

De mercado consumidor a mercado productor: la refinación de petróleo y la venta de nafta durante la década del '20 en Mendoza

Enrique A. Timmermann
Instituto de Historia Americana y Argentina
Universidad Nacional de Cuyo
enriqueatimmermann@gmail.com

Se autoriza publicación

La nafta (denominación en Argentina de gasolina) es una mezcla de hidrocarburos que se obtiene del petróleo por destilación fraccionada y se utiliza como combustible en motores de combustión interna con encendido por chispa convencional o por compresión (Dies Otto). Posee una densidad de 680g/l, y en un primer momento tenía una coloración amarillenta. Luego con métodos más perfeccionados de purificación fue modificando su coloración a azul y/o verde.

Es sabido que Argentina, hacia la década del '20, era una importante consumidora de derivados del petróleo. Baste citar como ejemplo el caso de Francia, que durante 1921 consumió 800 mil toneladas con 44 millones de habitantes, mientras que nuestro país consumió la misma cantidad pero con 9 millones de habitantes (Brady, 1923). El consumo principal de derivados del petróleo era la gasolina para los motores a combustión, el kerosene para iluminación y calefacción, los aceites lubricantes para los motores de los autos y máquinas agrícolas y el fuel oil para las locomotoras de los trenes.

El presente trabajo, que es una primera aproximación de esta temática, tiene por objetivo detectar los primeros intentos de producción local-regional de derivados del petróleo y los agentes que intervinieron en este proceso. Es válido anticipar que esos primeros intentos tuvieron una producción modesta, que no resultaba suficiente –y quizá tampoco de calidad- para abastecer al creciente mercado local, dinamizado sobre todo por la compra de automóviles. En relación con esto, entonces, se reconstruye la cadena de comercialización y distribución de nafta en la Ciudad de Mendoza, y los agentes –foráneos y locales- que la conformaron. Para este punto metodológicamente se trabaja bajo un enfoque microhistórico y territorial, pues se detectan los puestos de ventas en la Ciudad Capital de la provincia y su distribución, así como a quién les pertenecía.

La historiografía regional-local carece de aportes sobre la problemática de refinación y producción de derivados del petróleo. Se procuró salvar este vacío a través de aportes a nivel nacional. Un primer antecedente lo constituye el trabajo de García Labal (1932) quien presenta un resumen sobre refinación, venta de nafta y surtidores. Por su parte Ospital (2002)

desarrolla los cambios que produjo la introducción del automóvil entre 1920-1930, mientras Piglia (2012) documenta la relación entre el Automóvil Club Argentino e YPF con la instalación de estaciones de servicio. Stratta (2013) hace un relato sobre la historia de la refinación en Argentina.

Para insertarse en esta temática, primeramente se mostrará cómo evolucionó la destilación de petróleo para la producción de nafta a nivel nacional. Luego se hará un recuento de los yacimientos petrolíferos (tanto de hidrocarburos como de shale oil) y la extracción que de ellos se realizaban en la provincia de Mendoza. El motivo de esto radica en observar y analizar las posibilidades industriales –y económicas- de explotación mendocina y su consiguiente refinación. Seguidamente se abordará la venta de nafta con los conflictos que ella produjo.

La refinación¹ de petróleo en Argentina y su distribución

Desde 1906, Emilio Schiffner fue el primero en destilar petróleo en Argentina, en Campana, (provincia de Buenos Aires), refinando materias primas importadas. La primera destilación de productos argentinos se dio 7 años después, en Comodoro Rivadavia, en donde se obtenían productos livianos para cubrir las necesidades de la zona (Stratta, 2013: 92-93). A partir de estos momentos fueron naciendo varias plantas destiladoras en todo el país, sin embargo ninguna pudo refinar más que pequeñas cantidades para consumo local.

La nafta obtenida por esta época era el resultado de un calentamiento moderado del petróleo, logrando un producto primario cuya calidad dependía del tipo de hidrocarburo. La cantidad obtenida también estaba en relación directa con la calidad del petróleo. Tiempo después YPF llamó a esta, nafta industrial y la utilizó como disolvente². Es preciso mencionar que al destilar petróleo no sólo se obtenía nafta, sino otros productos que estaban encadenados en los hidrocarburos, como gas oil, asfalto etc.

En 1911 la planta refinadora de Campana es comprada por la West Indian Oil Company (Wico), empresa subsidiaria de la Standard Oil de New Jersey, y cambió su

¹La *destilación* es el proceso que se utiliza para llevar a cabo la separación de diferentes líquidos o sólidos que se encuentren disueltos en líquidos, o incluso gases de una mezcla, gracias al aprovechamiento de los diversos puntos de ebullición de cada sustancia partícipe, mediante la vaporización y la condensación. En cambio la *refinación* es la acción que se lleva a cabo para lograr que algo se purifique o se vuelva más fino, dejando de lado residuos y separando ciertas partículas. Por tanto en la industria petrolera primero nacieron las plantas destiladoras y luego las refinadoras con la complejización del motor a combustión. En este trabajo sin embargo utilizaremos el término indistintamente. Para ampliar la información puede consultarse el trabajo de René Dubois (2005) que es muy claro al respecto.

²Si esta nafta provenía de petróleos con alto nivel de parafina, como los del norte de Mendoza, sus propiedades antide-tonantes eran débiles. Esta puede ser una hipótesis de por qué no se extraía petróleo para la época de estudio en la provincia.

denominación a “Compañía Nacional de Petróleo”. La Wico destilaba el petróleo que importaba de México y otros países para luego vender los derivados en todo el país. Sus ventas cubrían el 90% de las necesidades argentinas, convirtiéndose prácticamente en una situación monopólica (Strata, 2013: 93). Tres años después colocó su primer surtidor en la Plaza Lorea, Capital Federal.

Al ser Wico la mayor distribuidora de combustibles del país era por tanto también quien fijaba los precios minoristas de naftas y kerosene. Esta situación va ser muy importante en momentos de escasez del producto.

Hay que tener presente que la Gran Guerra marca un antes y un después en la venta de combustibles. Esto se debe al rol estratégico que significó el petróleo en el conflicto mundial debido a la movilización de los distintos aparatos bélicos (barcos, tanques, submarinos, aviones, etc.). El contar con hidrocarburos y con su destilación significaba una preponderancia vital, por lo que los grandes países comenzaron a buscar reservas en todo el mundo. Si bien Argentina fue un país marginal (comparado con Venezuela por ejemplo) varias empresas internacionales buscaron posicionarse en el mercado explorador y refinador.

El conflicto bélico marca por tanto la forma de actuar de las potencias mundiales en explotación y refinación de petróleo. En un primer momento las compañías internacionales se dedicaron en Argentina en su mayoría a la venta de combustibles (nafta, diesel oil y kerosene) y recién en la década de 1920 ingresaron al upstream³.

Es por entonces cuando Argentina se convierte en uno de los principales mercados mundiales en venta de automóviles y por consiguiente en un gran consumidor de derivados del petróleo.

