

<b>CAPÍTULO III</b>	<b>Yacimientos Petrolíferos Fiscales</b>	<b>185</b>
1.	Los beneficios de la burocratización	185
2.	Las actividades de Yacimientos Petrolíferos Fiscales	191

## CAPÍTULO III

### YACIMIENTOS PETROLÍFEROS FISCALES

#### 1. LOS BENEFICIOS DE LA BUROCRATIZACIÓN

Al tratar la política energética de la dictadura militar vimos cómo la justificada creación de la Dirección General de la Energía se ve desvirtuada en la práctica por una deficiente e irracional organización administrativa en virtud de la cual YPF, que formalmente sigue siendo autárquica, pierde aún más individualidad e independencia técnica, comercial y financiera.

Esta situación y sus graves efectos negativos se acentúan bajo el peronismo. YPF debe luchar, no sólo con la deficiente estructura de la Dirección General de la Energía, sino también con los funcionarios de la Contaduría General de la Nación, que no comprenden las necesidades competitivas frente a los monopolios, equiparan a YPF con una repartición puramente administrativa, e interpretan erróneamente la ley orgánica de YPF núm. 11 688 que dejaba aún a YPF una cierta autarquía. YPF debe recabar a menudo del Poder Ejecutivo decretos que superan trabas surgidas de este erróneo criterio burocrático.

A consecuencia de la Ley 13 653 de Empresas de Estado (1950), se crea Empresas Nacionales de Energía (ENDE), dependiente del Ministerio de Industria y Comercio. Las Direcciones Generales que dependían de la Dirección General de la Energía pasan a integrar ENDE, no como empresas, sino como nuevas administraciones generales, conservando su individualidad "al solo efecto de la gestión económica".

Esta organización resulta funesta para YPF. Una especie de monstruo administrativo toma a su cargo todas las cuestiones y tareas relativas a combustibles y energía eléctrica. YPF deja de ser un ente autárquico, para convertirse en organismo integrante y dependiente de ENDE. El Directorio de YPF, como el de las otras exdirecciones generales, es sustituido por un administrador general, que no integra el directorio de ENDE y cuyas facultades dependen del criterio y capricho de aquél. Por estrechez, ineptitud o finalidades oscuras, los

integrantes del directorio de ENDE tienden a limitar de manera sistemática y creciente las facultades del administrador de YPF inmiscuyéndose en los más menudos problemas, y descuidando en cambio cuestiones importantes referentes a planes de trabajo, presupuestos, etcétera.

Paradójicamente, esta reorganización centralizadora no simplifica el panorama burocrático. La Dirección General de la Energía, aparentemente superflua desde la creación de ENDE, sigue en pie y termina por recuperar importancia al asumir funciones de preparación, controlor y financiamiento del plan de gobierno en lo pertinente. Se crea el Consejo Consultivo de la Energía, para asesoramiento del Ministerio de Industria y Comercio. Así, se multiplican organismos burocráticos que se superponen y entorpecen mutuamente, en virtud de lo cual YPF llega a verse separado del Poder Ejecutivo por una serie de instancias, que alargan y trapan su gestión y desarrollo.

Finalmente, el Dec. 6 456/55 "ha eliminado a ENDE, restituyendo las facultades que este organismo había absorbido a cada una de las empresas de la energía, por lo que a partir de la fecha indicada puede decirse que YPF goza nuevamente de cierta autarquía administrativa, aunque en forma mucho más limitada que la que poseía durante la plena vigencia de la ley 11 668, todavía no derogada, pero bastante retaceada... Se persiste en el error, en lugar de ampliar la autarquía de YPF, con respecto a la ley 11 668 se le restituye su independencia frente a ENDE, pero con facultades muy limitadas".<sup>274</sup>

Por otra parte, "queda la duda de si la supresión de ENDE fue porque el Gobierno cayó en la cuenta del error que se cometió con su creación o porque de esta forma YPF quedaba en otras condiciones para 'entenderse' con la Standard Oil de California. Obsérvese la coincidencia de las fechas: en mayo de 1955 desaparece ENDE y entra el contrato con la California Argentina en la Cámara de Diputados".<sup>275</sup>

Reducida durante casi todo el periodo considerado a esta condición subordinada, YPF paga las consecuencias de la política general del gobierno peronista y las de la propia burocratización. El primer orden de consecuencias es nutrido. Mencionaremos algunas dejando otras no menos importantes para posterior análisis. Puede citarse ante todo el despilfarro y uso irracional de divisas y recursos a disposición del

<sup>274</sup> Silenzi, *op. cit.*, pp. 86-87.

<sup>275</sup> Aurelio González Climent, "Una supervivencia inexplicable: La Empresa Nacional de Transporte", *El Economista*, 31 Edit. Raigal, 1954.

país, que podrían haber sido utilizadas para el desarrollo de YPF, en fines improductivos o prescindibles o en enriquecimiento de jerarcas.

Pero, además de no proporcionarse oportuna y adecuadamente a YPF los recursos necesarios para su progreso se desarrolla una campaña para explotar y desacreditar a ese organismo fiscal.

La explotación financiera de YPF por el gobierno, hábito heredado del régimen oligárquico, prosigue y se agrava bajo el peronismo. Subsisten y aumentan en número y monto diversas contribuciones exigidas a la empresa fiscal. Debe pagar cánones mineros y regalías al Estado nacional y a las provincias, impuestos a las ventas e impuestos provinciales. A ello se agrega la obligación de vender combustibles al Estado a precios reducidos, con el agravante del atraso en los pagos incurrido regularmente por las reparticiones nacionales. El total de contribuciones e impuestos de YPF a los fiscos nacional y provinciales alcanza en 1949 a m\$n. 493 928 743.67.<sup>276</sup> Los recursos financieros de YPF son usados en favor del Estado, y también de la burocracia política que lo maneja.

YPF se ve así obligada a distraer sus insuficientes recursos para convertirse en financiadora de otras reparticiones, del partido gobernante y de los burócratas políticos y sindicales. Se explica así que YPF cierre el ejercicio de 1953 con un déficit financiero, el primero en su historia, de m\$n. 284 093 179.68. Ello contribuye a una descapitalización que resulta gravísima, sobre todo si se considera el creciente déficit energético del país, la potente presión competitiva de los monopolios internacionales, el peso abrumador de las tareas asumidas por la empresa fiscal.

Por otra parte, y en forma que debemos considerar deliberada, se hace aparecer sistemáticamente a YPF como empresa deficitaria, dependiente y deudora del fisco representado por el Fondo Nacional de la Energía, y cuya liquidación o postergación podría pues justificarse en cualquier momento.

