



IV JORNADAS DE HISTORIA POLÍTICA
Bahía Blanca / 30 de septiembre y 1-2 de octubre de 2009
Casa de la Cultura de la Universidad Nacional del Sur
Avenida Alem 925

El ACA e YPF: la construcción de la primera red nacional de estaciones de servicio (1936-1943)

Melina Piglia (UNMdP, CONICET)*

La década del treinta fue un período de avance de la intervención del Estado en la sociedad y en la economía, que incluyó, en buena parte de los casos, la incorporación formal o informal de los intereses particulares ligados a las diferentes actividades que el Estado aspiraba a regular o promover. Este último aspecto ha formado parte de la relectura crítica de la década del treinta emprendida por la historiografía de los últimos años, que ha enfatizado el carácter ambiguo y en apariencia contradictorio de las administraciones conservadoras: conservadurismo y modernización, liberalismo y aumento de la intervención estatal en la economía y la sociedad, fraude electoral y participación de la sociedad civil en la formación de las políticas públicas¹. Por otra parte, esta problemática ha integrado también el debate más amplio sobre las formas de relación entre la sociedad civil y el Estado y sobre las políticas

* Este trabajo forma parte de mi tesis doctoral, pendiente de defensa, que ha sido desarrollada con el apoyo financiero de una beca doctoral del CONICET.

¹Véase por ejemplo, Ballent, Anahí y Gorelik, Adrián. "País urbano o país rural: la modernización territorial y su crisis", en Cataruzza, Alejandro (dir.). *Nueva Historia Argentina, tomo VII, Los años treinta*, Sudamericana, Buenos Aires, 2002; Pastoriza Elisa, *Sociedad y política en la gestación de una ciudad turística de masas. Mar del Plata en los años treinta*, Tesis de Maestría, Universidad Nacional de Mar del Plata, 1999 (mimeo); García Heras, Raúl, "Los ferrocarriles británicos y la política de coordinación de transportes en la Argentina durante la década del treinta", en Rapoport, Mario (comp.), *Economía e historia. Contribuciones a la historia económica argentina*, Tesis-Norma, Buenos Aires, 1990; De Privitellio, Luciano, "La política bajo el signo de la crisis", en Cataruzza, Alejandro (dir.). *Nueva Historia Argentina, tomo VII, Los años treinta*, Sudamericana, Buenos Aires, 2002; Romero, *La crisis de la Argentina. Una mirada al siglo XX, siglo XXI Argentina*, Buenos Aires, 2003; y *Breve historia contemporánea de la Argentina*, FCE, Buenos Aires, 2001.

estatales, reactivado tras las transiciones democráticas latinoamericanas y en Europa Oriental en los años ochenta².

La política vial formó parte de esta ampliación de la esfera estatal en los años treinta, inaugurando una etapa de desarrollo decidido y sistemático de una red nacional de carreteras, caracterizada por la centralización de la planificación de las obras viales, el aporte de nuevos recursos económicos y una gestión técnica centralizada y relativamente autónoma. La obra realizada fue espectacular y los 2.000 km. de caminos permanentes de 1932 se convirtieron en más de 30.000 en 1944³. El Automóvil Club Argentino (ACA), que en los años treinta era el club de automovilistas más importante de Latinoamérica, formó parte de esta nueva orientación del gobierno. Inicialmente un club social y deportivo de amantes de los automóviles, el ACA había desarrollado, desde mediados de los años veinte, un activo perfil público: bajo la consigna del “patriotismo práctico”, cooperó de manera concreta con la vialidad nacional, relevando, señalizando, reparando y manteniendo a su costa miles de kilómetros de caminos. Al crearse en 1933 la Dirección Nacional de Vialidad, el club se incorporó al directorio del nuevo organismo.

La articulación del ACA con el Estado en los años treinta no se agotó allí; el capítulo más fructífero de este vínculo fue la relación con YPF. En agosto de 1936 el club firmó un provechoso convenio de exclusividad para la venta de los productos fiscales, gracias al cual pudo construir casi 80 estaciones de servicio entre 1937 y 1943. Esta red nacional de estaciones de servicio permitió, en muchos casos, volver realmente transitables las nuevas rutas que la Dirección Nacional de Vialidad estaba librando al servicio público.

En el marco de los debates arriba mencionados, el presente trabajo procura abordar la historia del vínculo entre YPF y el ACA, centrándose en sus momentos iniciales. Nos interesa así, sobre todo, examinar la lógica de esta relación, tanto desde el punto de vista estatal como desde la estrategia de

² Véase por ejemplo Sabato, Hilda, “Civil Society in Argentina: a Historical Perspective”, en Bruhns, Hinnerk y Gosewinkel, Dieter (eds.), *Europe and the Other. Non European Concepts of Civil Society*, Discussion Paper Nr SP IV 2005-406, Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB), Berlín, 2005

³ Para 1944 se habían construido además unos 17.000 km de caminos transitables en épocas climáticamente propicias y a unos 8000 km de caminos provinciales financiados con ayuda federal. Véase Ballent, Anahí y Gorelik, Adrián. “País urbano o país rural...”, op.cit., p. 159.

crecimiento del club. En ese marco consideraremos que el acuerdo con YPF no sólo fortaleció al ACA, sino que lo convirtió en una entidad cuasi estatal.