A partir de 1923 se comenzó a elaborar una nafta obtenida por destilación destructiva de las fracciones pesadas del petróleo. Este producto resultó ser de naturaleza antidetonante cuya estabilidad térmica fue más elevada. A su vez este proceso de destilación redundó en una mayor cantidad de nafta obtenida, lo que se tradujo en un rendimiento mayor por metro cúbico de petróleo.

En 1925 Yacimientos Petrolíferos Fiscales (YPF) inauguró la destilería de La Plata y comenzó a competir con productos nacionales a las ventas de la Wico. Luego de su asociación con el Automóvil Club Argentino (ACA) en 1936, YPF desplazó del predominio de venta de combustibles a la empresa norteamericana.

³Para ampliar sobre esta temática puede consultarse a Mayo, Andino y García Molina (1983).

El otro gran competidor en la venta de derivados fue Shell (Diadema de Argentina), quien en 1931 construyó su planta destiladora en Dock Sud (partido de Avellaneda, Buenos Aires). Antes de esta fecha Shell importaba la nafta que vendía en el país.

AÑOS	CONSUMO en litros
1922	153. 000.000
1923	203. 000.000
1924	269. 000.000
1925	344. 000.000
1926	429. 000.000
1927	564. 000.000
1928	689. 000.000
1929	810. 000.000
1930	900.000.000

Cuadro N° 1: Fuente: *Boletín de Informaciones petroleras*

Como puede observarse en el Cuadro N° 1, Argentina pasó de consumir 153 millones de litros de nafta a 900 millones, es decir que en 8 años las necesidades se quintuplicaron. Esto demuestra la importancia de los hidrocarburos en la década de análisis y como la industria fue creciendo vertiginosamente. En este sentido, y como señala Llach (2010: 99-100), Argentina fue complejizándose y expandiendo su consumo de mercaderías, en este caso combustibles. Mendoza no fue ajena a todo este proceso tanto en la venta de combustibles como de automóviles, donde ocupó el cuarto o sexto lugar a nivel nacional, dependiendo el momento que estamos analizando⁴.

Por otro lado, hacia 1920 en Estados Unidos la industria de la petroquímica comenzó un proceso de perfeccionamiento en la refinación del petróleo, lo que se tradujo en la elaboración de naftas más puras. Este incremento cualitativo fue una respuesta a las innovaciones tecnológicas en los automotores, que demandaban insumos más sofisticados. Lógicamente la mejora en las naftas fue producto de las innovaciones que se iban llevando a cabo en los mismos autos. Es decir hubo una relación paralela entre el avance tecnológico automotriz y la refinación del petróleo.

Esto se complementó con un nuevo sistema de surtidores que filtraban impurezas en los combustibles y le mostraban al automovilista cuánto cargaba en sus vehículos. Los

⁴ Para ver las estadísticas sobre combustibles y automóviles, leer Guevara Laval (1932) o (1936), Llach (2010), etc.

surtidores que se utilizaban en la Argentina eran de la marca Wayne Pum Company y a partir de 1923 se puede encontrar publicidades al respecto. Estas bombas en un primer momento comenzaron a ser importadas por Torcuato Di Tella. Luego la misma empresa comenzó a fabricarlas en nuestro país, producto de un acuerdo comercial con la fábrica norteamericana (Di Tella, 1993). Finalmente, a partir de 1927 y mediante un contrato con YPF, los surtidores marca SIAM (que ya estaban presentes en Buenos Aires con otra marca), comienzan a utilizarse para la venta de combustibles de la empresa nacional.

La extracción y refinación de petróleo en Mendoza

En Mendoza hacia 1920 existían 4 zonas con perforaciones petroleras, una al Norte y tres al Sur:

1. Cerro Cacheuta (en la zona de “Agua del Corral”, Luján de Cuyo)
2. Cerro de la Brea, en la orilla sud del Diamante, al oeste las aucas (San Rafael)
3. Cerro Alquitrán y los Buitres (San Rafael)
4. Orillas del río Grande y río Barrancas (Malargüe)

En el Norte, en Cacheuta, se ubicaban las explotaciones más antiguas de Mendoza, pero desde 1913 no existía producción alguna. Sin embargo en esta zona se logró extraer hasta 8 mil toneladas de crudo entre 1885-1891. En 1921 la Compañía Petrolífera de Cacheuta, de capitales chilenos emprendió una intensa campaña propagandística, mas no realizó ninguna labor en la zona.

Hacia el Sur, en Cerro Alquitrán y los Buitres la compañía “El Petróleo Argentino de San Rafael” llevó a cabo trabajos de perforación en 9 pozos entre 1908 y 1913. El petróleo encontrado era de buena calidad, sin embargo por problemas económicos la empresa debió suspender los trabajos, retomando muy limitadamente desde 1917. Paralelamente se comenzó a construir una pequeña destilería para procesar el petróleo extraído, lográndose solo escasas refinaciones de kerosene.

En las otras dos zonas, solo se realizaron actividades de exploración y pozos testigos, pero sin alcanzar una explotación sistemática.

Como puede observarse la producción de petróleo en Mendoza en el período estudiado fue prácticamente nula, no obstante la intensa actividad exploratoria Si bien se conocía a través de estudios geológicos la importancia petrolífera de la zona⁵, no había capitales locales, nacionales ni extranjeros dispuestos a explotar. ¿Es probable que la señalada presencia monopólica internacional como proveedora del producto operara en ese sentido?

⁵Para el período de estudio el trabajo de Anselmo Winddhausen (1916) era el más actual y completo que se conocía. En él se encuentra un estudio detallado de las posibles zonas productoras y la factibilidad comercial.

Con respecto a la zona sur, ¿puede que el difícil acceso a estos pozos petroleros, sumados a que solo podían trabajarse en época de temporada, fueran no aprovechados en toda su magnitud?

Más allá de la escasa producción petrolera, hubo en Mendoza una destilería que produjo derivados del mineral, era la de Ramón Brunet (en algunas fuentes se lee Bennet) quien se la había comprado a José Quillet. Esta estaba situada en Luján de Cuyo y funcionaba con el mineral traído desde San Rafael, de la mina “Los Buitres”⁶. La destilación se hacía utilizando el método cracking y se obtenía para venta directa de nafta, kerosene para iluminación, kerosene para motores, aceite para lámparas y aceite para motores. La venta se realizaba en la propia destilería y solo abarcaba a los lugareños. La nafta llevaba el nombre de “América” y se vendía a \$ 0,35 el litro⁷.

Lamentablemente esta destilería sufrió un incendio que acabó con gran parte de sus instalaciones el 13 de setiembre de 1921. Las llamas destruyeron maquinarias y edificaciones por un valor de \$30.000, siendo necesarias varias dotaciones de bomberos para sofocar el siniestro⁸. No hemos encontrado todavía si la empresa de Brunet continuó luego la refinación o fue desmantelada, pero marca la precariedad con que todavía se hacía el trabajo en Mendoza.