Los recursos del Fondo se destinan a la ejecución de obras y a la satisfacción de las necesidades presupuestarias de las Administraciones Generales que integran ENDE. Existen por separado —aunque sujetos al directorio de ENDE— fondos compensatorios especiales de energía, verbigracia, para el carbón mineral y la energía eléctrica.

La maniobra contra YPF consiste sustancialmente en concederle

<sup>276</sup> Cfr. su distribución en Silenzi di Stagni, *op. cit.*, p. 153.

una retención sobre el precio de la nafta y otros productos igual a las de las empresas privadas. Ello es absolutamente injustificado. YPF como órgano de la política petrolera nacional, merece un trato preferencial en todos los aspectos, por la tarea libertadora que debería cumplir, y por la necesidad en que se halla de asumir actividades y soportar cargas que las compañías privadas desdenan o eluden. Ya vimos la desviación de recursos de YPF hacia destinos extraños. Las compañías privadas venden sólo en zonas pobladas y productivas, mientras YPF debe vender en los puntos más remotos y pobres del país. YPF debe en principio explorar y explotar sin tregua, aunque escaseen y encarezcan materiales, servicios y transporte. YPF debe anticipar grandes recursos propios para financiar obras importantes como las explotaciones gasíferas, pues no puede negociar las letras de tesorería que con tal fin le acordará el Poder Ejecutivo. Pese a esas mayores cargas, las retenciones para YPF van disminuyendo relativamente. Cuando la nafta valía m\$n. 0.60, YPF retenía 0.53; cuando aquélla subió a m\$n 1.40 YPF sólo puede retener unos m\$n. 0.50 como recurso ordinario, destinándose el resto —salvo m\$n. 0.15 para Vialidad Nacional— al Fondo Nacional de la Energía. Las diferencias para cubrir mayores costos son acordadas a YPF por el Fondo Nacional de la Energía como subvenciones, cuando en realidad la actividad de YPF crea gran parte de los recursos del Fondo. Esta situación, en forma más o menos solapada, es esgrimida como prueba del fracaso de YPF. Tan curioso planteo se repite especialmente en el caso de los aumentos de salarios. Las compañías son eximidas de abonar el sobreprecio para hacer frente a tales aumentos, mientras para YPF son costeados con sumas recibidas del Fondo, y consideradas como subvenciones que YPF adeudaría a aquél

La dependencia pasiva de YPF en relación al aparato burocrático general del bonapartismo, constituye también a degradar y desquiciar la organización interna relativamente eficiente que YPF consiguiera crear y mantener, con alternativas, a través de las accidentadas décadas precedentes.

Los dirigentes y funcionarios de YPF son con creciente frecuencia elegidos, mantenidos y promovidos no con base en sus condiciones profesionales y éticas, sino por su mayor o menor adhesión al gobierno y al partido oficial, juzgada y decidida por el capricho o el interés de los grandes jerarcas. Esto, y la consiguiente lucha de camarillas,

se reflejan lógicamente en la organización y marcha de la institución. Se encaraman en altas funciones de YPF elementos ineptos, serviles y corrompidos, que improvisan para satisfacer las exigencias y caprichos de los jerarcas del gobierno, acumulan desaciertos, ceden fácilmente a la presión de intereses hostiles a la institución, ubican gente según amistad y conveniencias personales, alejan o aplastan a los funcionarios capaces y honestos.

Directores y administradores son continuamente cambiados, existiendo varias administraciones distintas desde 1946, lo que significa frecuentes cambios de directivas, en la organización y en la ejecución de tareas y en la ubicación del personal, con la anarquía que es de imaginar.

El nivel medio del personal tiende continuamente a rebajarse. YPF pierde numerosos funcionarios de gran capacidad y experiencia, muchos de ellos formados por YPF dentro y fuera del país. Un número considerable es cesanteado por razones políticas; otros son alejados por la postergación arbitraria en favor de advenedizos ineptos y serviles o simplemente inexpertos, por la remuneración insuficiente, por el clima de corrupción y anarquía reinante en la institución. "Varios de ellos, por su conocida competencia técnica, fueron luego contratados en Venezuela, Estados Unidos, o bien se dedicaron a representar empresas privadas petroleras y como YPF advirtió luego que eran indispensables los servicios de esos técnicos hubo de contratarlos por honorarios, como es lógico, mucho más elevados que los que el Estado pagaba cuando estaban a sueldo de la Repartición".<sup>277</sup> El número de técnicos —ingenieros y auxiliares— se vuelve insuficiente, sobre todo en materia de proyección y ejecución.

Anotaremos de paso que, en más de un caso, exfuncionarios y técnicos de YPF, convertidos en agentes de firmas extranjeras —sobre todo yanquis—, utilizan sus antiguas conexiones y la complacencia de excompañeros de tareas para ofrecer y lograr la venta directa de maquinarias e implementos petrolíferos, con pago en pesos argentinos, encargándose de superar los problemas de divisas. Esta red de "intermediarios" contribuye al encarecimiento de las compras y al despilfarro de los recursos de YPF.

El personal que se queda en YPF sufre directa o indirectamente las consecuencias de la anarquía y corrupción reinantes. Los altos dirigentes no son respetados y carecen de todo ascendiente. Se teme

<sup>277</sup> Silenzi, *op. cit.*, p. 88.

asumir responsabilidades. Los estudios y proyectos son realizados sin seriedad ni profundización, muchas veces con criterio propagandístico y exitista. Las obras se comienzan sin determinar exactamente las posibilidades materiales, los presupuestos ni las fechas de terminación. Las órdenes se cumplen sin diligencia. No se cuidan, protegen ni utilizan racionalmente valiosos materiales, instalaciones y recursos financieros, lo que trae aparejados desgastes y roturas prematuros, pérdidas de pozos, adquisiciones innecesarias, malas inversiones, encarecimiento general de las operaciones fiscales.

Mientras se fuerza de un modo u otro el alejamiento de funcionarios de sólida formación y larga experiencia, se descuida y desalienta el adiestramiento de nuevas promociones técnicas. Estos hechos resultan más graves aún si se recuerda que ese adiestramiento, dado el alto grado de aptitud y destreza requerida por las actividades petroleras, requiere en general un aprendizaje prolongado. Mencionamos ya la falta de incentivos económicos. Puede agregarse que en los últimos años de gobierno peronista se abandona la norma de enviar técnicos al exterior para perfeccionarse en distintas especialidades. Mejoras e invenciones provenientes de funcionarios de YPF, y probadas satisfactoriamente, son finalmente desaprovechadas. La buena biblioteca especializada de YPF se desintegra a consecuencia de un arbitrario y estúpido traslado a una localidad bonaerense. El excelente *Boletín de Informaciones Petroleras* deja de aparecer en 1950. Para realizar obras necesarias a YPF que ésta podría ejecutar con elementos propios, se contrata personal extraño y en condiciones menos favorables, lo que contribuye a impedir la formación de técnicos capacitados para planear, ejecutar y dirigir.