I

La firma del convenio ACA-YPF, en agosto de 1936, se debió en buena parte a la acción de Horacio Morixe, director de YPF desde 1936 y dirigente del ACA desde mediados de los años treinta⁴. Morixe era abogado y se había vuelto un personaje muy influyente en materia de política petrolera⁵. Junto a Eduardo J. Bullrich y Luis Rojas Silveyra, formaba parte de lo que el diputado socialista Julio V. González llamó irónicamente “la Santísima Trinidad del petróleo”⁶.

La política petrolera del presidente Justo se alejaba de los proyectos de nacionalización del último gobierno de Yrigoyen, pero también del libre mercado en materia petrolera: planteaba el control nacional sobre las reservas de petróleo, el autoabastecimiento como objetivo a largo plazo y la regulación de la explotación y la comercialización. YPF era un instrumento central en esta arquitectura; pensado como algo más que una simple empresa petrolera estatal, debía regular el mercado de combustibles. En 1935, en el marco de una guerra de precios contra YPF encabezada por las compañías petroleras extranjeras Standard Oil y Royal Dutch (Shell), el gobierno, aconsejado por Morixe, Rojas y Bullrich, decretó la prohibición de las exportaciones de petróleo

⁴ Dada la imposibilidad de acceder a otras fuentes documentales, hemos reconstruido los aspectos centrales del convenio a través de los boletines de YPF (en los que se reproduce en parte la causa judicial contra YPF), la revista del ACA, y las interpelaciones parlamentarias al respecto a las que se sometió al Ministro de Agricultura.

⁵ Morixe, había escrito un libro sobre el problema del petróleo (*Régimen legal del petróleo*, La Facultad, Buenos Aires, 1934) y daba clases sobre legislación de minas y derecho rural en la Facultad de Derecho de la Universidad de Buenos Aires; paralelamente era un empresario molinero. Morixe fue nombrado director en YPF en septiembre de 1936 y permaneció en su cargo hasta que renunció junto con Silveyra en 1943 por un conflicto con el presidente Castillo. Paralelamente era un empresario molinero. Véase Gadano, Nicolás, *Historia del Petróleo en la Argentina. 1907-1955: Desde los inicios hasta la caída de Perón*, Edhasa, Buenos Aires, 2007, p. 398.

⁶ La expresión pertenece al Diputado Julio V. González, y fue pronunciada en 1940 durante el pedido de interpelación a los Ministros de Agricultura, Guerra y Marina respecto de YPF. González se refería a la participación de esos tres personajes en todas las entidades o comisiones que daban forma a la política petrolera argentina desde 1932. Bullrich había sido parte del gobierno de Uriburu y era secretario privado de Justo, y Rojas, primo de Silveyra y director de YPF desde 1935. Véase *HCDN*, 30 de mayo de 1940, p. 232.

y derivados y el control de las importaciones⁷. El decreto abrió al puerta a una serie de convenios con los grandes consorcios petroleros, firmados en diciembre de 1936 y junio de 1937, en los que se establecían cuotas de distribución del mercado interno y se definían prácticas comerciales, entre ellas, la de limitar las bonificaciones que se pagaban a los revendedores⁸. Los acuerdos también creaban un Tribunal Arbitral para resolver las cuestiones entre las partes firmantes, en el que participaban, nuevamente, Bullrich, Rojas y Morixe⁹. Junto a los convenios y la regulación del mercado petrolero, YPF procuró ampliar su participación en el mercado y desde 1934 “se lanzó a propagandizar su tarea con un fuerte contenido ideológico”, difundiendo al idea de que YPF era una empresa modernizadora, pujante y patriótica¹⁰.

Esta política de YPF formaba parte de un tipo de nacionalismo moderado que, como han señalado Anahí Ballent y Adrián Gorelik, impregnaba los círculos cercanos a Justo, y que apuntaba a “promover una industrialización parcial para aumentar el mercado interno y el desarrollo de la producción

⁷ Nicolás Gadano ha sostenido que YPF se encontraba en una situación incómoda porque necesitaba un acuerdo de precios con las empresas privadas para evitar que siguiera deteriorándose su situación financiera y se comprometieran sus posibilidades de crecimiento de la producción, refinamiento y venta de derivados del petróleo, pero las empresas se resistían y además encontraban cierta receptividad en el Ministerio de Agricultura. Finalmente Silveyra, el director de YPF, apeló a la relación directa con Justo, que nombró entonces una Comisión Especial integrada por Morixe, Rojas y Bullrich. El decreto propuesto por la Comisión Especial establecía que las importaciones de petróleo y derivados solo podrían hacerse a través de YPF, en las cantidades necesarias para suplementar la producción nacional. Para acceder al petróleo importado, las empresas deberían acordar con el Estado normas sobre las formas de comercialización y distribución de los productos petrolíferos. Prohibición de la exportación de petróleo y fiscalización de la importación. Véase Decreto del PE 86.639 (20 de julio de 1936), *BIP*, N° 143, julio de 1936, p. 12; Gadano, *Historia del petróleo...*, op.cit., p. 370-371 y 398.

