los productos como del transporte* (Kaplan, 1985, p. 220).

Por su parte, los funcionarios del Gobierno Provisional intentaban convencer a los Estados Unidos de que el nuevo gobierno era *sólido como una roca* y que las inversiones aquí eran seguras al punto de que los directivos del Eximbank (The Export-Import Bank of the United States, la agencia de créditos para exportaciones de los Estados Unidos) declarasen que estaban dispuestos a disponer de cualquier suma de dinero para los inversores norteamericanos que decidieran invertir en el negocio del petróleo en Argentina. (Kaplan, 1985, p. 222).

La estabilidad política para estas inversiones se hacía sin embargo necesario y el gobierno elegido por voto popular de Frondizi, alcanzado con un importante componente de voto peronista (proscrito de esas elecciones), auspiciaba un plan para terminar con la dependencia argentina del petróleo importado. En 1958 las importación de combustibles alcanzó los 272 millones de U\$, constituyendo el 62% del consumo interno. Entre 1951 y 1958 se había invertido la friolera de 1.700 millones de dólares (Solberg, 1986). Las importaciones de petróleo se incrementaron mientras el gobierno militar recurría al endeudamiento externo para equilibrar de esta forma su déficit sin aportar solución a este problema. Carl Solberg cita un párrafo de Arthur Whitaker, *especialista en temas argentinos* en el cual en 1956 decía que *no resultaría políticamente factible para ningún gobierno atraer la inversión petrolera extranjera y menos aún la de los Estados Unidos* (Solberg, 1986, p. 249). Probablemente tuviera razón a juzgar por sus resultados, sin embargo las circunstancias obligaron al propio Arturo Frondizi –quién había ganado las elecciones de febrero de 1958, es decir a 891 días de la caída de Perón con el 45% de los votos con argumentos neoperonistas- a recurrir a las petroleras extranjeras a pesar de su fuerte discurso con el cual había

fustigado a los antecedentes imperialistas del petróleo en 1954 (Frondizi, 1954) y donde proponía el monopolio de la empresa estatal. La deposición de Perón no había sido por sí misma una solución a los problemas energéticos, más bien los había agravado.

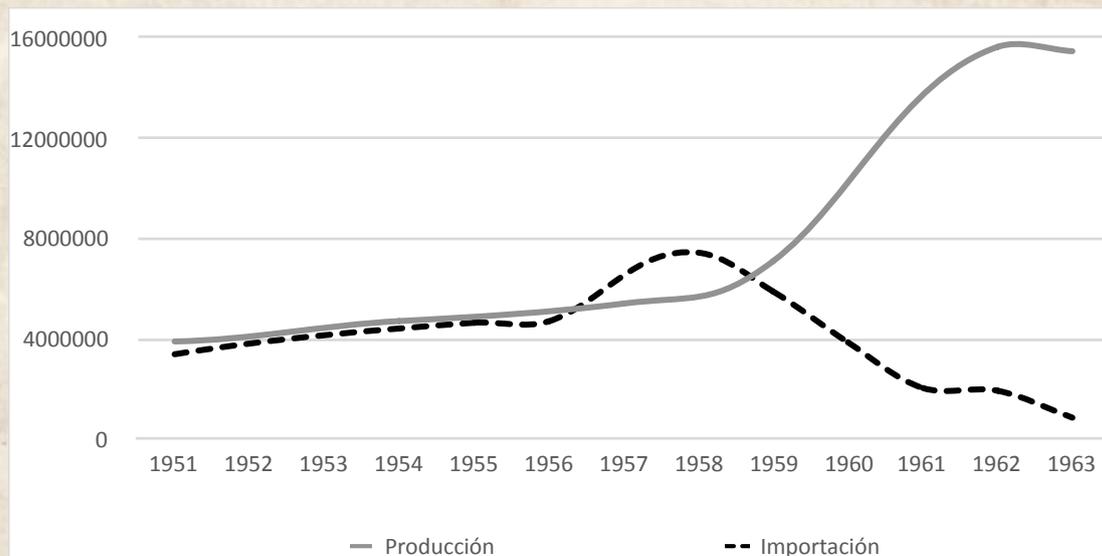


Gráfico 2: Importación y producción nacional de petróleo (1951-1963) en m³. Elaborado en base a Ferreres (2005, p. 323).

El programa de Frondizi daba un rol preponderante al petróleo en la creación de *una Argentina independiente y soberana* (Frondizi, 1963). Frondizi aborda lo que tituló la *batalla del petróleo* con contratos de diverso tipo firmados sin acuerdo del Congreso. El firmado con la Pan American Oil Co. (Standard Oil de Indiana) era arquetípico. Se le permitía perforar y extraer durante 30 años sobre una superficie de 4000 km² ya explorados por YPF. La empresa nacional compraría a 10 dólares el m³, pagando seis de ellos en dólar físico y el resto en pesos al cambio oficial. La operación era libre de impuestos y no ponía límites a la repatriación de ganancias. Nueve compañías invirtieron 200 millones de U\$d entre 1959 y 1962 multiplicándose en ese lapso por tres (de 5,7 millones de m³ a 15,6 como vemos en el Gráfico 2) la producción petrolera. La relación entre las explotaciones estatales y privadas fue la siguiente:

Año	Total de yacimientos	Explotación estatal		Explotación privada	
		Yacimientos	% de la producción total	Yacimientos	% de la producción total
1951	3.889	2.958	76,1	931	23,9
1952	3.946	3.097	78,5	849	21,5
1953	4.532	3.711	81,9	821	18,1
1954	4.702	3.917	83,3	785	16,7
1955	4.850	4.067	83,9	783	16,1
1956	4.930	4.153	84,2	777	15,8
1957	5.398	4.656	86,3	742	13,7
1958	5.669	4.964	87,6	705	12,4
1959	7.087	6.127	86,4	960	13,6
1960	10.153	7.126	70,2	3.027	28,8
1961	13.428	9.134	68,0	4.294	32,0
1962	15.614	10.438	66,9	5.176	33,1
1963	15.445	10.319	66,8	5.126	33,2

Tabla 2: Explotaciones de petróleo en Argentina según tipo de yacimiento entre 1951 y 1963 en miles de m³. Fuente: elaborado en base a Solberg, (1986, p. 260 a 262).