Frente a los trabajadores de YPF se desarrolla una política de nociva duplicidad. Se crea una burocracia sindical corrompida, que maneja despóticamente el sindicato con prescindencia total de su base, en propio beneficio de los jerarcas, y se inmiscuye en la dirección de YPF con la complicidad temerosa o interesada de algunos directores. Tales intervenciones, que tienen todos los inconvenientes de una arbitraría injerencia burocrática sin las ventajas de un auténtico control obrero, contribuyen a la anarquía e ineficacia crecientes de la repartición.

Por otra parte, los jerarcas sindicales impiden la intervención directa de los trabajadores en los problemas sociales y técnicos de YPF, toleran y defienden el mantenimiento de condiciones deficientes de trabajo y existencia y la ausencia de obra social por parte de la repartición,

colaboran en la represión policiaca de las protestas obreras. El espionaje, la delación, la imposición de sanciones económicas y policiales son funciones normales de los altos jerarcas sindicales del SUPE, quienes tratan además de fomentar tales hábitos entre los propios obreros. Esta situación siembra lógicamente el descontento y la mala voluntad en los trabajadores de YPF, lo que no contribuye precisamente a mejorar el nivel técnico y la eficiencia de la repartición.

Ante el panorama administrativo trazado, es difícil determinar dónde concluye la mera ineptitud de la burocracia bonapartista, y dónde comienza un sabotaje deliberado contra YPF como paso previo a una claudicación integral ante los monopolios petroleros. Veamos cómo esta situación se despliega y se concreta en todos los aspectos particulares del problema del petróleo.

## 2. LAS ACTIVIDADES DE YACIMIENTOS PETROLÍFEROS FISCALES

Las actividades de YPF acusan el impacto del proceso analizado. La *Memoria* de YPF correspondiente a 1947 constata la carencia de materiales y equipos para cumplir las previsiones del plan quinquenal. Ya desde 1946 se deben paralizar pozos por falta de materiales, almacenamiento y vagones-tanques. Al no recibirse nuevas cañerías de bombeo se debe transferir las existentes de pozos poco productivos a pozos nuevos.<sup>278</sup> La falta de equipos y materiales se vuelve melancólico tema recurrente en las *Memorias* internas de YPF, que mencionan como causas: la anormal situación de los mercados proveedores, especialmente los del extranjero, la escasez de divisas, "los mayores precios que han debido pagarse al derivar las compras a los mercados señalados por la política monetaria del país, o en su caso, para adquirirlos en el mercado interno sin movilizar fondos en el exterior". Tiene lugar asimismo un lamentable desencuentro de factores, en virtud del cual la superación del déficit en un aspecto es inutilizada por el surgimiento del déficit en otro.<sup>279</sup> Consideremos la situación fase por fase.

Es casi ocioso subrayar la importancia de la Exploración:

<sup>278</sup> Citada en C. D., 1949, pp. 2684, 2624 y 2625.

<sup>279</sup> Min. de Ind. y Com. de la Nación - Yac. Petr. Fiscales (ENDE), *Memoria* correspondiente al año 1951.

Es el punto fundamental a resolver, en el gran problema de contribuir a enjugar el déficit crónico de la energía petrolífera; otro camino no existe: hay que conocer exactamente el potencial petrolífero nacional en toda su magnitud, para definir una política de perforación y explotación nacional de una riqueza que no se puede reponer. Si nosotros no descubrimos nuevos yacimientos, si no perforamos nuevos pozos, la riqueza petrolífera de los yacimientos en explotación se irá extinguendo lentamente y no podrá ser utilizada por la industria ni por el transporte. Esto podrá también paralizar lentamente al país. No aflorará a la superficie esa riqueza; es un imperativo de la hora acrecentar al máximo la explotación...<sup>280</sup>

La necesidad de una exploración exhaustiva es tanto más urgente, cuanto que los datos oficiales sobre las reservas del país distan de ser satisfactorios. El ministro Barro las estima a mediados de 1949 en 50 000 000 m<sup>3</sup>, de las cuales se extraen anualmente unos 3 500 000 m<sup>3</sup>. Hacia 1955 se las calcula entre 100 a 120 millones de m<sup>3</sup>.<sup>281</sup>

Según Rumbo, en 1949 YPF se encuentra dedicado a la tarea de explorar 600 000 Km<sup>2</sup> presuntivamente petrolíferos, y se espera que con los equipos pertinentes se podría obtener el petróleo que se necesitaría en el futuro.<sup>282</sup>

Sobre la exploración inciden las limitaciones analizadas en las páginas precedentes. La *Memoria* interna de YPF para el año 1954 refiere (p.1) que el número de comisiones de campaña para la exploración no pudo ser incrementado "como estaba prevista en el 2o. Plan Quinquenal, por no disponerse de los permisos de cambio necesarios que permitieran la adquisición de los elementos indispensables". La tramitación de una compra de 5 equipos para estudios geofísicos lleva alrededor de 3 años, en los cuales YPF no puede obtener los dólares importe de la adquisición.

Es ejemplar el caso concreto del Departamento de Geofísica de la Gerencia de Exploración, regido desaprensiva e irracionalmente, desorganizado de manera paulatina pero sistemática, y puesto al servicio de intereses privados.

Desde 1950, las autoridades provocan o favorecen las renuncias del personal técnico especializado de ese departamento. Jefes de comisión de gran destreza, experiencia y antigüedad son desplazados por recién llegados inexpertos, cuyos sueldos son rápidamente aumentados hasta equipararlos con los de aquellos que reaccionan abandonando YPF y el país.

<sup>280</sup> Diputado Rumbo, en *C. D.*, 1949, p. 2785.

<sup>281</sup> *C. D.*, 1949, p. 2736.

<sup>282</sup> *C. D.*, 1949, p. 2790.

Hasta fines de 1955 el Departamento Geofísico no se ha repuesto de pérdidas tan sensibles en un sector eminentemente técnico, donde las improvisaciones son imposibles. Surgen serios problemas en la interpretación de los registros sísmicos, pero en vez de solucionarlos con una organización interna y el mejor empleo de los especialistas aún restantes, se recurre a elementos ajenos a la empresa.

Varias son las consecuencias de este estado de cosas. Primero: La desorganización y desaprovechamiento de elementos humanos y materiales de la institución. Segundo: las posibles filtraciones de información vital hacia los monopolios. Debe tenerse en cuenta, por ejemplo, que los registros sísmicos y sus resultados son considerados secretos, y nada garantiza que los mismos no hayan sido vendidos a empresas extranjeras. Las perforaciones pueden referirse, como se sabe, tanto a la exploración como a la explotación de yacimientos petrolíferos.