⁸ “En ambos convenios se determina, en primer lugar, que las empresas venderán las cantidades de nafta que colocaron cada una de ellas en 1935 (menos una disminución proporcional que se estableció para dar cabida a toda la producción de YPF) y en los lugares en que lo hicieron ese año (salvo YPF que vende en todo el territorio). YPF tiene prioridad para absorber todos los aumentos del consumo”..Respuesta del Poder Ejecutivo Nacional a la Honorable Cámara de Diputados, *BIP*, N° 168, septiembre de 1938, p. 19. Gadano sostiene que Morixe jugó un papel clave en la cuotificación del mercado de las naftas. Véase Gadano, *Historia del Petróleo en Argentina...*, op.cit., p. 371.

⁹Véase Puiggrós, Rodolfo, *Historia Crítica de los partidos argentinos, IV. La democracia fraudulenta*, Galerna, Buenos Aires, 2006, Capítulo VIII.

¹⁰ Ballent y Gorelik, “País urbano, país rural...”, op.cit., p. 162.

nacional de petróleo, de la infraestructura vial y del transporte automotor”¹¹. Desde la perspectiva de los funcionarios de YPF (que era también la del ACA), los convenios con las empresas petroleras particulares implicaban un avance en términos de control estatal del mercado de combustibles; permitían fortalecer y expandir la producción fiscal de petróleo, asegurando el abastecimiento del mercado interno mientras el autoabastecimiento no fuera posible.

En el marco de la guerra de precios y en función de esta política, YPF y ACA negociaron el convenio de comercialización. Ciertamente, la presencia de Morixe en el directorio de YPF fue clave en esa negociación. Tanto la capacidad de incidir sobre el Estado de manera directa, como la de procurar el favor de ciertos intereses particulares a través de los partidos y de la vía parlamentaria, se beneficiaba de la presencia de individuos que- como plantea Halperín Donghi- conjugaban la militancia en la asociación civil con la función pública¹². La dirigencia del ACA se renovó después de una crisis institucional a fines de 1930 en un sentido que la acercó a sectores ligados a Justo: en el caso de Morixe el ingreso a la función pública fue prácticamente simultáneo con su acceso a la dirigencia del club.

Por otro lado, la relación entre ambas entidades tenía ya, para los años treinta, una cierta tradición. El nacionalismo “cosmopolita” del ACA veía con simpatía a la empresa y alababa sus acciones desde las páginas de la revista del club; YPF, por su parte había contribuido a financiar algunas de las actividades del ACA. como la propia publicación de la revista y la organización de las carreras automovilísticas y de las campañas de señalización de caminos, a través de la publicidad o la contribución económica directa. Además, desde mediados de los años veinte, el ACA expendía nafta fiscal con

¹¹ Ballent y Gorelik se han referido a la fuerte influencia, en el círculo íntimo de Justo, de personas provenientes de la ingeniería, una corporación profesional fuertemente identificada con el Estado y con un “nacionalismo técnico” u “objetivo” de gran arraigo en las nuevas burocracias. Véase *Ibíd.*, p. 164.

¹² Véase Halperín Donghi, Tulio, *Vida y muerte de la república verdadera (1910-1930)*, Vol. IV de la Biblioteca del Pensamiento Argentino, Ariel Historia, Buenos Aires, 2001, p.166.

descuento a sus socios, en surtidores instalados por ejemplo en las “casillas camineras” que el club poseía en algunos caminos¹³.

El convenio firmado en 1936 acordaba al club un crédito en productos para la construcción de una red de estaciones de servicio, garantizado con los terrenos y edificios de las estaciones, además de una importante bonificación sobre el precio de la nafta¹⁴. A cambio, el ACA se comprometía a vender exclusivamente productos de YPF. Inicialmente el convenio autorizaba la venta solamente a los socios del club; pero a partir de 1940 el club pudo venderle al público en general (aunque solo los socios obtenían el precio rebajado).

Firmado inicialmente por diez años, el convenio fue prorrogado en 1940 por 25 años más. Preveía un plan en etapas y una serie de créditos anuales asociados con cada una de ellas. La primera etapa comprendió las ciudades cabecera de las grandes rutas pavimentadas, en las que se construyeron edificios monumentales que eran a la vez sedes sociales, garajes y estaciones de servicio, y estaciones camineras a lo largo de esas rutas¹⁵. Para financiar estas operaciones (para hacer efectivo el crédito en productos otorgado), el ACA lanzó una especie de empréstito, por el que los socios realizaban compras anticipadas de productos YPF y recibían a cambio una compensación¹⁶.