Como puede verse la producción nacional se duplicó mientras un tercio fue provista por las empresas privadas. En 1963, ya sin Frondizi en el ejecutivo derrocado por otro pronunciamiento militar que tenía —entre otros-, también a los contratos como argumento, se importaba sólo el 3%. Sin embargo, la repatriación de capitales que hacían las empresas ahogaba el ahorro y convertía al autoabastecimiento en los hechos a una ilusión contable. Pasemos ahora a analizar los roles del complejo portuario de Bahía Blanca y la navegación en este proceso.

El puerto de Bahía Blanca

Bahía Blanca es desde hace más de un siglo el mayor distrito naviero atlántico al sur de

Buenos Aires, un nodo ferroviario muy importante y la salida natural de la mayor parte de los cereales del sur de la provincia de Buenos Aires. Bahía Blanca es también un nodo de oleoductos y gasoductos de las cuencas neuquinas y del Golfo de San Jorge, con lo cual su vinculación con la industria petrolera y petroquímica tiene fundados antecedentes (ver por ejemplo Odisio, 2008). También, sobre todo en el período estudiado, este puerto recibía productos de importación, sobre todo combustibles. El puerto o distrito portuario de Bahía Blanca está ubicado a 562 millas por mar del de Buenos Aires hacia el sur. Consiste de una bahía formada por un estrecho brazo de mar con dos fondeaderos: uno interno donde se ubicaban cuatro puertos comerciales (el complejo de Ingeniero White, Puerto Nacional, Galván y el Muelle Cuatrerros) y otro más hacia la boca de la bahía, denominado *Puerto Belgrano* y ocupado por la Base Naval de ese nombre y Puerto Rosales, (ex Arroyo Pareja), un puerto entonces auxiliar y controlado por la base naval. Dice Gustavo Chalier: *en 1947, marcando el fin de una era. En ese contexto, el viejo puerto pasó a denominarse Puerto Rosales y fue puesto bajo administración de la Armada que, luego de un incendio, desmanteló galpones, grúas y edificaciones consideradas obsoletas, desactivándolo en forma total.* (Chalier, 2012, p. 173).

Los movimientos internos del petróleo tenían en el puerto y en las instalaciones complementarias de almacenaje comodidades necesarias, pero que era conveniente racionalizar en bien de la propia seguridad portuaria, evitando la dispersión de estas actividades y su canalización a un lugar determinado. Puerto Galván era el que se utilizaba en forma preferente para este tipo de tráfico, desde el cual también se encauzaba hacia zonas de muelles destinados a exportaciones cerealeras, acarreando los problemas propios de tal desvío. Este puerto, con una longitud de muelles de 1371 metros, fue construido por lo ex ferrocarriles británicos. La Junta Nacional de Granos y Elevadores (organismo estatal que concentraba el comercio de granos) fundó jurisdicción sobre los elevadores de este puerto, pero los muelles quedaron bajo la administración nacional portuaria. El puerto era usado a la vez para la carga de cereales y para la descarga de buques tanque.

En 1926 comenzó a trabajar en Bahía Blanca la destilería Isaura, de capitales argentinos fundada por Ricardo Eliçabe un año antes, que procesaba petróleo proveniente de Challacó, Neuquén. En 1928 ESSO (Eastern Seaboard Standard Oil) construyó una destilería en Puerto Galván (Stratta, 2013, p. 95). Las compañías importadoras de petróleo tenían sus tanques cerca del puerto, conectados por tuberías a todo lo largo de los muelles 8 y 9. Las siguientes empresas y tuberías estaban disponibles hacia 1963:

Empresa	6"	8"	10"	12"	14"
ESSO			1	1	1
La Isaura	1	1			
FFCCAA		2			
Shell Ltd.	2				
YPF	2				

Tabla 3: Instalaciones de bocas de combustibles en Puerto Galván hacia 1960. Fuente (Lacroix & Anderson, 1963)

Había cinco atracaderos disponibles para buques oceánicos con líneas férreas a lo largo del muelle, usados para la descarga de buques tanques de YPF, Shell Argentina y la ESSO Refinerías de Petróleo S.A.

Salían por allí rumbo a otros puertos argentinos el petróleo procedente desde Plaza Huincul. Por los años 1960 se discutía si se preferirá una zona próxima a Puerto Rosales para el tráfico petrolero, lo cual se impuso luego del período; la primera monoboya⁶ construida por YPF data de 1962 y ese

⁶ Una mono boya es una estructura auto flotante que permite amarrar un buque tanque y al mismo tiempo entregar o recibir a través de ella, Cualquier tipo de hidrocarburo. La mono boya o *Single Point Mooring* (punto sencillo de amarre) permite al buque amarrado a ella girar libremente alrededor de su estructura, ubicándose en la misma dirección del viento y la corriente marina, de tal forma que el buque amarrado a la SPM ofrece la menor resistencia a las fuerzas de las olas, corrientes y vientos (Perdomo, 2013).

puerto en 1967 dejó de pertenecer a la Armada y pasó a la administración Nacional de Puertos. Así que en la década de 1960 entró a reactivarse este puerto, no ya como terminal frumentaria, es decir de cereales (tal como pensaban los franceses) sino petrolera (Chalier, 2009, p. 165).

La importación se fue reduciendo en este puerto a materiales diversos que se emplean para la construcción del Gasoducto del Sur y a entradas más regulares de petróleo, las que fueron decayendo ostensiblemente, como parece lógico, hacia 1963.

Puerto Galván, en consecuencia, fue el principal puerto petrolero del atlántico bonaerense hasta al menos la finalización del oleoducto Challaco-Puerto Rosales en 1961, cuando comenzó a ser desplazado por éste.

La importación de petróleo en Argentina y en Bahía Blanca

La primera pregunta que nos hacemos es ¿cómo fue la evolución de la importación de petróleo en Bahía Blanca en relación con la total del país? El Gráfico 3 la muestra muy claramente. Si bien el petróleo ingresa a Bahía Blanca en proporciones muy limitadas del total nacional, nunca llegando al 20% (y por eso utilizamos dos escalas), vemos que salvo una digresión en 1959 la progresión es equivalente. Al haber destilerías en Bahía Blanca y al no discriminar la fuente aduanera entre crudo y refinado, tomamos a estas dos formas en su conjunto.