Se produce la caída de las perforaciones de exploración. El número de equipos exploratorios baja entre 1935 y 1954, de 38 a casi 17. El número de metros perforados y de pozos terminados se reduce penosamente sin alcanzar en 1954 los niveles del último año de preguerra. En cuanto a los equipos de explotación, su número es en 1950 inferior a 1935, y sólo supera este nivel en 1954; el total de metros perforados aumenta entre la preguerra y 1954; "pero esto demuestra que el petróleo hay que buscarlo ahora a mayores profundidades que 18 años atrás". Lo comprueba el número de pozos terminados, que en 1954 es apenas superior a las cifras de 1935, y el aumento de la profundidad promedio entre 1950 y 1954.<sup>283</sup>

Esta situación fuerza y justifica desde temprano la adopción de medidas capituladoras, como el *contrato Drillexco*.

Se parte de la idea de que YPF incapacitado para ejecutar los planes exploratorios y explotativos para 1947-51, debe concentrar sus recursos en las zonas adyacentes a los yacimientos y realizar en cambio, exploraciones en zonas alejadas mediante contratos con empresas especializadas norteamericanas. Para la concertación del convenio definitivo se prescinde de licitación pública o privada: YPF se limita a consultar 3 firmas, lo que implica una injustificada transgresión de expresas disposiciones de la Ley de Contabilidad núm. 12 961, así como previa a YPF de antecedentes sobre existencia de otras empresas en condiciones de realizar los mismos trabajos sobre mejores bases.

De las 3 firmas consultadas, Drillexco resulta preferida, por su mayor diligencia, por mejores condiciones ofrecidas, o quizás por fa-

<sup>283</sup> Silenzi, *op. cit.*, p. 155; *Memoria interna de YPF*, año 1954, p. 27.

voritismo oficial. En diciembre de 1947, YPF firma un contrato con la Drillexco, por el cual la empresa yanqui debía perforar en el país 40 pozos de exploración, en los lugares o en la forma que YPF fijase, a un costo estimado de m\$n. 50 millones. Además de hacerse cargo de una serie de gastos, YPF debe abonar un premio por metro perforado y por día de ensayos y trabajos de terminación (a diferencia de lo habitual, que es porcentaje sobre inversiones). Se fija finalmente una multa oscilante entre 50 000 y 25 000 dólares para el caso que la Dirección de YPF rescindiera el contrato.

Se supedita los derechos de YPF a la buena fe de la empresa. No se garantiza la obtención de materiales e instalaciones indispensables, ni plazos firmes de ejecución, lo que significa inseguridad de cumplimiento. La Drillexco no ofrece garantías para el caso de incumplimiento; tampoco asume responsabilidades ni aun en los casos en que el incumplimiento o el perjuicio deriven de su culpa o negligencia grave. Contra toda la tradición de YPF, se introduce en el ámbito propio de la actividad petrolífera fiscal a una empresa vinculada a monopolios imperialistas. Los precios son demasiado altos, e implican una apreciable erogación de dólares.

Estas críticas al contrato, muy exactas, fueron formuladas por funcionarios de YPF y por legisladores radicales. Cabe anotar aquí, sin embargo, que es también exacta la observación del ministro de Finanzas al diputado Frondizi, según la cual la crisis energética "no la hubiera podido arreglar tampoco su sector, si hubiera estado en el gobierno".

Las prevenciones de los críticos resultan justificadas por las vicisitudes y el desenlace del contrato. Hay atraso en la adquisición y transporte de los equipos, por dificultades en la obtención de divisas, en los trámites aduaneros y en los movimientos en puerto y en ferrocarriles, a consecuencia de lo cual el montaje y entrada en operación de los equipos se atrasa enormemente.

A estos atrasos, debidos a causas ajenas a la Drillexco, se agregan otros derivados del lento desarrollo de las perforaciones, achacables a fallas organizativas y técnicas de la compañía, tales como: inadecuada provisión y despacho de materiales desde Estados Unidos, mala selección del personal, deficiencias en la ejecución técnica y en el contralor y conservación del material.

Por todo ello, una resolución del Directorio de YPF del 6 de marzo de 1950 declara rescindido el contrato y autoriza el pago a la Drillexco de 25 000 dólares por indemnización de rescisión. No es exacta

entonces la afirmación del ministro Barro en agosto de 1949, según la cual las severas condiciones del contrato llevaron a Drillexco a solicitar la rescisión "por cuanto su cumplimiento le ocasionaba considerables perjuicios económicos". La experiencia fracasa, a costa del fisco.

Vimos ya cómo la falta de materiales, almacenamiento y vagones obliga a paralizar pozos. Puede agregarse que la actividad explorativa examinada a principios de 1954, exhibe serias deficiencias en varias zonas. En Salta, por ejemplo no hay ubicaciones de exploración disponibles a pesar de existir amplias posibilidades de localizar nuevas acumulaciones. Los estudios sísmicos están muy atrasados; existe una sola comisión que por razones climáticas trabaja efectivamente nada más que 6 meses por año; la zona podría absorber varias comisiones sísmicas más. Situaciones similares se producen en Mendoza, Comodoro Rivadavia, Plaza Huincul y Tierra del Fuego.

Pese a todas las limitaciones expuestas, YPF logra algunos éxitos importantes con el descubrimiento de nuevas zonas petroleras, especialmente las muy ricas de Campo Durán y Madrejones, así como otras en Mendoza, Plaza Huincul, Río Gallegos y Tierra del Fuego.

La producción de YPF se halla en 1949 casi al mismo nivel que en 1944; 2 580 097 y 2 576 369 m<sup>3</sup> de crudo respectivamente. Desde 1950 se acentúa algo el proceso ascendente, hasta alcanzar en 1954 3 916 097 m<sup>3</sup>. Estas cifras corresponden sólo a YPF debiendo agregarse como parte de la producción fiscal la correspondiente a Petroquímica Energía Nacional, ex Ferrocarrilera, cuya producción en 1953 es de 93 563 m<sup>3</sup>. A la producción fiscal corresponde en 1953 el 84 por 100 del total.

La capacidad de las destilerías fiscales es en 1943 de 7 980 m<sup>3</sup> por día, cifra que sube a 8 400 m<sup>3</sup> diarios en 1946.<sup>284</sup> ¿Qué progresos efectivos se hacen en el periodo considerado, y qué factores los limitan?