Ante esta situación los gobiernos radicales-lencinistas⁹ (1918-1928) intentaron promover a través de la Dirección de Minas, Petróleo y Geología la extracción y producción de esquistos bituminosos (Timmermann, 2016). El mismo director, Ingeniero Guillermo Hileman, publicó un libro sobre el tema, detallando las posibilidades y cómo otros países en el mundo extraían este mineral¹⁰.

La importancia de los esquistos y la riqueza de petróleo contenida en ellos, no fue solo tema de exposición de profesionales nativos argentinos, sino también de expertos extranjeros que señalaron la abundancia del “shale oil” en Mendoza. En 1923 George Brady elaboró un informe para el Departamento de Comercio de Estados Unidos donde indicaba las ubicaciones de este tipo de mineral y su cantidad (Brady, 1923: 15).

⁶ En un primer momento la destilería recibía petróleo de la mina “La Mendocina”, sin embargo por causas que no se han descubierto esta mina cesó su actividad y Brunet comenzó a comprar el mineral en San Rafael.

⁷ Mendoza, diario Los Andes, 18 de agosto de 1920. Como puede observarse el precio de venta era mucho menor que el comercializaba Wico para la época en la ciudad de Mendoza (ver cuadro N° 2). Esto nos lleva a apoyar la tesis de los matutinos locales de las enormes ganancias de la empresa norteamericana.

⁸ Mendoza, diario Los Andes, 13 de setiembre de 1921.

⁹ Para ver la historia de los gobiernos lencinistas en Mendoza puede consultarse a Rodríguez, Celso (1979). *Lencinas y Cantoni. El populismo cuyano en tiempos de Yrigoyen*. Buenos Aires, Ed. Belgrano.

¹⁰HILEMAN, Guillermo (1921). *Petróleo de esquistos, su industrialización*. Talleres gráficos de la escuela Alberdi, Mendoza. El ingeniero en su libro pregonaba su producción. De hecho asistió a varios precursores locales que se iniciaron en la industria.

En cuanto a la destilación producto de los esquistos bituminosos, hubo tres intentos industriales. Uno de ellos producto de los hermanos Vicente, Miguel y Antonio. Estos inventaron el “Extractor Argentino de Petróleo”, pero solo produjeron gas para alumbrado y kerosene¹¹. El segundo de los intentos de destilación de esquistos fue de la familia Corvalán, radicada en Santa Rosa, distante a 70 kilómetros de la ciudad de Mendoza. Su producción principal también era kerosene para iluminación.

Lucio Funes con su mina “La Atala”, fue quien más avanzó en la extracción y destilación de esquistos bituminosos. Instaló hornos de la marca Stalli (fabricación argentina, luego comprada por chilenos)¹² y durante más de 9 meses logró una producción continuada de este mineral. Lamentablemente los altos costos y la falta de recursos impidieron continuar con la producción de destilado. Sin embargo, llegó a vender su pequeña producción a amigos y parientes.

En síntesis puede observarse que la producción de petróleo a través de esquistos bituminosos no era importante, más allá de las posibilidades que existían y lo pujante que era en otras partes del mundo, como por ejemplo Escocia. Por ende, tampoco fue posible ni rentable los destilados del mismo y de esta manera abastecer el mercado local de naftas. En definitiva, en Mendoza para la década de 1920 se contaba con una sola posibilidad: la importación de nafta.

La venta de combustibles en Mendoza

El mercado de combustible en Mendoza podría dividirse a grandes rasgos en cuatro grupos: para consumo familiar, la iluminación pública, las industrias y los automóviles. El primer y segundo grupo utilizaban querosene, mientras que el tercero y cuarto necesitaban nafta o diesel oil. Los vehículos para uso urbano y doméstico, y eventualmente camiones que prestaban servicios para los sectores agroproductivos eran los que más gasolina consumían.

El combustible, que provenía en su totalidad de Buenos Aires, era transportado por el ferrocarril en vagones tanques que contenían 8.000 litros. Estos vagones tanques fueron adaptados especialmente por la empresa norteamericana Wico en 1917 debido al considerable aumento de sus ventas en los distintos puntos del país (Gadano, 2005: 88).

Otra forma más modesta de transporte a través del ferrocarril era en tambores galvanizados con una capacidad de 200 litros o envasado en cajones de 38 litros. Ya en la estación de arribo, camiones tanques trasladaban el combustible hasta el punto de venta al

¹¹Mendoza, diario La Palabra, 7 de octubre de 1920.

¹² Mendoza, diario Los Andes, 04 de junio de 1923.

menudeo. Estos vehículos debían estar autorizados por el municipio para realizar esta actividad, y sólo en horas previstas por la autoridad (de 6 a 8 y de 22 a 24)¹³.

Inicialmente, la comercialización de combustible podía llevarse a cabo en las concesionarias de autos, que principalmente les vendían a sus clientes. Luego y paralelamente se instalaron surtidores en la vía pública, precursores de las estaciones de servicio. Estos centros de expendio se extendieron en Mendoza hasta fines de la década de 50's y en el último lapso de tiempo fue usado principalmente por los colectivos¹⁴. Hacia 1919 surgen los garajes, especializados en la atender las múltiples demandas del mercado automotor: arreglo de motores, cambio de aceite y por supuesto provisión de combustible. Las bombas se encontraban en el interior del establecimiento¹⁵.

¿Cómo se concretaba la operación comercial entre los proveedores extranjeros y los comerciantes vernáculos, por lo general de modestos capitales salvo el caso de las concesionarias? El vendedor de combustible firmaba un acuerdo con la petrolera, por un término promedio de cinco años. La empresa le proveía la nafta a crédito a través de cuentas corrientes. Cuando comenzaron a aparecer las estaciones de servicio (fines de la década de 20's), estas se construían según especificaciones impuestas por las marcas petroleras y por lo cual le destinaban un crédito en combustible para la construcción. En un lapso de tiempo determinado el estacionero debía pagarlo¹⁶.

Durante toda la década de 1910 el único combustible que se vendía era el de la destilaría ubicada en Campana (Buenos Aires), bajo la marca Wico. La Standard Oil importaba el petróleo y luego lo destilaba en su refinería. Sin embargo hacia 1916 comenzó a ser cuestionada por prácticas deshonestas en la importación, pues declaraba que ingresaba petróleo crudo cuando en realidad era nafta. Esto le permitía aumentar sus ganancias considerablemente¹⁷.

Sólo en Buenos Aires tenía surtidores propios mientras que, en el resto del país, utilizaba comerciantes minoristas que vendían el producto. Es decir que la empresa tercerizaba el negocio, esto se debía a la extensión territorial de Argentina y era una práctica

¹³ Municipalidad de Capital, Concejo Deliberante. *Ordenanza general de servicios e impuestos, N° 987, art. 25 y 26.*

¹⁴ Entrevista con Raúl Schweizer, 07-03-2016.