En ambos desarrollos vemos una muy leve tendencia ascendente durante los años del peronismo, con un pico en 1954 para Bahía Blanca y en 1955 para el total del país (269.807 y 4.621.400 m³ respectivamente), con una media de 210.175,4 y 4.032.680,0 m³ para cada sector para el lustro 1951-1955 y con una tendencia central en ascenso, lo cual es coherente con el cambio hacia una política más pragmática de los últimos años de ese régimen. Durante el gobierno provisional se observa una crisis de la producción interna debido probablemente a una relación desfavorable entre

la demanda de hidrocarburos y la producción local que apenas se había incrementado poco más de un 16% (Tabla 2). El pico de importación se dio tanto en Bahía Blanca como en el total del país en el año 1958 con 983.074 y 7.555.300 respectivamente. La media según la dimensión local o nacional para el período 1956 a 1958 fue de 551.412,5 y 6.335.300,0 m³ por conjunto espacial, es decir más del doble que durante en los últimos años del peronismo para Bahía Blanca y un 57% más para el total del país. Por último, observamos el particular comportamiento de la importación de petróleo durante el gobierno desarrollista de Arturo Frondizi. En el lustro 1959 a 1963 la media se redujo a nivel nacional a cerca de un tercio (2.775.110,8 m³) mientras en bahía Blanca se redujo sólo a cerca de la mitad (290.510,3 m³). Lo resaltante de este período, como era esperable por otro lado, es el fuerte descenso de la importación, sobre todo a partir de 1960 cuando comienza a reflejarse por debajo de los máximos valores históricos. El año 1963 presenta niveles tendientes a 0, tanto a nivel local como nacional. Esta es la representatividad del puerto de Bahía Blanca en la importación de combustibles.

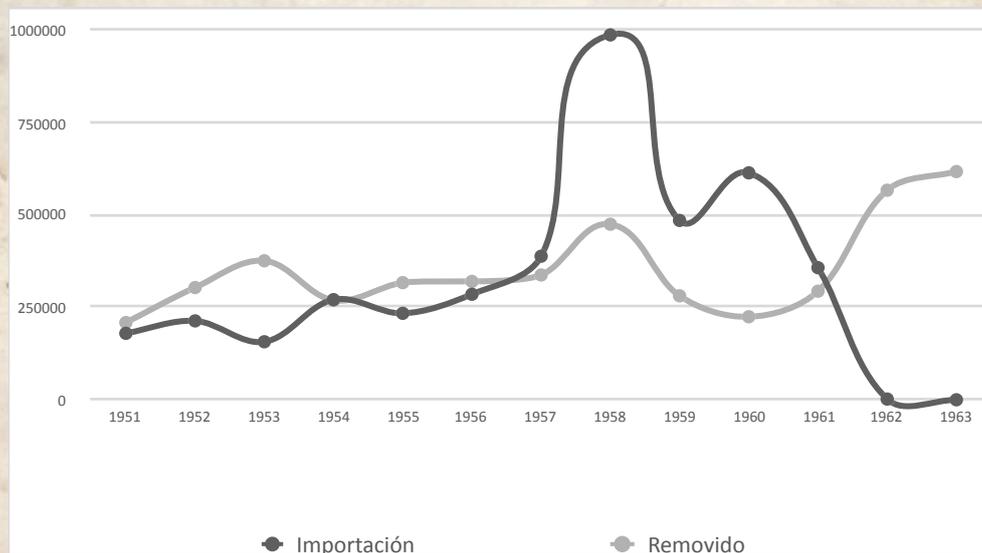


Gráfico 3: Evolución de las descargas de petróleo importado en Bahía Blanca entre 1951 y 1963. Fuentes (AGN-AI 4-4, 1951; IAPG, 2008)

El petróleo importado llegaba al país obviamente desde otros países petroleros. La segunda

pregunta que nos hacíamos entonces era ¿cuál era el origen geográfico de ese petróleo? La tabla 4 es también concluyente: salvo en el primer año en el cual el petróleo (aquí decididamente refinado) provenía en una cuarta parte de las Antillas Holandesas (Curaçao y Aruba) y de Trinidad y Tobago y el resto de Venezuela, y que tenemos algunos esporádicos envíos desde los estados Unidos o seguramente reenviado desde Brasil, el grueso del petróleo –y nos animamos a decir en crudo– provenía de Venezuela, en su totalidad en cinco períodos.

Año	Antillas Holandesas	Brasil	Trinidad y Tobago	USA	Venezuela
1951	18,9	0	5,3	0	75,7
1952	0	0,89	0	0	99,1
1953	0	0	0	0,4	99,6
1954	0	0	0	0	100
1955	0	0	0	0	100
1956	0	5,5	0	0	94,5
1957	0	0	0	0,7	99,3
1958	0	0	0	0	100
1959	0	0	0	0	100
1960	0	0	0	0	100
1961	0	0	0	0	100

Tabla 4: Buque tanque provenientes de Venezuela que descargaron hidrocarburos en Bahía Blanca entre 1951 y 1961. Fuente (AGN-AI 4-4, 1951)

Los puertos de origen venezolano de petróleo fueron Amuay, Las Piedras y Punta Cardón en el estado de Falcón; Caripito en el estado de Monagas, La Guaira en el estado de Vargas y La Cruz en el estado de Anzoátegui, es decir de las cuencas este y oeste del frente marítimo venezolano (ver Mapa 1). La importación, obvio también, se realizaba a bordo de buques tanque. 260 embarcaciones provenientes de Venezuela entre esas fechas a un promedio de casi 24 embarcaciones anuales, descargaron combustibles en Bahía Blanca. Lo cual nos lleva a una tercera pregunta ¿Quiénes



Figura 3: Buque ESSO Brazil en Bahía Blanca. Fuente: www.histarmar.com.ar

transportaban el petróleo importado? Medido en cantidad de buques, la bandera nacional que más se destacó fue la noruega con cerca del 32,2% de los arribos. Siguen dos *banderas de conveniencia* (Mateo, 2015), en este caso las banderas panameña (23,3%) y liberiana (20,9%). Muy lejos se encontraban buques de bandera nacional norteamericana (7,8%). En conjunto estas embarcaciones cubrían casi el 85% de la importación repartiéndose el resto entre nueve países.