Se procede a la ampliación de las refinerías fiscales existentes, a la adquisición de algunas privadas, y a la construcción de otras nuevas. Es necesario subrayar que muchas de las nuevas actividades en materia de elaboración y distribución de producción petrolera no se planean y cumplen por la propia dinámica de progreso de la burocracia bonapartista, sino por fuerza de la necesidad, ante el desinterés de las compañías privadas por satisfacer las viejas y nuevas demandas de combustibles en rubros y zonas que consideran insuficientemente lu-

<sup>284</sup> C. D., 1949, p. 2760.

crativas. En algunos casos, YPF debe absorber prácticamente todos los aumentos producidos, lo que le exige lógicamente tomar medidas inmediatas y mediatas para enfrentar tales problemas en el momento y para el futuro. Se amplía, por ejemplo, la destilería de San Lorenzo; y se instalan nuevas unidades de destilación en el establecimiento de La Plata.

El Estado adquiere la empresa Ultramar S. A. Petrolera Argentina, subsidiaria de los monopolios norteamericanos Socony Vacuum Oil Company y Texas Oil Com., y establecida en el país desde 1933. El anuncio oficial de la operación hecho en marzo de 1952, no detalla las negociaciones previas ni los aspectos financieros de la misma. Sólo establece que el Estado tomará posesión de los bienes de la empresa, que incluyen una refinería en Dock Sud, el aparato comercial de derivados, vehículos y un buque-tanque. Al parecer, la operación no resulta de un empuje nacionalista del gobierno peronista, sino de la resistencia creciente de ambos monopolios a seguir operando frente a dificultades derivadas de la falta de divisas y de la resistencia a la entrega integral por parte del bonapartismo. Éste, tras intensos esfuerzos para inducir a las dos compañías madres a seguir sus operaciones, no habría tenido más remedio que adquirir su subsidiaria por \$75 millones.<sup>285</sup>

La compra de los ferrocarriles británicos en 1947 implica la transferencia de la Ferrocarrilera de Petróleo, que es rebautizada Petroquímica Energía Nacional y pasa a la Dirección Nacional de Industrias del Estado.

La más importante construcción del gobierno peronista en relación a la elaboración del petróleo es la destilería de la entonces Eva Perón (hoy La Plata). En 1948 se firma un contrato para la construcción total de una nueva destilería, adquirida a la empresa yanqui The M. W. Kellogg, con la Kellogg Pan American. El proceso seguido constituye un compendio ejemplar de irresponsabilidad, incompetencia y favoritismo hacia una gran empresa extranjera. La inepta apreciación técnica de la alta burocracia interviniente en el asunto se evidencia en el cúmulo de actos contradictorios, en el atraso considerable, en la creación o tolerancia de daños directos e indirectos.

Las marchas y contramarchas se producen en relación a las funciones atribuidas a la compañía contratista, a la ubicación de la futura

<sup>285</sup> *The Review*, 28 de marzo de 1952, p. 17; González Climent, *op. cit.*, p. 72.

destilería, a los plazos proyectados y a la organización administrativa de los funcionarios que intervinieron en el asunto.

La destilería comienza a ser construida en 1952, cuatro años después de firmarse el contrato. Daños directos han sido: las prolongadas estadías improductivas en el país de hombres de la contratista, la inmovilización inútil de casi doscientos hombres capaces de YPF, en ambos casos a costa del Estado; el deterioro de equipos y materiales por una larga y descuidada exposición al aire libre; las construcciones innecesarias o de utilidad discutible; las estadías excesivas de vagones que agravan la falta de material rodante; la retención arbitraria de elementos en tránsito a otras dependencias; las expropiaciones injustificadas de tierra.

Daños indirectos, pero de igual o mayor gravedad han sido, los derivados de la claudicación ante la empresa yanqui y sus hombres (sujeción al criterio de estos últimos en cuanto a necesidades de materiales y técnicos, asignación de vehículos, aprobación de discutibles gastos personales); tardanza en la mayor utilización de los petróleos nacionales de Comodoro Rivadavia y Neuquén y en el autoabastecimiento de aeronautas; mantenimiento de la dependencia exterior en combustibles; des prestigio de YPF.

En un momento dado, YPF pide autorización para instalar una planta de lubricantes que permitirá tratar con ese objeto el petróleo pesado de Comodoro Rivadavia, con el consiguiente ahorro en divisas. La tramitación de este proyecto que, de cumplirse, se habría autofinanciado en menos de dos años, es inexplicablemente dilatada. Algo tendría que ver con ello la entrega de divisas a una compañía para la instalación de una destilería.

Las destilerías fiscales llegan a ser las siguientes:

Destilerías	Capacidad de tratamiento al año (en m <sup>3</sup> )	% sobre el total
<b>Yacs: Petr. Fiscales:</b>		
La Plata .....	4 056 000	
San Lorenzo .....	936 000	
17 de Octubre (ex Ultr.) .....	336 000	
Luján de Cuyo .....	240 000	
Chachapoyas .....	132 000	
Plaza Huincul .....	84 000	
	5 784 000	63.5
Petroquímica (EN) .....	384 000	4.2

<sup>286</sup> González Climent, *op. cit.*, p. 71.

La capacidad elaborativa efectiva de YPF evoluciona así:<sup>287</sup>

Año 1946	....	....	....	....	....	2 435 000 m <sup>3</sup>
Año 1954	....	....	....	....	....	6 083 054 m <sup>3</sup>

En 1953, YPF elabora 68.1 por 100 del crudo tratado en el país, lo cual equivale a un 154.5 por 100 sobre su propia producción. En el mismo año, corresponden a YPF los siguientes porcentajes sobre elaboración nacional total de derivados: 100 por 100 para aeronafta, 57.8 por 100 para la motonafta, 65.1 por 100 para el queroseno, 37.1 por 100 para el agricol, 65 por 100 para el gas oil, 59.6 por 100 para el diesel oil, 88.9 por 100 para el fuel oil y 39.2 por 100 para aceite lubricante.<sup>288</sup>

¿Qué obstáculos se oponen al progreso de la actividad elaborativa? Como vimos, la elaboración goza de cierta preferencia en el otorgamiento de divisas para la adquisición de sus elementos, en desmedro incluso de la exploración que hubiera debido tener prioridad. No se deja de sufrir, sin embargo, las consecuencias del bloqueo imperialista y de la falta de divisas; particularmente sensible es la escasez de elementos vitales para las destilerías, como las cañerías de bombeo.<sup>289</sup>

Hemos visto también en la construcción de la nueva destilería de La Plata un nuevo ejemplo de la inercia e irresponsabilidad de la burocracia bonapartista. No faltan otros ejemplos de este tenor: el caso de la planta de alcohol de San Nicolás; la prolongada demora en dotar a la destilería de La Plata de una línea moderna de lubricantes, pese al insistente reclamo de los funcionarios encargados; el convenio de YPF con una compañía integrada por elementos ligados a jerarcas peronistas, en virtud del cual la repartición fiscal renuncia en favor de aquélla a elaborar y exportar el lucrativo rubro de la parafina.