¹⁵ Por ejemplo ver, Revista El Volante de Cuyo, 1 de febrero de 1926. En la publicidad se señala que abre sus puertas “el primer garaje moderno de Mendoza”. Hoy en día el garaje todavía sigue existiendo, pero solo como playa de estacionamiento.

¹⁶ Entrevista con Raúl Schweizer, 07-03-2016. También se puede consultar a Mosconi (1983) que aporta datos al respecto.

¹⁷ Gadano, N (2005). Entre las páginas 90 y 100 describe las acciones que el gobierno a través del Congreso, llevó a cabo para terminar con el comercio desleal que realizaba la Standard Oil de New Jersey. Es interesante destacar que el autor menciona al mendocino Benito Villanueva como uno de los mayores opositores a la empresa norteamericana.

que otras empresas multi-rubros establecieron como método para tener mayor porción/proporción de mercado (Llach, 2010: 111). La venta con surtidores propios, se comenzó a realizar en diciembre de 1926. Este cambio en la política comercial es muy probable que radicara en el aumento de la competencia en la venta de nafta, puesto que es el año en que aparece la nafta de YPF en la provincia.

Más allá de esto, Wico tenía oficinas comerciales en la ciudad de Mendoza desde un primer momento (1913), donde se realizaban los pedidos de compra del combustible por los concesionarios. Los surtidores Wico eran reconocidos por los clientes por estar pintados de rojo.

En 1920¹⁸ ingresará al mercado argentino un competidor para Wico, Shell. En este año comienza a vender diesel oil en tambores de 800 litros, sin embargo a Mendoza llegará su primera carga al año siguiente, pero de nafta y kerosene. Estos productos los traían desde Buenos Aires o desde Chile y fueron una excepcionalidad, ya que los vendedores de combustible tenían contrato con la West Oil Indian Company¹⁹. A nivel país, la Anglo Mexican Petroleum Co. Ltda. (Shell) en 1922 comenzó a vender nafta a través de la marca “Energina” apareciendo por primera vez publicitada en Mendoza a través del diario Los Andes y de la Revista “El Volante de Cuyo” en noviembre de 1924. El encargado de la distribución será la empresa de Torcuato Di Tella²⁰. Es interesante destacar que en la propaganda aparece la mención “esta bomba no pertenece al trust”, dando muestra de los problemas que se planteaban entre la defensa del nacionalismo petrolero y el cuestionamiento de la empresa norteamericana²¹. Los vendedores de esta nafta se atribuían la exclusividad, sin embargo con el correr del tiempo hubo varias bombas que expedían Energina. La propia empresa colocará un surtidor en 1927.

Los surtidores de Energina se identificaban por ser totalmente azules. En 1930 la Anglo cambia su nombre por Shell Mex Argentina Limited e instala una sucursal para ventas a sus concesionarios en la ciudad de Mendoza. Es este mismo año cuando también construye su primera estación de servicio, que perdura hasta el día de hoy (calles España y Colón).

Schweiser manifestó que rápidamente en la década de 30's los automovilistas comenzaron a comprar la marca Shell. Fue por esto que, los estacioneros viajaban a Buenos

¹⁸ En realidad Shell arriba al país en 1914, pero su mercado serán los grandes consumidores de combustible como la Compañía Alemana Transatlántica de Electricidad o el Ferrocarril del Pacífico. 1920 marca el inicio del mercado minorista o al menudeo. Para una mayor información consultar www.shell.com

¹⁹Entrevista a Carlos Luján Williams, 07/05/2016.

²⁰ Citado en Gadano (2005), p. 177.

²¹Ver para ello Mayo, Andino y García Molina (1983)

Aires a recibir cursos de venta y les aconsejaban qué más añadir a la estación de servicio para aumentar ganancias siendo la primera en este tipo de acciones.

Otro nuevo competidor para Wico fue Texaco, la antecesora de la hoy conocida Chevron. La publicidad de la nafta Texaco aparecerá en Los Andes una sola vez, señalando que los únicos concesionarios eran Escorihuela y Cía, una empresa vitivinícola muy conocida en Mendoza. Esta excepcionalidad nos hace pensar que fue un intento fallido por parte de Escorihuela de insertarse en un mercado que se mostraba como muy lucrativo y de grandes posibilidades de expansión. Más allá de esto la bibliografía señala que esta marca estaba presente en Argentina con la venta de productos destilados²².

En el año 1926 tuvo su aparición Yacimientos Petrolíferos Fiscales con la venta de nafta producida en La Plata. La concesión la tuvo Posca Hnos. La publicidad indicaba que era un producto nacional y aparecía en la Revista del Volante con color azul en fondo blanco imitando la bandera argentina. La empresa nacional comienza a vender combustible en Buenos Aires desde el año 1923²³ y hacia 1925 firmó un contrato con J. F. Auger y Cía. que distribuyó los destilados en todo el país. Como se aprecia la tercerización no solo fue el método utilizado por las compañías extranjeras, sino también por la estatal. En este sentido la tercerización se llevó a cabo porque todavía YPF no tenía la capacidad económica, comercial y legal para llevarlo a cabo²⁴.

El contrato con J.F. Auger y Cía duró hasta 1929 cuando la empresa estatal comenzó su propia distribución. Dentro de Mendoza el agente consignatario fue Arturo Santoni²⁵. También a partir de este año comienza una fuerte campaña por parte de YPF con el fin de lograr convencer a los automovilistas de consumir sus naftas. El slogan a utilizar es: todo es producto nacional, trabajado íntegramente por argentinos.

Al comenzar 1930, las naftas de la empresa nacional comienzan a comercializarse con colorante rosado. El motivo de esto fue diferenciarse de las empresas extranjeras y lograr un mejor poder antidetonante²⁶. En 1931 construyó su primera estación de servicios en la ciudad de Mendoza.

²² Ver Mayo, Andino y García Molina (1983).

²³ Desde este mismo momento, apareció en Mendoza un editorial del diario Los Andes, indicando que era necesario que el Ministro de Agricultura de la Nación viera los mecanismos para que todo el país tuviera combustible nacional para de esta manera poder controlar el abuso que en Mendoza hiciera Wico en la venta de combustible. Ver Mendoza, Diario Los Andes, 4 de abril de 1923.

²⁴ Mosconi, Enrique (1983). p. 144. En esta misma página se encuentra las cláusulas que Auger debía cumplir con la venta de nafta en el país.

²⁵ Revista El volante de Cuyo, 1 de abril de 1929.

²⁶ Revista El volante de Cuyo, 1 de mayo de 1930.

Hacia 1936 YPF comenzó su proceso fuerte de expansión al asociarse con el Automóvil Club Argentino (ACA), logrando a partir de ese momento convertirse en el mayor expendedor de combustible en Argentina. En Mendoza las dos primeras estaciones de servicio producto de este acuerdo se instalaron en Godoy Cruz y La Paz.