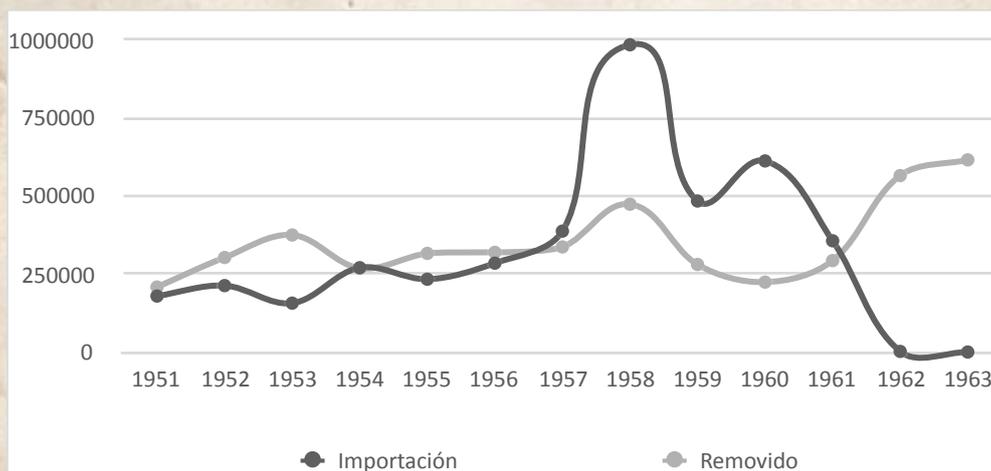
Medidas en toneladas de registro bruto (TRB)⁷ la representación de las banderas es muy similar destacándose por su porte el buque tanque de bandera inglesa *Stanmore* de 16.315 tn, mientras el resto oscilaba entre las 5.000 y 7.000 TRB.

Desafortunadamente no hemos podido todavía vincular a la totalidad de las embarcaciones a las

⁷ El TRB, en español "tonelaje de registro bruto" y en inglés GRT (*gross register tonnage*) o simplemente GT (*gross tonnage*), es la sumatoria del volumen cerrado total del barco, que incluye el volumen de bodegas, depósitos, sala de máquinas, acomodación, puente, pañoles y todo espacio cerrado que pueda cubicarse. La unidad de medida es la "tonelada Morson" que son 100 pies cúbicos o 2,83 m³. Es decir, si un buque tiene en sus espacios cerrado 2.830 m³, su TRB será de 1.000 TRB (1000=). Es una medida que se usa para el cálculo de tasas a pagar, tanto en puertos como en canales, por lo cual aparece reflejada en las fuentes portuarias. Lo que es propiamente el peso del barco, es decir, el peso del casco, motor, accesorios, etc. se llama desplazamiento standard. Los barcos mercantes no lo usan para nada, pero en cambio es el que se usa con los barcos de guerra.

empresas petroleras, pero las que sí hemos podido identificar provenían en su mayoría de armador independientes, seguida por la flota de ESSO, mucho más atrás las naves de Shell y apenas tres casos de buques de YPF. Es de notar que Venezuela no aportó flota (ni por armador ni por bandera) a la remisión del petróleo extraído de su suelo durante esos años, al menos al puerto de Bahía Blanca ¿Tenía la flota petrolera nacional capacidad para intervenir en el transporte de petróleo? ¿Cómo participaban de él?

Las refinерías de petróleo en Argentina obtuvieron una media del 60% de la materia prima desde las cuencas petroleras nacionales, por ejemplo y dominante en el período, desde Comodoro Rivadavia. En los libros de aduana el transporte de petróleo u otra mercancía dentro del espacio aduanero nacional, se denomina y se registra como *removido*.⁸ Durante todo el período estudiado, importación y removido se conjugaron permanentemente con diferentes magnitudes. En el Gráfico 2 vimos cual fue el devenir de la producción dentro del país y de la importación durante el período estudiado ¿Impactó esto en la presencia de embarcaciones en los puertos bahienses? Veamos un par de gráficos que aclararán esta cuestión.



⁸ La destinación de removido es aquella en virtud de la cual la mercadería de libre circulación en el territorio aduanero puede salir de éste para ser transportada a otro lugar del mismo, con intervención de la aduana de salida y de destino, sin que durante su trayecto atravesase o haga escala en un ámbito terrestre no sometido a la soberanía nacional. También se considera destinación de removido el transporte de mercadería de libre circulación en el territorio aduanero por ríos nacionales de navegación internacional entre dos puntos de dicho territorio (Ministerio de Economía, Secretaría de Comercio exterior, Glosario Aduanero (disponible en <http://www.comercio.gob.ar/web/paginas/321/glosario.html>).

Gráfico 4: Relación entre importación y removido de petróleo en Bahía Blanca entre 1951 y 1963. Fuente AGN-AI 4-4, 1951

Aunque con algún retraso en el cruce con respecto al Gráfico 2, la transición es reflejada por la información de la aduana bahiense. Vemos en el Gráfico 4 un comportamiento similar y coherente con el global, con una leve alteración que puede deberse a la capacidad de refinamiento y a las necesidades de distribución nacional de los hidrocarburos. Es decir, el petróleo importado superó al de origen nacional entre 1957 y 1961, siendo superado el resto de los años por el traído desde cuencas argentinas ¿quiénes lo transportaron? Veamos otro gráfico.