Otros factores negativos están dados por las deficiencias en otros aspectos de la actividad petrolifera fiscal (falta de energía, de medios de almacenaje y transporte) y por las irregularidades en el aprovisionamiento de crudo, v. gr. a raíz de los incidentes derivados de la nacionalización en Irán.

<sup>287</sup> C. D., 1949, p. 2955; *Memorias Internas de YPF*, 1950 a 1954.

<sup>288</sup> G. Climent, *op. cit.*, pp. 75-77.

<sup>289</sup> C. D., 1949, 1760.

Puede agregarse finalmente sobre este punto el montaje por la empresa norteamericana M. W. Kellogg Co., de la Fábrica Militar de Tolueno Sintético, en Campana, que elabora también aeronauta y motonafta.

La capacidad total de *almacenaje* de combustible líquido a disposición del país cubre hacia 1952 el consumo nacional de dos meses. La capacidad de almacenaje de YPF aumenta desde 800 000 m<sup>3</sup> en 1946 hasta 1 125 000 m<sup>3</sup> en 1951. Hacia 1952, YPF tiene en marcha o en proyecto la construcción de varias plantas de almacenaje.<sup>290</sup> Estos proyectos son sin embargo insuficientes, y como en el caso de las otras fases de la actividad fiscal se toman sobre todo por fuerza de necesidad, ante el desinterés de las empresas privadas por cubrir las exigencias planteadas en diversos rubros y actividades. Una ampliación en la Destilería de Luján de Cuyo, inaugurada a principios de 1955, no podía funcionar en agosto del mismo año por carecer de tanques con capacidad adecuada para recibir el petróleo a destilar y almacenar los productos destilados.<sup>291</sup>

El transporte y distribución constituyen otro aspecto crítico del problema argentino del petróleo y de la actividad fiscal. Son conocidas las ventajas de todo orden que derivan del transporte por oleoductos. Sin embargo, su desarrollo fue inadecuado para las necesidades del país. La red total creció de 512 846 kms., en 1946 hasta 695 524 a fines de 1954. En 1952 se habilita un naftoducto entre La Plata y la planta de almacenamiento en Dársena Sud.

La falta de oleoductos frena gravemente el desarrollo de la producción en Salta, Neuquén, Mendoza y Tierra del Fuego.

Una desidia notable se manifiesta en el caso del oleoducto Challacó (Neuquén) a Bahía Blanca. Su construcción se preveía en el proyecto de ley presentado en 1946 por el senador A. Matheus Hoyos, y sancionado por la Cámara de Senadores en septiembre de 1947. Una resolución del 13 de noviembre de 1947 autoriza la construcción de la obra, sin contarse aún con los créditos previstos. Los estudios son actualizados en 1952, y la obra es incluida en el Segundo Plan Quinquenal. Una resolución de ENDE autoriza en 1953 la inmediata construcción, y en mayo de ese año se abre la licitación pública para proveer de cañería a la obra proyectada, pero esta gestión

<sup>290</sup> Defelippe, *op. cit.*, p. 112; González Climent, *op. cit.*, pp. 73 y 74.

<sup>291</sup> Salvador Montalvo, *El petróleo en la política argentina*, Mendoza, Ed. Los Horcones, 1955, p. 69.

se paraliza desde noviembre de 1953 a la espera del otorgamiento de divisas y del resultado final de las negociaciones que mientras tanto se han entablado con un grupo norteamericano. A principios de 1954, la URSS ofrece cañerías y chapas para fabricar caños que podrían ser destinados a la realización parcial de la obra. Esta larga postergación resulta gravísima: el oleoducto es ya angustiosamente necesario por haberse alcanzado la máxima capacidad de los transportes ferroviarios lo que obliga a restringir la producción de petróleo. Según el Ministerio de Industria y Comercio, la fabricación y tendido de cañerías podrían ser realizados por empresas ya existentes en el país; sólo falta solucionar el problema de divisas para la compra de chapas, de estaciones de bombeo y de otros equipos auxiliares. Pese a todo, las cosas quedan allí hasta el fin del período peronista.

Al filo de la Segunda Guerra Mundial, la flota petrolera mayor de YPF<sup>292</sup> comprende nueve barcos y un total de 86 000 tons. Desde el fin del conflicto el gobierno inicia un importante plan de adquisiciones y de construcciones en el extranjero —Estados Unidos, Suecia, Holanda y Gran Bretaña—, con muy escasa participación de astilleros argentinos. De 1945 a 1952 la flota de YPF aumenta en 167 por 100 aproximadamente, llegando a disponer de 27 petroleros y 3 cargueros, con un porte bruto total de 329 152 tons. Este plan ha beneficiado sobre todo a la línea de cabotaje marítimo.

Desde el Segundo Plan Quinquenal se produce sin embargo una retracción en el desarrollo de la flota de YPF. Ésta propone para el Segundo Plan la adquisición de un total de 211 000 tons., cifra superior en 40 000 tons., a las adquisiciones bajo el Primer Plan. Pese a ello, el Segundo Plan dispone solamente la adquisición de unidades fluviales por un total de 18 500 tons. No sólo se rebajan las cifras propuestas como necesarias; también se abandona la expansión de la flota petrolera de ultramar, cuando la importación de combustibles líquidos sigue una línea de ascenso y se cumple en su mayor parte por barcos extranjeros, fenómeno que no se reduce a la flota petrolera.

En junio de 1954 tiene YPF veintisiete unidades con 335 018 tons., de porte bruto, progreso poco considerable desde 1952 que resulta de dar de baja un petrolero e incorporar el barco-factoría *Juan Perón* perteneciente a la Flota Mercante del Estado. Además de sus buques

<sup>292</sup> González Climent, *op. cit.*, pp. 144 y ss.; *La Flota Petrolera Argentina*, Buenos Aires, 1952; *Los Transportes, el correo y las telecomunicaciones en el Segundo Plan Quinquenal*, Buenos Aires, Ed. Macchi Hnos., 1953, pp. 119 y 120.

mayores, YPF dispone de una importante flota menor para el movimiento en ríos y puertos.

Junto con la flota de YPF, el Estado argentino tiene a su disposición los barcos petroleros de la Flota Argentina de Navegación de Ultramar (ENT) y de la Marina de Guerra. El total del Estado alcanza así a 35 unidades y 379 285 tons., lo que representa el 79.8 por 100 de la flota petrolera de bandera argentina. Si a ello se suman las unidades de empresas privadas, Argentina tiene en 1954 el 1.6 por 100 de la flota petrolera mundial.