Un aspecto interesante de la comercialización fue el valor de la nafta. En el siguiente cuadro puede observarse los valores encontrados. Se tomaron de los mismos los precios más bajos:

Mes - Año	Marca	Precio en \$
Diciembre 1919	Wico	0,35
Noviembre 1920	Wico	0,58
Marzo 1921	Wico	0,44
Setiembre 1921	Wico	0,39
Setiembre 1922	Wico	0,34
Diciembre 1922	Wico	0,27
Noviembre 1924	Energina	0,30
Agosto 1926	Todas las marcas	0,29
Marzo 1928	YPF	0,29
Marzo 1929	YPF	0,26
Agosto 1929	YPF	0,23
Noviembre 1929	YPF	0,22
Febrero 1930	Todas	0,20

Cuadro N°2: *Elaboración propia en base a Diario Los Andes y Mosconi, E. (1983)*

El precio del combustible a lo largo de toda la década de 1920 va a tener oscilaciones, principalmente entre 1920 y 1921 cuando se produce el desabastecimiento que se analiza infra. En base al valor de la nafta (cuadro 2), de la cantidad de nafta vendida (cuadro 3) y de la cantidad de bombas instaladas (ver mapa 1 y anexo), estimativamente cada bomba tenía una ganancia anual bruta promedio en: \$10.900. Una cifra realmente interesante que hace de este negocio una propuesta lucrativa y que confirma el aumento de bombas de nafta.

A fines de 1920 y comienzos de 1921, Mendoza sufrirá desabastecimiento de nafta. Esto en un primer momento se debió a un incendio que sufrió la refinería de Wico en Campana y luego a una huelga de los empleados. La no refinación del petróleo derivó en la escasez del producto, lo que a su vez implicó dos consecuencias, en primer lugar, el fuerte aumento del precio y en segundo lugar el acaparamiento para especulación por parte de algunos vendedores. Según nos relató Carlos Luján Williams, lo primero se dio por la ley de la oferta y la demanda, mientras que en segundo lugar esto se daba en las bombas independientes, no en las concesionarias. Tanto ellos como Jhon A. Walker estaban

“obligados” (subr. nuestro) a venderle a sus clientes que habían adquirido vehículos de las marcas que habían vendido²⁷.

El aumento fue notorio, pues el precio en 1919 era de \$0,35 centavos por litro, mientras que en el mayor momento de escasez llegó a valer \$0,58 centavos por litro. Una estrategia comercial que acompañó esta coyuntura crítica fueron las publicidades sobre venta de nafta, que aparecían siempre en el diario Los Andes –de mayor circulación-²⁸, que anunciaban la disponibilidad y precio del combustible. Las propagandas aparecidas buscaban llamar la atención de los potenciales clientes y disputándose un mismo espacio. A medida que la situación se fue normalizando, las publicaciones empresariales sobre naftas se hicieron esporádicas y solo aparecían cuando promocionaban un precio por debajo del valor normal de venta.

Nos resulta llamativa la afirmación de obligados del entrevistado, puesto que en el mayor momento de escasez todas las bombas que vendían nafta publicaban la llegada de combustible, no solamente las independientes. Sin embargo, la agencia Ford publicó un aviso el 13 de marzo de 1921 (en el mayor momento de escasez) en donde indicaban que solo vendían para los clientes, lo que afirmaría nuestro entrevistado, más allá de que en la publicidad se señala claramente que en un momento no disponían de nafta.

En forma complementaria, y debido a la escasez de combustible y al aumento de precio mediante, la prensa matutina comenzó a publicar artículos sobre el tema solicitando a las autoridades del Municipio de la Capital mendocina que tomaran acciones para evitar la falta de nafta. Todas las letras tenían un solo destinatario -la empresa Wico- concebida, desde la óptica de la opinión pública, como la principal responsable de la situación de desabastecimiento²⁹. Esta discursividad era refrendada con artículos que aludían a cierto caos en la Ciudad, debido a que los automóviles eran abandonados a los costados de la calle por falta del insumo, o el acaparamiento de los mismos en garajes improvisados que aprovechando la situación, aumentaban el costo de estacionamiento³⁰. También la prensa se hizo eco del adulteramiento del producto, pero aún no es posible determinar si esta práctica fraudulenta fue solo privativa de este período crítico. En los periódicos se lee que varios automóviles sufrían desperfectos en sus carburadores debido a la presencia de agua en las

²⁷Entrevista a Carlos Luján Williams, 07/05/2016.

²⁸Para 1920 circulaban los siguientes diarios en Mendoza: Los Andes, La Palabra, El Diario, La Tarde, El Radical. A partir de 1924 también apareció en la Revista El Volante de Cuyo.

²⁹ Ver por ejemplo Los Diarios La palabra y Los Andes entre el 10 de noviembre de 1920 y el 15 de enero de 1921.

³⁰ Mendoza, diario La Palabra 26 de noviembre de 1920.

naftas³¹. Tampoco ha sido posible determinar si el Concejo Deliberante, en su calidad de fiscalizador y regulador del sector, intervino de modo alguno para normalizar esa coyuntura.

La regulación estatal local del combustible

La venta de combustible en la capital mendocina se realizaba a través de concesiones que la municipalidad autorizaba mediante resoluciones del Concejo Deliberante, o a través de decretos en períodos de intervención federal. Esta concesión tenía una duración de 10 años y podía ser renovada tantas veces fuera solicitada. Una vez instalada la bomba un inspector municipal debía verificarla y certificarla, cobrando un canon que varió de \$20 a \$45 entre 1923 y 1928³².

A través de la Ordenanza N° 924 de 1926 la Municipalidad de Capital reglamentó nuevamente el sistema de concesiones que venía rigiendo de la década anterior. Esta nueva normativa, reglamentaba la construcción de garajes y de surtidores de nafta. Exigía en el primer caso toda tipo de construcción no ígnea y la instalación de bombas alejadas del estacionamiento de los autos, para que, en caso de incendio de aquella no alcanzara a estos (artículos 2 a 10).

En el caso de los depósitos de combustibles, tanto para garajes, estaciones o bombas, estos debían estar en tanques de acero galvanizado, enterrados a más de dos metros de la superficie y con un caño para llenado de no más de 10 cm de diámetro. Este caño no podía sobresalir de la línea de piso (artículos 11 a 13). Es interesante destacar que este tipo de especificaciones son prácticamente las mismas que existen en la actualidad, por lo que la seguridad que debían tener estos establecimientos era muy notable para la época.

Con el fin de contener posibles incendios los garajes debían poseer tres sistemas ignífugos. El primero a través de agua a presión abastecida por tanques propios y lanzados por mangueras autorizadas por los bomberos de la capital. A su vez los tanques deberían contener una entrada para la recarga rápida en caso necesario. El segundo debía ser arena fina en tambores de 200 litros con palas a sus costados y debían ser colocados cerca del lugar del estacionamiento de los autos. El tercero eran extintores químicos, uno cada 4 coches estacionados o por estacionar.