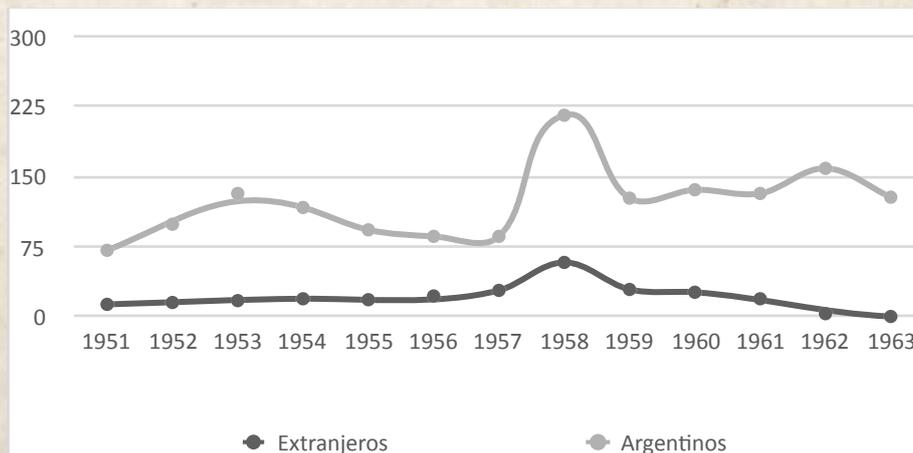


Gráfico 5: Relación entre buques tanque de bandera nacional y extranjera en Bahía Blanca entre 1951 y 1963. FuenteAGN-AI 4-4, 1951

Entre 1951 y 1963 recalaron en Bahía Blanca 1.849 buques tanque con una media de 142 al año. Sin embargo, como venimos viendo y con fluctuaciones, sólo una parte del petróleo provenía de la importación. Lo cual nos lleva a una última pregunta: ¿Cómo impactó la política petrolera en la navegación de cabotaje petrolero?

La transportadora nacional fue mayoritariamente YPF. En los primeros años de esta empresa, un sinnúmero de dificultades debían resolverse a cada paso que daba la industria petrolera argentina, principalmente las relacionadas con el destino del fluido extraído, que se almacenaba en un



Figura 4: Buque tanque “*Presidente Perón*.” Fuente: www.histarmar.com.ar

principio a cielo abierto. En un temprano informe redactado en febrero de 1911, la Comisión Administradora de la producción petrolera –presidida por el ingeniero Luis Augusto Huergo-, encargada de iniciar la producción de petróleo a escala industrial, expresaba la necesidad de contar con depósitos, con una destilería y con instalaciones de carga en la costa del Golfo de San Jorge, además de construir o alquilar buques tanque. También planteaba que era indispensable instalar tanques de acero con cañerías de recepción y equipos de bombeo en los puertos de Buenos Aires, La Plata, Santa Fe, Rosario, Bahía Blanca, en las costas entrerrianas y en los enclaves patagónicos de San Antonio y Puerto Deseado (Stratta, 2013).

Shell había debutado como importadora de combustibles en los años de la Primera Guerra Mundial, con la llegada del “San Melito”, el buque petrolero más grande del mundo en ese entonces, que traía una carga de *fuel oil* y asfalto mexicanos. Bajo la administración de Enrique Mosconi la empresa YPF obtuvo el traspaso de los dos petroleros, el “Ingeniero Luis A. Huergo” y “Aristóbulo del Valle”, adquiridos con sus fondos y que dependían del Ministerio de Marina. A estas dos naves agregó los buques tanque “12 de Octubre”, “Santa Cruz”, “Ministro Lobos”, “Florentino Ameghino” y “Ministro Frers” (Vedoya, 1974, p. 91) y más tarde el “Danville” de 5.500 toneladas, adquirido al *Shipping Board* americano en 300.400 dólares.

Durante 1945 fueron incorporados a la flota petrolera estatal 3 buques tanques: el “San José”, el “San Antonio” y el “General Mosconi” este último de 3.950 toneladas y construido en astilleros nacionales. Durante 1947 llegó al país el buque tanque “San Clemente” y un año después se incorporaron los petroleros “San Julián” y “San Sebastián”, y las unidades de carga seca “Caleta Olivia” y “Caleta Córdova.” En 1951 el “Presidente Perón” (luego del golpe de estado de 1955 “General Las Heras”) y el “General Pueyrredón”, y al año siguiente el buque tanque “Eva Perón” (rebautizado “Fray Luis Beltrán” tras el golpe). La flota petrolera del Estado siguió creciendo en 1952. Luego de ese año detuvo su desarrollo y no fue suplido por otros medios de transporte. Hacia 1970 YPF contaba con una flota de 29 buques tanque (20 de ultramar y 9 fluviales) pero todavía debía arrendar bodega a empresas navieras (YPF, 1972). Se sumaba a esta capacidad la de las flotas propias tanto de ESSO como de Shell.



Figura 5: Buque tanque “General Güemes”. Fuente: http://www.flotaypf.com/fotos/GGUE_2.jpg.

Centrados en el puerto de Bahía Blanca, vemos en los gráficos 6 y 7 que el transporte de combustible hacia allí estuvo mayoritariamente en manos de naves nacionales pertenecientes a YPF, tanto en cantidad como en volumen de las embarcaciones.

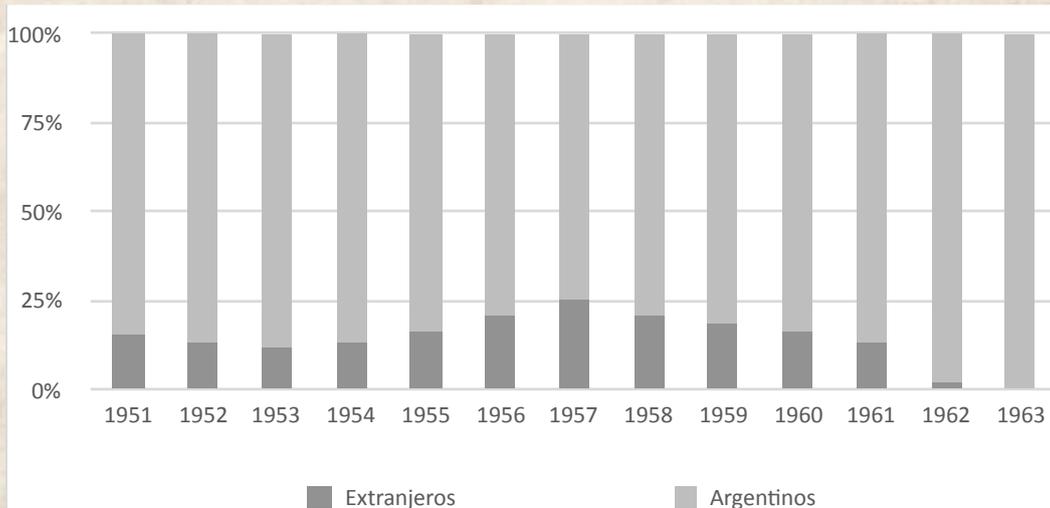


Gráfico 6: Cantidad de buques tanques argentinos y extranjeros arribados a Bahía Blanca entre 1951 y 1963. Fuente (AGN-AI 4-4, 1951)