Las estaciones, construidas según el proyecto del arquitecto Antonio U. Vilar¹⁷, comenzaron a inaugurarse a fines de 1938. El ritmo de construcción fue

¹³ El ACA tenía casillas camineras sobre el camino a Mar del Plata, sobre el camino a Luján y el Camino de la Costa. Por otra parte, había surtidores YPF en los garajes que el club tenía en Mar del Plata, Buenos Aires, Córdoba y Rosario (1926), y, desde 1935 en estaciones de servicio propiedad del Club, dos en la ciudad de Buenos Aires, una en Olivos y una en La Plata

¹⁴ El ACA solo disponía del los fondos del crédito una vez vendida la cantidad de nafta correspondiente al crédito otorgado, cuyo importe se depositaba a orden conjunta de YPF y ACA en una cuenta especial del Banco Nación, que solo podía utilizarse para efectuar pagos de obras efectivamente realizadas. YPF continuaba bonificando al ACA los dos centavos por litro sobre el precio de la nafta de los que el club venía gozando, y se sumaba una bonificación extraordinaria de dos centavos en Capital Federal y un centavo y medio por litro de nafta en el interior del país, que era retenida por YPF para el pago de las amortizaciones. Véase Intervención del Ministro de Agricultura en la Interpelación sobre YPF, *Diario de Sesiones de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación* (en adelante *HCDN*), 19 de junio de 1940, p. 669.

¹⁵ Para la primera etapa se acordó un crédito de dos millones de pesos; solamente los terrenos (adquiridos a lo largo de 1937) totalizaban más de medio millón de pesos.

¹⁶ La compensación era del del 7,5%. Véase “ El club necesita la colaboración de todos sus socios”, *Automovilismo*, N° 209, abril de 1937, s/n.

¹⁷ Vilar ganó el concurso de anteproyectos a mediados de 1937. Véase “Automovilismo”, *BIP*, N° 156, agosto de 1937, p.140;“El Plan ACA-YPF para la

vertiginoso: en 1940 se habían inaugurado todas las obras de la primera etapa y más de la mitad de la segunda etapa, que comprendía 29 obras, entre ellas sedes-estación en las ciudades importantes del Interior y en los caminos a Mendoza y Bahía Blanca y sus ramales; mientras las obras de la tercera etapa estaban ya en estudio¹⁸. En 1942 se lanzó el tramo final del plan: las estaciones de servicio en la Patagonia, la mayoría de ellas en el Parque Nahuel Huapi (véase anexo, mapa 1)¹⁹. Las estaciones, como plantean Ballent y Gorelik en general respecto de las estaciones de YPF²⁰, tenían una función didáctica: “funcionaban como una suerte de comandos de vanguardia tecnológica, sinónimos de progreso y modernización”, de la urbanización del país rural, aunque hacia finales del período las construcciones evolucionaron a un estilo rústico, más o menos modernista, fruto del “descubrimiento del interior”²¹.

También en 1942 comenzó la construcción de la sede central del ACA, sobre la actual avenida del Libertador en la ciudad de Buenos Aires, un edificio monumental de 12 pisos que se inauguró en enero de 1943, y que incluía una amplísima estación de servicio. Las ventas de nafta a los socios se multiplicaron por ocho en tres años²².

construcción de estaciones de servicio”, *Automovilismo*, N° 213, agosto de 1937, s/n. Véase también al respecto, “La arquitectura de YPF 1934-1943. Notas para una interpretación de las relaciones entre Estado, modernidad e identidad en la arquitectura argentina de los años treinta”, *Anales del Instituto de Arte Americano*, N° 25, FADU-UBA, Buenos Aires, 1987.

¹⁸ Los primeros edificios en ser inaugurados fueron las monumentales sedes de Mar del Plata y Córdoba, las estaciones de servicio sobre el camino a Córdoba y sobre el camino a Mar del Plata y una estación en el sur de la ciudad de Buenos Aires, en la salida hacia la ruta a Mar del Plata. En la segunda etapa se construyeron estaciones en Mendoza, La Plata, Rosario, San Luis, Bahía Blanca. En 1941 se inauguraron estaciones en Tucumán, Catamarca, Santiago del Estero, Paraná y Santa Fe. En el verano de 1942, Rosario de la Frontera, Humahuaca, Necochea, Tandil y Bariloche.

¹⁹ El plan comprendía la instalación de estaciones en Neuquén, Lago Mascaridi, Catan-Lil, Villa La Angostura, San Martín de los Andes, entre otras localidades. Véase “Se dotará a la Patagonia de una amplia red de estaciones de servicio.”, *Automovilismo*, N° 267, marzo de 1942, s/n..

²⁰ Puesto que se fijaban las condiciones estéticas, técnicas y estructurales que el concesionario debía respetar.

²¹ Véase Ballent y Gorelik, “País urbano...”, op.cit., pp. 161, 191-192.