El permiso de instalación de las bombas en la vía pública debía ser solicitado a la Municipalidad. Era solamente el Concejo Deliberante quien las aprobaba mediante resolución. Este permiso tenía una duración de 10 años y podía ser renovado sin

³¹ Mendoza, diario La Palabra 22 de febrero de 1921 y Los Andes, 15 de marzo de 1921.

³²Municipalidad de Capital, Concejo Deliberante. *Ordenanza general de servicios e impuestos*, N° 433, art. 73. 24-02-1923 y N° 869, art. 73. 31-12-1927, respectivamente

restricciones. Una vez finalizada la concesión todas las instalaciones por estar en la vía pública pasaban a propiedad del municipio (artículos 27 al 29).

Las compañías distribuidoras de combustibles debían hacer un depósito de \$5.000 para poder operar en el municipio. Este depósito también tenía por objeto el fiel cumplimiento del pago de impuestos por parte de los bombistas, garajes o concesionarios de automóviles (art. 35).

Los surtidores de nafta según el artículo 39 debían estar separadas como mínimo a 300 metros unas de otras. Esta restricción no corría para aquellas que vendieran productos de bandera nacional (artículo 40). Su distancia podía estar a 200 metros. Como se puede apreciar el nacionalismo petrolero estaba presente en esta ordenanza, lo cual le daba ventajas comerciales a YPF.

Esta Ordenanza no fue apoyada por la Revista “El volante de Cuyo”. En su edición de octubre de 1926, la publicación protestó por la misma, aduciendo que los cambios sancionados iban en desmedro de los choferes de autos y micros y que producirían aumentos en el precio final de la nafta. Según la revista los más perjudicados iban a ser los taxis, ya que ellos iban a tener que absorber el aumento y por tanto sus ganancias iban a ser menores³³.

Hacia 1927 hubo un aumento considerable de solicitudes para la instalación de bombas de combustible. Esto intensificó las demandas (principalmente de las compañías Anglo y Wico, pero también de particulares) para modificar el artículo 39 de la ordenanza de concesiones. El Concejo Deliberante se transformó en una caja de resonancia de lo que sucedía a nivel nacional entre la lucha de YPF y las empresas extranjeras³⁴. Finalmente un año después, el 29 de setiembre de 1928 el Concejo se hizo eco de los reclamos y aprobó a través de la Ordenanza N° 1102 la modificación del artículo 39, concediendo permiso de instalación cada 200 metros a cualquier interesado y por tanto eliminando el artículo 40.

El intendente, en poder de sus facultades, vetó la Ordenanza citada³⁵. Sin embargo, el Concejo Deliberante en forma unánime resolvió no aceptar el veto e insistir con la nueva ordenanza y de esta manera, la misma quedó en firme. Esta misma situación se repetirá en la Ciudad de Buenos Aires cuando el intendente José Guerrico les permitió a las empresas extranjeras colocar surtidores a menor distancia que lo que establecía la ley³⁶.

³³Revista “El volante de Cuyo”, 1 de octubre de 1926.

³⁴ Recordemos que es en este año cuando el presidente Alvear decide presentar a la Cámara de Diputados un proyecto de nacionalización del petróleo. Proyecto que tuvo su aprobación en esta cámara, pero que nunca fue tratado en Senadores.

³⁵Municipalidad de la Capital, Concejo Deliberante. Decreto N° 115 del Poder Ejecutivo, 04-10-1928.

³⁶ Para más detalles consultar a Bernal, Federico (2005). *Petróleo, estado y soberanía: hacia la empresa multistatal latinoamericana de hidrocarburos*. Biblos

Otro de los temas que tuvo que legislar el Concejo, debido al aumento de solicitudes de concesión, fue la instalación en la calle San Martín de bombas de combustible. Hay que tener presente que era la arteria principal de la ciudad y por ende de mayor tránsito. Los diarios de la época, a través de editoriales³⁷, manifestaban los inconvenientes que generaban las paradas de autos para aprovisionarse de combustible. Ante esto, y mediante ordenanza N° 1275, prohibió la instalación de nuevas bombas de combustible, como así también de cualquier tipo de venta de combustible en el futuro.

Una vez que la bomba comenzaba a funcionar, el concesionario debía pagar un cuarto de centavo por cada litro de nafta que vendiera³⁸. Luego este importe fue modificado a un tercio de centavo y más tarde a medio centavo³⁹. El pago del impuesto debía ser mensual. El pago de este canon no siempre se efectuaba y constantemente se publicaban en la prensa periódica de Mendoza las notificaciones que la Municipalidad le realizaba a los concesionarios.

Esta falta de pago del canon a la municipalidad le debe haber significado una merma en su recaudación, puesto que en el presupuesto anual se disponía el ingreso de la misma. La cifra entre 1923 y 1928 aumentó de los \$4.500 a los \$15.000. Si tenemos presente que el valor de la nafta tuvo oscilaciones entre 1922 y 1930 (ver cuadro N° 3), el municipio pensaba recaudar año tras año más dinero con el impuesto. Lógicamente gracias al aumento de las ventas, pero también por un aumento en el mismo impuesto. De todas maneras, no hemos encontrado información sobre la clausura o cierre temporario de alguna bomba de nafta por falta de pago del impuesto municipal.

Más allá de lo señalado era práctica recurrente de los propietarios de las bombas solicitar la eximición de pago de este canon. De la lectura de las resoluciones relevadas nunca fue aceptado este pedido. Es decir, era rechazado por el Concejo argumentando la necesidad de obtener el dinero en beneficio de la población para una mayor cantidad de obras⁴⁰.

Si se toman los presupuestos encontrados en la Municipalidad de la Capital, se puede construir aproximadamente una estadística de cuánto pretendía recaudar el municipio con el impuesto. A su vez, en la última columna se muestra una orientación de la cantidad de nafta que el municipio suponía se vendía en la capital mendocina.

Presupuesto Año	\$ a recaudar por impuesto	\$ pagado por bombista por litro	Nafta vendida
------------------------	-----------------------------------	---	----------------------

³⁷ Ver por ejemplo Mendoza, diario La palabra, 11 de setiembre de 1928 o Mendoza, diario Los Andes, 20 de agosto de 1928.

³⁸ Mendoza, diario La Palabra, 13 de noviembre de 1920.