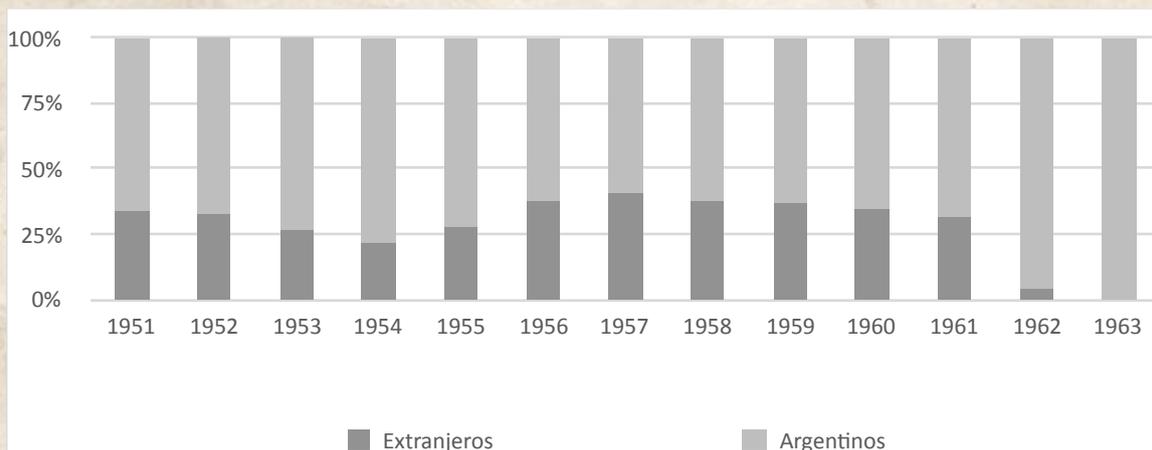


Gráfico 7: Toneladas de registro bruto de buques tanques argentinos y extranjeros arribados a Bahía Blanca entre 1951 y 1963. Fuente (AGN-AI 4-4, 1951)

En coherencia con las importaciones de petróleo a nivel nacional se nota un incremento muy

importante en la segunda mitad de la década de 1950, sobre todo durante el Gobierno Provisional dictatorial. En el Anexo 1 del presente trabajo desagregamos por año y bandera estas embarcaciones, destacándose detrás de la apabullante presencia de la flota argentina (con 1469 embarcaciones y 4.496.746 TRB) seguida muy lejos por la flota de bandera noruega (73 buques y 517.605 TRB) luego de dos *banderas de conveniencia*, como la de Panamá (64 buques y 480.592 TRB) y la de Liberia (44 buques y 307.171 TRB).

El impacto en la industria naviera que tuvo el petróleo, cuestión que ha sido analizada tanto para Brasil como para México (Farias de Moraes, 2014), no lo ha sido sin embargo considerado en la historia de la industria petrolera en Argentina a excepción de los trabajos de Juliana Frassa y Cintia Russo (Frassa & Russo, 2012) al igual que en otros países productores de este insumo.

Consideraciones finales

Este trabajo es un primer intento de generar algunas precisiones acerca de un tipo de navegación, la de buques tanque, y su relación con la política petrolera seguida por los tres gobiernos de contextura ideológica muy diferente que administraron el ejecutivo nacional en Argentina entre 1951 y 1963.

En primera instancia hemos reseñado la actividad petrolera en las Antillas Holandesas, Trinidad y Tobago y Venezuela por ser éstas las fuentes del petróleo importado según los registros de la aduana, donde se observa la fuerte presencia de las multinacionales petroleras en sus territorios y el escaso margen que quedaba para acuerdos bilaterales entre el Estado argentino y sus gobiernos, sobre todo por la escasa participación de flotas nacionales en el transporte.

Seguidamente resumimos la política petrolera de los diferentes gobiernos que detentaron el ejecutivo nacional en Argentina, en el cual observamos la divergencia al interior de las vertientes tendientes hacia una industria de hegemonía nacional y otra sesgada por intereses extranjeros y

aperturistas que se conjugaron ante la ingente necesidad de resolver un problema central para el desarrollo de una industria sustitutiva (o sin adjetivos) nacional.

A continuación vimos a Puerto Galván, dentro del complejo portuario bahiense, como un puerto especializado en combustibles, el más importante del atlántico bonaerense al menos hasta el desarrollo de la monoboyas de Puerto Rosales. Actualmente, el 50 % de los embarques del sistema portuario de la Bahía Blanca corresponde a Puerto Rosales, en concepto de embarques de petróleo por las dos monoboyas ubicadas en sus cercanías (Punta Ancla).

Hasta aquí descripciones contextuales de un tema mejor o peor conocido. Buscamos después poner precisiones y vimos cómo Venezuela, o mejor dicho el petróleo venezolano, probablemente crudo, era el que preferentemente llegaba a Bahía Blanca, exportado por quienes controlaban esta industria en ese país antes de su nacionalización ¿Se podrían haber trazado convenios bilaterales bajo estas circunstancias? Me atrevo a decir que no.

La importación y el ingreso de petróleo en Bahía Blanca en relación al total del país resultaron coherentes y siguieron mucho más que *Grosso modo* el mismo proceso que el total del país y en correlación casi idéntica se reflejó en este puerto la tendencia al autoabastecimiento.