²² Durante 1936 y 1937 el ACA vendió a sus socios casi 4 millones de litros de nafta fiscal; en 1938, la cifra había trepado a los 11 millones, en 1939 a los 20 millones de litros, y en 1940 a 31 millones. Las ventas de aceites YPF a los socios pasaron de \$50.000 m/n en 1936 a \$250.000 m/n en 1940. Véase “Memoria y Balance de 1940”, *Automovilismo*, N° 255, marzo de 1941, s/n.

II.

El acuerdo suscitó, como era de esperarse, airadas protestas de los demás concurrentes en el negocio de la nafta. Las petroleras particulares argumentaron que contradecía los convenios entre ellas y la empresa estatal por el cual se restringían las bonificaciones a los revendedores, una objeción que el Tribunal Arbitral desestimó –que recordemos, integraba Morixe– considerando que el acuerdo con el ACA era preexistente²³. Por su parte los revendedores de nafta, a los que esos convenios ya habían reducido su margen de ganancia, también protestaron amargamente por el acuerdo con el ACA. Fruto de sus protestas fue la interpelación al Ministro de Agricultura sobre todos los convenios de YPF, promovida por el diputado Julio V. González. Para González el descuento a los socios había creado, o por lo menos iba en camino de crear, “un instrumento de competencia desleal con respecto a los revendedores de nafta, quienes pierden 35.000 compradores, a que creo alcanzan los socios que tiene el ACA. Y hasta, según me dicen, estaría este perdiendo su índole y espíritu societario, para dejar predominar el puramente lucrativo, porque habría en los últimos tiempos gran cantidad de socios que ingresan solamente para beneficiarse con la compra de nafta.”²⁴

El Ministro, por su parte, defendió la política de YPF que, afirmó, respondía al propósito de aumentar las ventas de la petrolera fiscal y comprimir las de la competencia. En medio de la guerra de precios con las petroleras extranjeras, YPF había hallado en el ACA a un aliado valioso “con clientela propia y perspectivas de aumentarla en todo el país”²⁵. Por otro lado el Ministro señalaba algo en lo que tanto los dirigentes de la empresa estatal como los del ACA insistían: el club llevaría el expendio de combustible a todos los caminos y regiones, a lugares a los que la iniciativa comercial privada no llegaba porque no eran rentables, aumentando el consumo de combustible y haciendo efectivamente practicables los nuevos caminos que la Dirección Nacional de

²³ Véase Intervención del Ministro de Agricultura en la Interpelación sobre YPF, *HCDN*, 19 de junio de 1940, p. 668. Las bonificaciones extraordinarias a los revendedores habían sido en el pasado una rama eficaz de las petroleras particulares para avanzar en el control del mercado de reventa de nafta.

²⁴ Véase *Ibíd.*, p. 235.

²⁵ Véase Intervención del Ministro de Agricultura en la Interpelación..., *op.cit.*, p. 668.

Vialidad estaba construyendo. Si bien esto era en principio así, no fue una realidad concreta para las “las más apartadas regiones de las provincias y los territorios más apartados” durante algunos años²⁶. Hasta 1940 el plan se concentró más bien en construir estaciones en lugares rentables, las ciudades y las rutas en las que vivía y por las que circulaba la mayor parte de los socios del club.

Los revendedores tenían, sin embargo, motivos fundados para sentirse perjudicados por la competencia del ACA. Si bien el convenio entre el ACA e YPF seguía el modelo de decenas de acuerdos de exclusividad firmados por la petrolera estatal con dueños de estaciones de servicio, suponía algunas diferencias significativas²⁷. En primer lugar, la escala. De un lado, los créditos y la bonificación concedida eran mayores que las acordadas hasta entonces a cualquier revendedor²⁸. Del otro, si bien el club absorbía una pequeña proporción de la nafta fiscal, en términos individuales se convirtió en el principal revendedor de YPF, con cerca de ochenta bocas de expendio en todo el país²⁹. En segundo lugar, ACA vendía a sus socios con un descuento, lo que implicaba asegurarse una clientela potencial amplia y en expansión, que para 1942 equivalía, aproximadamente, a uno de cada ocho automovilistas. Finalmente, si bien el club debía enfrentar los costos crecientes de su estructura en expansión, podía manejarse con márgenes de rentabilidad menores que los demás revendedores. Como señaló Benjamín Villafañe (otro de los directores de YPF) en la inauguración de una estación en noviembre de 1942: "Los beneficios logrados no se reparten en dividendos entre los socios, acrecen la riqueza nacional, porque se invierten en levantar edificios como este, en todos los centros poblados y despoblados, adonde jamás irían las empresas particulares, como a valles y pasos desiertos de las cordilleras y

²⁶ Véase *Ibíd.*

²⁷ Véase “Funciones del ACA”, *Boletín de Informaciones Petroleras* (en adelante *BIP*), N° 221, enero de 1943, p. 13; “Dictamen del Sr. Agente Fiscal Dr. Laureano Landaburu (h). YPF y los convenios con el ACA y las empresas petroleras privadas.”, *BIP*, N° 223, marzo de 1943, p. 25.