Pese a la expansión de la flota petrolera fiscal, la dependencia del extranjero sigue siendo también en este aspecto decisiva. Los petroleros de bandera argentina —fiscales y privados— transportan sólo el 17.9 por 100 del total de combustibles líquidos importados por la Argentina en 1951, lo que significó abonar a empresas extranjeras fletes por unos 93 544 000 dls. El ahorro de fletes correspondiente a dicho 17.9 por 100 fue de 20 296 000 dólares, que equivale entonces al precio de construcción en el extranjero de unas 36 200 toneladas de buques-tanques. Sobre el papel económico liberador de una flota fiscal ilustra el hecho de que el petrolero *San Martín*, construido por astilleros británicos en 1952, ganó en nueve viajes durante 15 meses fletes en dólares por una suma mayor a su costo de construcción.

Completan el sistema de transporte petrolero fiscal los vagones y camiones-tanques. En 1954, los ferrocarriles nacionales disponen de 2 512 vagones-tanques con una capacidad de 90 011 m<sup>3</sup> y transportan 2 000 000 de toneladas de petróleo durante 1953. Vimos ya, sin embargo, al hablar de los oleoductos, la insuficiencia cada vez más desesperante del transporte ferroviario. Las memorias internas de YPF constatan esa insuficiencia, “la escasez de material rondante y el intenso tráfico que realiza”, lo que incide sobre el transporte del petróleo crudo desde los yacimientos a las destilerías y sobre el transporte de subproductos para el abastecimiento de las plantas.

La falta de vagones que se acentúa desde 1952 ha impedido llevar petróleo crudo desde Mendoza a las destilerías de San Lorenzo, en Santa Fe, lo que motiva que Mendoza no pueda extraer petróleo en mayor cantidad por carecer de los medios para transportarlo a las refinerías correspondientes... De esta forma existen en Mendoza y en otros yacimientos del país pozos que deben ser tapados por ser imposible recibir la producción de los mismos.<sup>293</sup>

<sup>293</sup> Montalvo, *op. cit.*, p. 69.

En 1952 se recurre al sistema de diagramación de trenes especiales y/o vagones-tanques programados, para buscar un abastecimiento más regular por ferrocarriles, pero con ello obtiene sólo éxitos parciales.<sup>294</sup>

Se trata de superar estos problemas con el complemento del transporte carretero, pero aquí también se choca con las dificultades derivadas de la escasez de material rodante, falta de divisas, corrupción, irresponsabilidad e ineficiencia en la gestión oficial dentro y fuera de YPF. Es el caso de los *affaires Fiat* y *Mercedes Benz*, o bien la frecuente utilización de vehículos, elementos y personal de YPF para placer y beneficio privados de funcionarios, sus familias y amigos. Pueden agregarse casos como el de Mendoza, donde decenas de vehículos son mantenidos largo tiempo en abandono a la intemperie, sin preservar siquiera los neumáticos, con el motor desarmado, por no existir un determinado repuesto para completarlos. Pasado un tiempo la reparación suele volverse más difícil no sólo porque los repuestos siguen sin llegar, sino también porque a los efectos de la intemperie se agregan las "apropiaciones" de piezas y repuestos; no obstante lo cual no son reparados ni tampoco vendidos para adquirir nuevos elementos. En tanto, un operario llega a morir en un accidente de trabajo por no existir vehículo disponible para llevarlo al hospital público.

La escasez de envases se hace sentir también en el sistema de transporte y distribución, tanto por ferrocarriles como por automotores.

En las actividades comerciales de YPF se sigue la misma línea vacilante y contradictoria que en los otros aspectos. Se trata también aquí de cumplir las tareas exigidas por las necesidades nacionales que las empresas privadas no están dispuestas a satisfacer, sólo en esa medida y sin dar ningún paso demasiado audaz que pueda afectar seriamente los intereses de dichas empresas. Como al iniciarse el gobierno peronista.

el país dependía en más del 50% de las corrientes de importación, suministro que no controlaba la nación sino los grandes consorcios internacionales, debía cumplirse —según el ministro Barro— una política prudente y sabia que por medio del establecimiento de relaciones comerciales razonables hiciera que las compañías particulares encontraran un cierto aliciente en continuar abasteciendo al país, y aun intensificar su acción, en momentos en que era notoria en todo el mundo la escasez de combustible líquido.

<sup>294</sup> *Memorias internas de YPF, 1952 y 1954.*

El no haber contemplado en todo su alcance el problema hubiera determinado en cualquier momento la paralización de las actividades generales del país.<sup>295</sup>

El temor a la cólera de los consorcios pone así su impronta sobre la comercialización petrolifera fiscal del gobierno peronista. En septiembre de 1947 se denuncian los nefastos convenios de 1937, por las razones que ya vimos. El decreto 11 725/47 pone además a cargo de YPF el contralor del abastecimiento del país en materia de combustibles líquidos. Se autoriza también a YPF a importar crudo y derivados, "con lo cual se le permitió a esta repartición el acceso a fuentes productoras, algunas de ellas fuera de la órbita de los grandes consorcios internacionales, lográndose en esta forma para el país en este aspecto una cierta independencia".

Por ello es acompañado, como veremos luego, por medidas —exenciones impositivas, aumentos de precios— tendentes a sostener y favorecer los intereses financieros de los consorcios. Además, al comunicarse a éstos la denuncia de los convenios, se les advierte que ello no importa descartar la posibilidad de futuros acuerdos ni alterar la armonía ni la recíproca colaboración que han caracterizado hasta ese entonces sus relaciones con las compañías. Y otra comunicación dirigida el 22 de junio de 1950 a los inspectores de zona de YPF, sobre "normas de conducta con respecto a las empresas petroleras privadas", dice lo siguiente:

Se recuerda al señor Inspector que deberá abstenerse de hacer gestiones que tiendan a modificar la situación de las compañías petroleras particulares en el mercado, atrayendo a la órbita de YPF a agentes o revendedores particulares vinculados con aquéllas. Para aclarar lo expresado, se indica que la conducta a seguir ha de guardar similitud con la que se adoptaba años atrás en las relaciones entre YPF y las empresas particulares. Cualquier situación que se presente deberá ser puesta en conocimiento de esta jefatura quien adoptará las medidas que el caso aconseje.<sup>296</sup>

Recomendaciones que traen fuertes reminiscencias de los convenios de 1937.

En la sesión de la Cámara de Diputados del 22 de junio de 1950, el representante peronista Visca declara que los surtidores "Texaco", a los que se había exigido que colocaran los colores de YPF en Pilar,

<sup>295</sup> C. D., 1949, pp. 2759 y 2761.