En cuanto al transporte de petróleo, las navieras independientes de las grandes empresas al parecer fueron sus principales transportadoras del petróleo importado y en Argentina la flota de YPF se vio favorecida en todo el período y singularmente durante los contratos petroleros del desarrollismo *frondicista*. En efecto, la internacionalización de una parte importante de la extracción como efecto colateral, influyó positivamente en la navegación de la flota nacional, un aspecto no considerado en la ecuación acerca del autoabastecimiento que estimulaba la industria naval a la vez que generaba puestos de trabajo para quienes operaban la flota.

Tampoco ha sido considerado el impacto que la creación de la OPEP tuvo en los precios

internacionales mientras las multinacionales petroleras actuaban en la extracción en Argentina. Tampoco el paralelo crecimiento de la explotación por parte de YPF ante el ingreso de *know-how*, expertise y tecnología que ingresó junto a las multinacionales.

Lo notable es que mientras Venezuela había iniciado un camino que culminaría con la nacionalización del petróleo, el país que más había resistido a los embates de las grandes multinacionales petroleras había comenzado un derrotero opuesto.



Figura 6: Buques petroleros en Puerto Galván. Fuente: www.ingenierowhite.com

Bibliografía

AGN-AI 4-4. (1951). Registro de entrada y salida de vapores 1951-1982. Bahía Blanca: Administración Nacional de Aduanas.

- Betancourt, R. (2001). Petróleo venezolano refinado fuera de Venezuela. In *Venezuela, política y petróleo* (pp. 52–55). Caracas: Universidad Católica Andrés Bello.
- Chalier, G. (2009). Francos vs. libras. El puerto de Arroyo Pareja o la lucha por la hegemonía económica en aguas de la Bahía Blanca. In J. y A. N. Mateo (Ed.), (pp. 163–172). Mar del Plata: GESMar-UNMdP.
- Chalier, G. (2012). El puerto comercial de Arroyo pareja. Un emprendimiento francés en la argentina de comienzos del siglo XX. *Quaderns d'Història de l'Enginyeria*, XIII, 155–177.
- Consalvi, S. A. (2012). Las primeras concesiones petroleras en Venezuela. Retrieved from <http://runrun.es/opinion/historia/43036/las-primeras-concesiones-petroleras-en-venezuela-por-simon-alberto-consalvi.html>
- Edwards, G. G. (2013). Foreign Petroleum Companies and the State in Venezuela. In *Foreign Investment in the Petroleum and Mineral Industries: Case Studies of Investor-Host Country Relations* (pp. 101–128). Avington: Routledge.
- Farias de Moraes, F. (2014). História econômica comparada da marinha mercante e da construção naval no Brasil e México, no século XX. In C. IV (Ed.), *Cuarto Congreso Latinoamericano de Historia Económica*. Bogotá.
- Ferreres, O. (2005). *Dos Siglos de Economía Argentina 1810 - 2004*. Buenos Aires: Norte Y Sur.
- Frassa, J., & Russo, C. (2012). Trayectoria reciente y perspectivas futuras de la industria naval pesada argentina: los astilleros estatales. *Revista de Estudios Regionales*, 8, 77–98.
- Fronzizi, A. (1954). *Petróleo y política: contribución al estudio de la historia económica argentina y de las relaciones entre el imperialismo y la vida política nacional*. Buenos Aires: Raigal.
- Fronzizi, A. (1963). *Petróleo y Nación*. Buenos Aires: Editorial transicion.
- García Bossio, H. (2013). “Desarrollismo cepalino vs desarrollismo frigerista: la Junta de Planificación Económica de la Provincia de Buenos Aires en la experiencia argentina (1958-1962).” *Temas de Historia Argentina Y Americana*, 21, en línea. Retrieved from <http://bibliotecadigital.uca.edu.ar/repositorio/revistas/desarrollismo-cepalino-vs-frigerista.pdf>
- Garin, A. J. (2014). *El último Perón 40 años después*. Buenos Aires: Editorial Dunken.
- GSTT. (2015). History of Trinidad's Oil. Retrieved April 15, 2015, from <http://www.thegstt.com/>

education/history-of-trinidads-oil/

IAPG. (2008). *Centenario del petróleo argentino 1907-2007*. Buenos Aires.

Kaplan, M. (1985). *Aspectos del Estado en América Latina*. Universidad nacional autónoma de México.

Lacroix, C. P. M., & Anderson, J. J. (1963). *The mar year book. River Plate Manual*. Buenos Aires: Platt S.A.

Mateo, J. Paraísos Navales: de la bandera nacional a la de “PanLibHonCo”. La emergencia de los armadores *offshore* en Puerto Quequén (1915-2012). Montevideo, IV Jornadas Uruguayas de Historia Económica, 2015.

Mateo, J.; Nogueira, J. L. Entre el viento y el humo. Embarcaciones, puertos y tripulantes en la provincia de Buenos Aires en los primeros censos nacionales (1869-1914). In: N. Biangardi; M. E. Sandrín (Eds.); Los Espacios portuarios. Un lugar de encuentro entre disciplinas, 2014. La Plata: UNLP-Prohistoria (en prensa)

Mikesell, R. F. (2013). *Foreign Investment in the Petroleum and Mineral Industries: Case Studies of Investor-Host Country Relations*. Avington: Routledge.

Odisio, J. C. (2008). “Complejo Petroquímico de Bahía Blanca. El Gigante Solitario.” In *XXI Jornadas de Historia Económica*. Caseros.

Perdomo, J. (2013). “Las ‘Monoboyas.’ El Futuro de las Instalaciones Portuarias para Terminales Petroleros.” In *VIII Congreso Portuario Internacional*. Isla de Margarita: Sociedad Latinoamericana de Operadores de Monoboyas – SLOM.

Renwick, D. (2012). How BP helped Trinidad and Tobago make the leap into gas. In *100 Years of Petroleum in Trinidad and Tobago* (pp. 130–132). Port Spain: FIRST Magazine.

Risuleo, F. (2012). *Historia del petróleo en Argentina*. Buenos Aires: FODECO.

Rougier, M. (2012). *La economía del Peronismo: Una perspectiva histórica*. Buenos Aires: Penguin Random House Grupo Editorial Argentina.