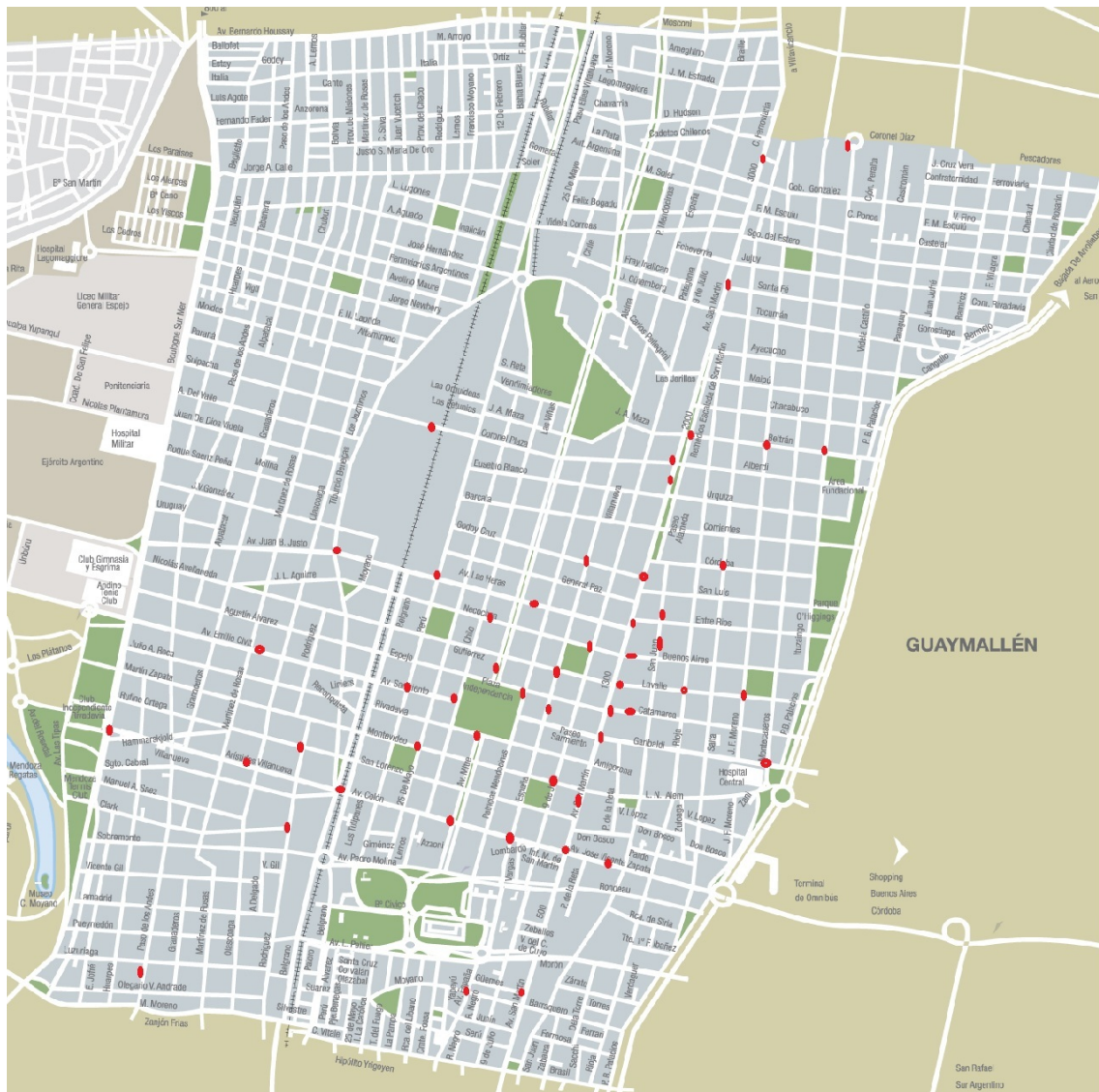
³⁹Municipalidad de Capital, Concejo Deliberante. *Ordenanza general de servicios e impuestos*, N° 433, art. 63. (24-02-1923) y N°1024, art. 58 (31-12-1926) respectivamente.

⁴⁰Ver por ejemplo las resoluciones N° 615 (14-12-1923) o Municipalidad de la Capital, Concejo Deliberante.

1923	4.500	0,0033	1.360.000
1.924	6.000	0,0033	1.810.000
1.925	7.000	0,0033	2.120.000
1.927	12.000	0,005	2.400.000

Cuadro N° 3: *Elaboración propia sobre la base de los Presupuestos Municipales*

Los puntos de venta de combustible de todas las marcas en la ciudad, entre los años 1920-1930, fueron:



Mapa N° 1: *Dibujado en base a cuadro colocado en Anexo*

Como puede apreciarse la cantidad de bombas de naftas era muy grande para el espacio céntrico que tenía la Capital de Mendoza. No se han consignado en este cuadro todos los garajes por no poseer datos fiables. Como se señaló anteriormente, entre los años 1926 y

1928 hubo un aumento considerable de bombas de nafta. A su vez es el período de mayor y diversa oferta en cuanto marcas comerciales.

Es interesante remarcar que los principales accesos a la ciudad en el este, norte y sur tenían surtidores que vendían nafta Wico (al principio de concesionarios y luego llevado a cabo por la misma empresa). Con esta estrategia espacial, seguramente lograría un mayor rédito comercial que las demás bombas.

Otro dato que se desprende al ver el mapa es que no se cumplía con la Ordenanza N° 497/26 con respecto a la distancia. Esto se debía a que muchos comerciantes solicitaban el permiso como garajes y de esta manera quedaban exceptuados de la normativa, que solo especificaba la distancia entre bombas. Lógicamente estos establecimientos vendían combustible. Esta práctica explica en parte, que el mismo Concejo abandonara lo impuesto años antes.

Por último, de los permisos de instalación surge el cambio de dominio entre el concesionario y la marca. Citamos como ejemplo lo sucedido con la Concesionaria de autos “Carlos Luján Williams” que vendía combustible Wico desde el año 1914 y a partir de 1928, es la misma Standart quien se hace cargo del surtidor⁴¹.

En un primer momento los vendedores de nafta eran los concesionarios de autos. Luego comenzaron a surgir comerciantes particulares que tenían por objetivo incursionar en un nuevo nicho comercial. Esta iniciativa se daba por dos motivos: en primer lugar el aumento creciente de automóviles y en segundo lugar, y como consecuencia, la mayor venta de nafta. Estos comerciantes particulares vendían solamente gasolina o tenían un negocio anexo como lubricentro, venta de cubiertas. Esto último llevó a la aparición de garajes.

A partir de lo apuntado podemos señalar que en un primer momento las compañías extranjeras como la nacional comenzaron la venta de sus productos a través de concesionarios (mediante bombas, garajes o lugares de venta de autos). Posteriormente, fue la misma empresa quien comenzó a vender sus productos. Esto lo hizo en paralelo con los concesionarios. Por último y ya comenzada la década de 1930, los garajes comenzaron a dar paso a las estaciones de servicio, tal cual la conocemos hoy. Quien comenzó este proceso, por lo menos en la ciudad de Mendoza, es la Standard Oil con la instalación del negocio en Coronel Plaza casi esquina San Martín en diciembre de 1929⁴².

⁴¹ Ver Ordenanza N° 1254 05-10-1928 del H. Concejo Deliberante de la Municipalidad de Mendoza.

⁴²Revista del Volante, 1 de enero de 1930.