²⁸ YPF concedió al ACA créditos por 20 millones de pesos entre 1937 y 1942; para establecer un punto de referencia, ese importe equivalía al costo total de la construcción de la ruta nacional 2, a unos 850.000 litros de nafta, y a las cuotas sociales del ACA de casi diez años.

²⁹ A comienzos de 1943 el ACA tenía 77 estaciones de servicio y absorbía entre un 6 y 7% de la nafta que YPF vendía; “Dictamen del Sr. Agente Fiscal...”, *op.cit.*, p. 25. Para fines de los años cuarenta las estaciones ACA-YPF eran ya más de 90.

zonas desoladas de la Patagonia, que aseguran la comodidad del viajero, porque dan pérdidas al ACA, a las que puede hacer frente, porque como he dicho, no reparte dividendos, porque no es una empresa de lucro, sino una institución nacida al calor de ideales esencialmente nacionalistas."³⁰

Los revendedores avanzaron en su protesta: en 1942 Alberto Voena, director del periódico "Basta" y ligado al gremio, presentó una denuncia penal contra directivos del club y de la empresa estatal por competencia desleal y monopolio, indicando que "al parecer existiría entre ellos [los directores de YPF y los directivos del ACA] el propósito de transformar al ACA en el futuro en una gran sociedad anónima para explotar negocios en cadena, para beneficio particular de los que estuvieren en la combinación. Con la ayuda dada por los directores de YPF complotados, el ACA iría desplazando de los lugares más destacados a los comerciantes particulares establecidos que pudieran competirle más adelante quedándose así dueños del más importante negocio al por menor, del que dependerían miles y miles de automovilistas para su aprovisionamiento"³¹. La maniobra, continuaba la denuncia, ponía en peligro además la estabilidad comercial de la petrolera estatal al destruir a sus tradicionales clientes. Finalmente, tras un breve proceso, tanto el ACA e YPF fueron sobreseídos, mientras el denunciante fue procesado por injurias³².

Defendiéndose de las denuncias judiciales, el ACA sostuvo que el club no se beneficiaba con la explotación de sus estaciones de servicio, sino que éstas producían un déficit que debía ser cubierto con las cuotas de los socios. Lo que los socios obtenían gracias al descuento en el precio de la nafta –se argumentó- solo compensaba una mínima parte de lo que pagaban como cuota anual; el resto era un aporte de los socios, en definitiva, "al mantenimiento e incremento de la obra argentina que realiza la institución. ¿Podrá alguien de

³⁰ Véase Villafañe, Benjamín, "Las relaciones entre YPF y el Automóvil Club Argentino. Un convenio al servicio del país. En plena lucha por la emancipación nacional", discurso pronunciado por el director de YPF Benjamín Villafañe en el acto inaugural de la Estación de servicio del Automóvil Club Argentino en la ciudad de Santiago del Estero, 5 de noviembre de 1942, Buenos Aires, 1942., p. 11.

³¹ Véase *Ibíd.*

³² Véase *ibíd.* p. 31

buena fe, después de cuenta tan clara, afirmar que el ACA practica dumping?”³³.

Si bien el bajo rendimiento de las estaciones puede haber sido sobredimensionado por el club, para defenderse de las acusaciones de competencia desleal, un indicio posterior puede ayudar a confirmarlo: en 1958 la deuda impaga con YPF llegó a un punto crítico; dos importantes dirigentes de los treinta y cuarenta, Carlos Anesi y Eduardo L. Edo fueron desplazados de la Comisión Directiva y sancionados con la expulsión, entre otras cuestiones, por su responsabilidad en los problemas financieros del club, y se apeló a YPF solicitándole que diera por cancelada la deuda impaga (argumentando que la empresa era un socio en el plan, más que un mero agente de financiación)³⁴.

III.

¿Qué significado tuvo esta presencia del ACA en el Estado?

En primer lugar, como ya vimos, impleicó serie de ventajas, para el ACA, sobre todo desde el punto de vista del fortalecimiento institucional. En primer lugar, aumentó enormemente su capital, al dotarlo de decenas de edificios propios entre sedes, campings y estaciones de servicio. Estos edificios, que seguían todos un mismo diseño, se volvieron icónicos en los lugares donde se emplazaron y fortalecieron de ese modo la presencia simbólica del ACA, su popularidad y prestigio consagrándolo como una de las “fuerzas vivas” de ciudades y pueblos y el agente de la “argentinización” de los caminos. Todo esto, junto a las posibilidades materiales de prestación de servicios a los socios que semejante red nacional ofrecía, le atrajo aún más socios al club³⁵.

Para el Estado, el convenio resultaba también beneficioso, al permitirle a YPF, hacerse de una enorme cadena de distribución en todos los rincones del país. Una vez puesto en marcha el convenio, la resultante ampliación de la presencia “nacional”, material y simbólica del club, favoreció a su vez una

³³ “Para los diez primeros meses del año en curso [1942], el promedio total mensual restituído a los socios asciende a \$46.733; equivalente, por asociado a \$0,95 mensuales, \$11,40 anuales. Luego, como la cuota de los socios plenarios es de \$60 anuales (...) resulta, que cada socios contribuye con \$48,60”. Véase “Funciones del ACA”, *op.cit.*., p. 14.