Sampson, A. (1974). *The Seven Sisters: The Great Oil Companies and The World They Shaped*. Londres: Bantam Books.

Sergeant, K., Racha, S., & John, M. (2003). *The Petroleum Sector: The Case of Trinidad and Tobago. Trends, Policies and Impact 1985-2000*. Santiago de Chile.

Silenzi de Stagni, A. (1955). *El petróleo argentino*. Buenos Aires: Ediciones Problemas Nacionales.

Solberg, C. E. (1986). *Petróleo y nacionalismo en la Argentina*. Buenos Aires: Hyspamérica.

Stratta, E. (2013). 100 años refinando petróleo argentino. *Petrotecnia*, 92–97.

Vázquez Presedo, V. (1988). *Estadísticas históricas argentinas. Compendio 1873-1973*. Buenos Aires: Academia Nacional de Ciencias Económicas. Instituto de Economía Aplicada.

Vedoya, J. C. (1974). *Mosconi. El petróleo y los trusts*. Buenos Aires: Editoria Lañon S.R.L.

Wilpert, G. (2003). The Economics, Culture, and Politics of Oil in Venezuela. Retrieved April 15, 2015, from <http://venezuelanalysis.com/analysis/74>

YPF. (1972). *YPF. Una empresa al servicio del país. 1922-1972*. Buenos Aires: Yacimientos Petrolíferos Fiscales.

Zinser, J. E. (2013). Alternative Means and Meeting Argentina's Petroleum Requirements. In R. F. Mikesell (Ed.), *Foreign Investment in the Petroleum and Mineral Industries: Case Studies of Investor-Host Country Relations* (pp. 189–215). Avington.

Portales en la web acerca de bases de datos navales

<http://www.shipbuildinghistory.com/history/shipyards/5small/active/blount.htm>

<http://www.histarmar.org>

<http://www.warsailors.com>

<http://www.uboa.net/allies/merchants>

<http://www.t2tanker.org>

<http://www.theshipslist.com>

ANEXOS



Figura 7: Buque “*Director Madariaga*” descargando petróleo en Bahía Blanca. www.flotaypf.com.ar

Anexo I Embarcaciones en cantidad, porte y bandera que transportaron petróleo a bahía Blanca entre 1951 y 1963. Fuente AGN-AI 4-4, 1951.

Bandera	1951		1952		1953		1954		1955		1956		1957		1958		1959		1960		1961		1962		1963		Tota	Tota	
	TRB	Buques	TRB	Buques	TRB	Buques	TRB	Buques	TRB	Buques	TRB	Buques	TRB	Buques	TRB	Buques	TRB	Buques	TRB	Buques	TRB	Buques	TRB	Buques	TRB	Buques	TRB	Buques	
Alemana															6824,00	1	2103,200	3	6896,00	1							3475,200	5	
Argentina	1510,0	71	2019,0	101	3078,0	132	4585,43,8	9	3544,81,0	93	2387,07,0	86	2575,39,0	85	3145,12,0	106	3629,88,0	126	3748,08,0	130	3605,84,0	127	6284,20,5	158	4853,26,7	44	138	4496,74,6	1469
Canadiense			6324,00	1	6330,16	1	2526,0,00	4			6331,00	1	6237,00	1													5048,2,16	8	
China			4915,00	1																							4915,00	1	
Danesa															6164,00	1											6164,00	1	
Griega	6301,00	1																						1529,2,61	2		2159,3,61	3	
Inglésa								1631,5,00	1																		1631,5,00	1	
Italiana							1250,8,00	2					6250,00	1	6236,00	1			6016,00	1							3101,0,00	5	
Libriana								1483,9,00	2		5250,8,00	8	7373,3,00	11	6872,6,00	10	2389,2,00	4	4956,4,00	6	2390,9,00	3					3071,71,00	44	
Norteamericana	1867,4,00	3	1866,9,00	3	1900,2,00	3					3800,3,00	6	3172,1,00	5													1260,69,00	20	
Noruega	2184,2,00	4	1245,5,12	2	2467,3,85	4		1243,6,00	2	1853,5,00	3	4607,4,00	8	9221,5,00	13		1311,21,77	17	9584,4,00	12	5378,8,30	7	8619,7,78	1			5176,04,82	73	
Panamá	2543,4,00	4	5404,8,00	8	5893,6,01	9	8521,9,17	12	9423,4,00	13	3018,3,00	4	1252,9,00	2			8284,00	1	3038,4,00	3	8134,1,00	8					4805,92,18	64	
Sueca	4664,00	1													1098,1,00	2	2338,4,00	4	1419,2,00	2	7158,00	1					6037,9,00	10	
Total	2279,37,00	84	2983,51,12	116	4168,16,02	149	5815,31,06	134	4923,05,00	111	3842,67,00	108	4340,83,00	113	5056,58,00	134	5707,01,77	155	5777,04,00	155	5267,80,30	146	6523,32,91	161	4853,26,74	138	6153,79,39	1704	

Origen	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963
YPF - Administración	2.958.200	3.097.400	3.710.500	3.916.100	4.067.100	4.153.400	4.656.000	4.963.700	6.127.200	7.126.182	9.134.587	10.437.762	10.318.648
YPF - Contratos									326.900	2.465.016	3.773.740	4.688.670	4.703.554
Total YPF	2.958.200	3.097.400	3.710.500	3.916.100	4.067.100	4.153.400	4.656.000	4.963.700	6.454.100	9.591.198	12.908.327	15.126.432	15.022.202
Otras compañías	931.400	848.600	820.900	785.500	782.700	777.100	741.900	705.200	633.300	561.718	520.019	487.087	421.949
Total país	3.889.600	3.946.000	4.531.400	4.701.600	4.849.800	4.930.500	5.397.900	5.668.900	7.087.400	10.152.916	13.428.346	15.613.519	15.444.151
Importación	3.432.500	3.865.200	3.890.100	4.354.200	4.621.400	4.752.600	6.698.000	7.555.300	5.943.800	3.684.630	2.082.059	1.215.466	949.599
Exportación											37.128	298.732	114.509

Anexo II: Origen del petróleo consumido en Argentina entre 1951 y 1963 en m³. Fuente IAPG, (2008).