<sup>296</sup> Arturo Frondizi, *Está en peligro el petróleo argentino*, 1953.

habían vuelto a su situación original. "Yacimientos Petrolíferos Fiscales está vigilado estrictamente. ¿No autorizó en el cruce de Pergamino una estación de Shell Mex? ¿Por qué? Porque enfrente hay una de la Standard Oil, a un costado una de la Pan Am (de la Standard Oil) y a trescientos cincuenta metros había una de la Shell Mex que fuera cubierta por otra de Yacimientos Petrolíferos Fiscales".<sup>297</sup>

La presión de los monopolios tendente a captar nuevas agencias distribuidoras y a desplazar o neutralizar las que siguen en la esfera de YPF —de la que es ejemplo entre muchos el caso citado en el párrafo anterior— se ve fortalecida por la propia política oficial, que otorga un considerable número de agencias a individuos ligados a jerarcas del régimen, eliminando así un número igual de antiguos agentes. Estos procedimientos, caracterizados por el favoritismo y las irregularidades de todo tipo, anarquizan e interiorizan la red distribuidora de YPF, sustituyendo en general elementos expertos y largamente probados, por advenedizos poco adiestrados, habituados al lucro fácil y rápido y a las pequeñas combinaciones, y poco dispuestos por lo tanto a resistir las presiones e insinuaciones de los competidores monopolistas de YPF. A ello se agrega la evidente insuficiencia de la propaganda fiscal en favor de sus productos, lo que contrasta con la intensa y sistemática publicidad que de los suyos hacen los monopolios.

Si la actividad comercial de YPF en el mercado interno no se ve más frenada todavía, y puede por el contrario gozar de cierta expansión, ello se debe al surgimiento de necesidades y exigencias ajenas a su voluntad. Las empresas privadas actúan exclusivamente por fines de lucro, y por ello sólo elaboran los productos que les dan mayores utilidades y/o los distribuyen en las zonas económicamente más convenientes, lo que frecuentemente amenaza con alterar la regular distribución de combustibles líquidos en el país. YPF, por su naturaleza fiscal, ha debido cubrir más de una vez los huecos dejados por los monopolios y combinar para ello el criterio comercial con la función de órgano estatal responsable de la elaboración y abastecimiento de combustibles en déficit, de las clases y en los lugares que fueran necesarios, sacrificando en muchos casos posibilidades más lucrativas en aras de las exigencias angustiosas del consumo nacional. Así YPF debe tomar a su cargo las importaciones de fuel oil para las empresas ferroviarias, pues la Cía. Shell Mex Argentina dejó de abastecerlas,

<sup>297</sup> *Diario de Sesiones*, p. 1433, citado por Jaime Fuchs, *Los trusts yanquis contra la Argentina*, Buenos Aires, Ed. Fundamentos, 1951 p. 37.

por razones de conveniencia comercial. Lo mismo ocurre ante el desinterés de las empresas en cuanto al abastecimiento del mercado interno de queroseno y de gas oil.

YPF debe entonces, en la medida de sus posibilidades, ampliar sus instalaciones e intensificar sus actividades de elaboración y distribución. La fuente principal de los productos comercializados por YPF ha provenido de las importaciones. En víspera de la guerra YPF no importaba petróleo crudo, y sí en cambio muy pequeñas cantidades de productos, siendo su participación en el mercado de un 33 por 100. En 1947, YPF importa sólo 320 000 m<sup>3</sup> de crudo —23.4 por 100 del total importado—, y su posición en el mercado es de 37.3 por 100. En cambio, hacia 1954 YPF tiene a su cargo el 51 por 100 de las importaciones totales de crudo, además de una importante cantidad de otros productos. Entre 1939 y 1954, el volumen de distribución de YPF pasa de 1 490 000 m<sup>3</sup> a 6 400 000 m<sup>3</sup>, y su posición en el mercado aumenta de 33 al 59 por 100. Todo ello logrado en gran medida por el incremento de las importaciones, como lo demuestra el hecho de que, mientras su producción en ese lapso sube sólo un 140 por 100, su volumen de distribución lo hace en un 330 por 100. Esta dependencia de las importaciones, gráfico ejemplo del atraso y subordinación del país en materia energética, es aún más notable si se considera que una parte muy grande de las adquisiciones de YPF provienen de los monopolios; así, casi todo el crudo importado por YPF hacia 1951 es provisto por la Anglo Iranian Oil Co.<sup>298</sup>

En las ventas, que constituyen la fuente principal de los recursos de la empresa fiscal, la parte más importante y lucrativa —dada la insuficiencia y mayor costo relativo de la producción nacional— está de hecho integrada por las importaciones; en 1950, más del 50 por 100 de las ventas fiscales provienen de la importación de crudo y derivados. Estas circunstancias, las retracciones y maniobras ya citadas de los monopolios respecto a la comercialización de ciertos productos, y a las tareas que por ello debe tomar YPF a su cargo, harían suponer a un observador ingenuo que la política oficial favorecería sistemáticamente la expansión de las actividades comerciales de la empresa fiscal. No ocurre de este modo, sin embargo, porque las potentes presiones secretas de los monopolios no dejan de ejercerse continuamente con mayor o menor éxito sobre los jerarcas dentro y fuera de YPF.

<sup>298</sup> *The Review . . .*, 20 de julio de 1951.

Un ejemplo de ello lo constituye la maniobra intentada hacia 1950, tendente a dar mayor participación en la importación a las empresas petroleras privadas, con el argumento especioso de que la función de YPF debe reducirse solamente a producir. De este modo se busca privar a YPF de toda posibilidad de acción hegemónica en el mercado interno, reducir su disfrute de una actividad imprescindible y lucrativa, y aumentar sus costos. Forzada YPF, como vimos, a expandir su aparato productor y comercial por la retracción de las compañías privadas en algunos rubros, toda reducción de su capacidad operativa y de sus ventas como la que se intentó encarecería los costos unitarios por incidencia de los gastos fijos que se originan o deben ser imputados cualquiera sea la cantidad de unidades elaboradas o vendidas. Dichos gastos —verbigracia, personal, gastos generales, amortizaciones, cargas financieras— nunca podrían ser reducidos en el mismo grado que la reducción de ventas determinadas por restricción de las importaciones. Este intento no puede al parecer ser llevado hasta el final, sobre todo por no haber madurado aún totalmente las condiciones para una entrega total al imperialismo, como lo demuestra el pronunciamiento en contra del proyecto por la mayor parte de las gerencias de YPF. Hechos de esta índole, sin embargo, no dejan de intentarse o cumplirse en mayor o menor medida, jalando un proceso capitulador y de permanente sabotaje de la expansión técnica, comercial y financiera de YPF, en virtud del cual llegará a cerrar el ejercicio de 1953 con un déficit considerable.

En este punto dejamos momentáneamente el análisis de la evolución sufrida por YPF en este periodo, para entrar al examen del otro polo del proceso: las compañías privadas.