³⁴Véase “Memoria sobre la deuda ACA-YPF”, *Automovilismo*, N° 409, julio-agosto de 1958, p. 4.

³⁵ El número de asociados continuó creciendo incesantemente: a fin de 1958 eran ya 97.000. Véase “Socios”, *Automovilismo*, N° 412, marzo-abril de 1959, p. 6.

mayor intimidad con el Estado. Así, por ejemplo, los planes del ACA para construir estaciones de servicio en el territorio del Parque Nacional Nahuel Huapi, favorecieron el estrechamiento de los contactos y la colaboración con la Dirección de Parques Nacionales, hasta acabar en el nombramiento del vicepresidente del club como miembro del directorio en 1941. Un ejemplo aun más elocuente lo constituye el racionamiento del caucho (y de los neumáticos) establecido por el Estado nacional en 1942, frente al agravamiento del desabastecimiento producto de la Segunda Guerra Mundial. Se dispuso que para poder adquirir nuevos neumáticos los interesados deberían probar su absoluta necesidad presentando un certificado expedido por el ACA; y sólo en el caso en el que no hubiera delegaciones del club en la zona de residencia del interesado, este podía reemplazar ese certificado por uno firmado por dos instituciones estatales: la policía e YPF³⁶. La baja proporción de asfaltos firmes (y muy alta de caminos de tierra o grava) aumentaba enormemente el consumo de neumáticos, por otra parte normalmente altos dadas las características de vehículos y neumáticos imperantes, por lo que los neumáticos eran por lo tanto un insumo clave para los automovilistas, insumo sobre el que el ACA tenía un inusitado control

Por otra parte, la popularidad y el prestigio social del club lo volvían también un aliado muy útil a la hora de apoyar, legitimar y generar consenso en torno a las políticas de un gobierno, por otro lado, sumamente desprestigiado. Era un aliado particularmente beneficioso cuando se trataba emprender la propaganda de políticas muy impopulares, como la del racionamiento de los neumáticos o del combustible. Así lo reconocía Ricardo Silveyra al afirmar: “quiero remarcar cuán útil nos ha sido su aporte [el del ACA] en esta época anormal en la que vivimos, en que las medidas de gobierno exigen, para su efectividad, una armónica comprensión por parte de la colectividad”³⁷.

Sin embargo, como muestran las acusaciones al ACA a propósito del plan ACA-YPF, esto podía resultar a veces un arma de doble filo: el apoyo oficial a iniciativas de las instituciones particulares podía dar lugar a acusaciones de corrupción y negocios turbios (en algunos casos motorizadas

³⁶ Véase “Racionamiento del caucho”, *Automovilismo*, N° 268, abril de 1942, s/n. La escasez de caucho y fue la primera de las consecuencias del desabastecimiento ocasionado por la guerra en impactar sobre los automovilistas.

³⁷ Véase “El ACA inaugura su edificio”, *BIP*, N° 221, enero de 1943, p. 7.

por los intereses particulares dejados de lado), poniendo en cuestión la pretensión del Estado de representar el interés general (y de neutralidad técnica) en estos organismos públicos. Así, por ejemplo, además de la denuncia de los revendedores, el ACA enfrentó a las críticas ocasionadas por su política frente a la escasez de nafta, que terminaron afectando a YPF. En el invierno de 1942, cuando comenzaron a agravarse las dificultades de abastecimiento de nafta, el club resolvió vender sus existencias exclusivamente a sus asociados; las críticas se extendieron a YPF e impulsaron a su dirección a estudiar un programa de limitaciones al consumo de nafta³⁸.

Antes de la crisis política que implicó el golpe de Estado de 1943 en las relaciones entre el ACA y el Estado, el agravamiento de la crisis energética en la primavera de 1942 complicó las relaciones entre el club e YPF. En primer lugar, el Estado se vio obligado a racionar la venta de combustible y por lo tanto se detuvieron los créditos en productos. El racionamiento se llevó adelante a través de un sistema de cupones controlado por el Ministerio de Agricultura. Siguiendo un modelo ya aplicado en el racionamiento del diesel y el fuel oil, se constituyeron comisiones asesoras en las que la mayor parte de los intereses particulares afectados estaban representados: una Comisión de Distribución (integrada por distribuidores de nafta y miembros de varios ministerios) y una Comisión de Consumo, de la que participaban entre otros, el ACA y el TCA³⁹. En segundo lugar, el racionamiento complicó las ya tensas relaciones entre el gobierno del presidente Castillo y la administración de YPF, que resentía una política que la privaba del control del mercado de

³⁸ La imposibilidad de importar carbón, y la restricción de la importación de petróleo (y de equipos e insumos necesarios para el refinamiento), motivó una profunda crisis energética en la Argentina. Sus efectos se hicieron sentir en primer lugar, en el mercado de los combustibles pesados (fuel-oil y diesel-oil), mientras por un tiempo se mantuvo un normal abastecimiento de nafta. La negativa de Argentina a alinearse con Estados Unidos, tras su ingreso a la guerra, complicó aún más el abastecimiento de petróleo. Hasta el invierno de 1942 YPF continuaba negando la existencia de una crisis en el abastecimiento de combustibles líquidos y se negaba al racionamiento, esperando que la restricción de las cubiertas derivara en una natural disminución del consumo de nafta, pero el combustible comenzó a escasear. Gadano, *Historia del Petróleo...*, op.cit., pp. 471-472. Parte de las críticas por el privilegio de los socios del ACA provinieron del TCA. “Una vez más el TCA hizo escuchar su palabra en defensa de los Intereses Generales de la Nación”, *Turismo*, N° 395, junio de 1942, s/n

³⁹ También estaban representadas diversas entidades de las empresas de transporte, los propietarios de garajes, la Sociedad Rural Argentina, los propietarios de taxis, y la Dirección Nacional de Turismo. Véase “Fueron creadas dos comisiones asesoras para el racionamiento y consumo de la nafta”, *Turismo*, N° 398, septiembre de 1942, s/n.

combustibles, lo que finalmente derivó en la renuncia de Morixe al directorio de la empresa⁴⁰.

Para finalizar, nos interesa reflexionar sobre las consecuencias territoriales de la emergencia del sistema automotriz, del que, la construcción de los caminos y de la red nacional de estaciones de servicio ACA-YPF, eran elementos centrales. Si bien la malla de los caminos nacionales reproducía, con sus insuficiencias, el trazado de las vías férreas (recordemos que el diseño de las rutas troncales siguió este trazado más que romperlo o cruzarlo), la construcción simultánea de caminos provinciales financiados con ayuda federal durante los años treinta, densificó la trama vial. Las estaciones de servicio (en buena parte construidas por el ACA) hicieron viable el viaje por esos caminos: en los años treinta los automóviles tenían todavía una autonomía limitada y necesitaban reabastecerse con frecuencia de nafta, pero también de lubricantes, agua para el radiador y repuestos para desperfectos menores o roturas de neumáticos (que eran todavía muy frecuentes). El ACA estuvo ligado a la puesta en uso de muchas de las nuevas vías, desde el camino recto (hoy ruta 2) de Buenos Aires a Mar del Plata y el Camino de la costa de La Plata a Mar del Plata (hoy ruta provincial 11), donde el club inauguró casillas camineras antes de la firma del convenio con YPF, hasta la ruta a Bahía Blanca y los caminos internos del Parque Nahuel Huapi, a principios de los años cuarenta.

El desarrollo del automovilismo y del turismo en automóvil sobre la base de esta red de caminos y estaciones, desafiaba además la territorialidad tradicional. Ponía en tensión las jurisdicciones y territorios de decisión política que habían funcionado sobre un substrato material constituido por el ferrocarril como vertebrador de relaciones territoriales. El carácter municipal de las patentes y de la certificación de los conductores por ejemplo, complicaba enormemente la circulación de automovilistas por los nuevos caminos⁴¹. Por

⁴⁰ Silveyra y Morixe renunciaron a sus puestos en YPF en febrero de 1943, tras una reprimenda pública de Castillo por haber difundido datos sobre la gravedad de la crisis. Silveyra volvió a la administración pública tras el golpe de 1943; Morixe, tras el de 1955. El sucesor de Silveyra, Enrique Butty, emprendió una profunda reorganización de YPF, que le ganó mucho enemigos en la repartición, aunque la gestión fue, obviamente, muy breve. Véase Gadano, *Historia del petróleo...*, op.cit., pp.474-475.

⁴¹ Recién a fines de los años treinta algunas provincias establecieron patentes provinciales, permitiendo una circulación sin problemas de los automóviles entre

otro lado, la propia construcción de las rutas nacionales y la construcción de caminos provinciales con ayuda federal implicó una expansión de la potestad nacional por sobre la de las provincias: el organismo nacional planificaba los recorridos, tenía jurisdicción sobre los caminos troncales, establecía los requisitos de circulación y uso y fijaba el tipo de señales camineras. Las estaciones ACA-YPF formaron parte de ese avance del Estado nacional, operando como “avanzadas” desde las que se reforzaban las políticas viales centrales: las estaciones, sobre todo las que se encontraban sobre las rutas, funcionaban como centros de información vial y puntos de referencia, y, como vimos para el caso del racionamiento del caucho, también a veces como instituciones cuasiestatales desde las cuales poner en práctica políticas viales.

municipios. Mientras tanto quienes pasaran la noche en un municipio con su vehículo debían pagar una patente de tránsito o de turista. Las reglas de circulación también variaban, dando lugar a abusos de algunos municipios con fines exclusivamente recaudatorios.