Conclusiones

En este trabajo se presentó un panorama de los primeros intentos de refinación del petróleo y la elaboración de derivados para el abastecimiento de una provincia que se modernizaba e incrementaba la demanda de servicios. En respuesta a ello, aunque hubo algunos intentos pioneros en exploración y destilación, estos fueron muy modestos y no quedaron más que en buenas intenciones de sus mentores.

Esta disponibilidad de una creciente oferta explica el especial interés de empresas extranjeras por abastecer un mercado en constante crecimiento, y nucleado sobre todo en la Ciudad de Mendoza. Lo que implicó una fuerte disputa entre las empresas proveedoras por posicionarse, aunque con dificultades, en el sector. ¿Cuáles fueron estas estrategias? En primer lugar, los convenios de representación oficial con concesionarias locales de automóviles, luego con comerciantes minoristas multi-rubros.

La gran cantidad de surtidores de combustible, sumando a la presencia de todas las marcas de gasolina, muestran una competencia por lograr la preponderancia en un nuevo nicho comercial poco analizado hasta ahora. El aumento de las ventas produjo a su vez un aumento en la instalación de bombas. Si bien se pudo constatar que había apellidos que se reiteraban, como Bórmida y Badano o Santoni, no hubo un monopolio de venta como si de marca al principio del período estudiado.

Con respecto a esto último es interesante ver como la venta de combustible también mostró la lucha por la preponderancia entre las empresas extranjeras y la nacional en el downstream. La bibliografía ha marcado abundantemente el tema en la explotación del petróleo. Esto demuestra que toda la cadena de valor estuvo influenciada por el nacionalismo petrolero.

La Municipalidad de la ciudad de Mendoza, como en otras ciudades del país, tuvo una actuación de contralor sobre la venta de nafta. Esto marcaría un avance estatal en una función que hasta entonces había sido prioritaria del gobierno provincial, y sobre todo orientada a las industrias alimenticias y de bebidas. La legislación fue avanzando de la mano con el aumento de la venta de combustible. Sin embargo, ¿no estuvo ajena a la problemática ideológica del momento?, lo que provocó cortocircuitos entre el poder ejecutivo y el legislativo del municipio.

Por último vemos como el consumo fue cambiando a este negocio. En un primero momento la nafta fue vendida como un servicio más que se le entregaba al cliente (lo llevaba a cabo la concesionaria de autos). Luego fue necesaria la instalación de los garajes para los autos, que también tenían como servicio, la venta de gasolina. El aumento de la demanda,

marcó el inicio de la bomba de nafta especializada en la provisión de ese servicio y esto llevó a la instalación de la estación de servicio tal cual la conocemos prácticamente hoy.

Fuentes:

Diario Los Andes, Mendoza. Años 1920 a 1930.

Diario La Palabra, Mendoza. Años 1918 a 1930.

Entrevista a Carlos Luján Williams el 7 de mayo de 2016. Nieto del fundador de la empresa C. Luján Williams.

Entrevista a Raul Schweiser el 06 de marzo de 2017. Gerente de Asociación Mendocina de Expenderos de Combustibles y Afines (Amena)

Honorable Concejo Deliberante de la Municipalidad de Mendoza, Resoluciones y Ordenanzas. Años 1923-1928.

Revista del Volante, Mendoza. Años 1924-1930.

Bibliografía:

Brady, George (1923). *Argentine petroleum industry and trade*. En: United States Department of Commerce, supplement to commerce reports, published by Bureau of foreign and domestic commerce, March 26, 1923. Trade Information Bulletin, N° 81, Washington.

Bernal, Federico (2005). *Petróleo, estado y soberanía: hacia la empresa multiestatal latinoamericana de hidrocarburos*. Buenos Aires, Biblos

Bunge, Alejandro (1930). *El problema económico del petróleo*. En: Revista de Economía Argentina, Año 12, N° 144, junio. Bs. As. Pp: 401-436.

Di Tella, Torcuato (1993). *Torcuato Di Tella. Industria y política*. Buenos Aires, Ed. Norma.

Díaz Araujo, E. (1968). *La explotación del petróleo en Mendoza en el siglo XIX*. En: Revista de la Junta de Estudios Históricos de Mendoza. Segunda Época, N° 5. Pp121-154

Dubois, R. (2005). *Introducción a la refinación del petróleo. Su historia, la tecnología y su desarrollo. Los productos y sus mercados. Combustibles alternativos*. Buenos Aires, Eudeba.

Gadano, Nicolás. (2005) *Historia del petróleo en la Argentina. 1907-1955: desde los inicios hasta la caída de Perón*. Buenos Aires, Edhasa.

Guevara Labal, Carlos (1932). *El petróleo en sus derivados en la estadística*. Buenos Aires, Ferrari.
----- (1936). *El petróleo en Mendoza*. En: Boletín de Informaciones Petroleras, Bs. As., Año XIII, marzo.

HILEMAN, Guillermo (1921). *Petróleo de esquistos, su industrialización*. Talleres gráficos de la escuela Alberdi, Mendoza.

Lach, Andrea (2010). *Redes comerciales en la distribución de maquinarias agrícolas y automóviles en el interior argentino (1900-1930)*. En: Anuario CEED, N° 2 – Año 2, Facultad de Ciencias Económicas, Universidad de Buenos Aires, pp.96-132.

Mayo, C.A; Andino, O.R. y García Molina (1983). *La diplomacia del petróleo*. Buenos Aires, Centro Editor de América Latina.

- Ospital, María Silvia (2002). *Autos y caminos para la modernización de Argentina. Comerciantes importadores de automotores, 1920 – 1940*. Mendoza, XVIII Jornadas de Historia Económica, CCT Conicet.
- Mosconi, Enrique (1983). *El petróleo argentino 1922-1930*. Buenos Aires, Círculo Militar.
- Shell cumple 100 años en el país. En: <http://www.shell.com.ar/aboutshell/media-centre/news-and-media-releases/noticias-y-publicaciones/pasado-presente-futuro.html>
Recuperado el 23/09/15.
- Piglia, Melina. (2012). *El ACA e YPF entre las administraciones conservadoras y el peronismo: La red nacional de estaciones de servicios*. En: Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana Dr. Emilio Ravignani, (37). Pp. 143-173.
- Solberg, Carl (1986). *Petróleo y Nacionalismo en la Argentina*. Buenos Aires, Hyspamérica
- Strata, Eugenia (2013). *100 años refinando petróleo argentino*. En: Petrotecnia, junio. Pp. 92-97.
- Timmermann, Enrique A. (2016). *Buscando oro negro en la cuna de la vid y el vino: iniciativas estatales y privadas durante el gobierno de José N. Lencinas (1918-1922)*. En: COORDENADAS. Revista de Historia local y regional Año III, Número 2, julio-diciembre 2016
- Winddhausen, Anselmo (1916). *Los yacimientos petrolíferos de la zona andina*. En: Boletín N° 15. Buenos Aires, Ministerio de Agricultura de la Nación, Dirección General de Minas, Geología e Hidrología.

Anexo:

Tabla I: Ciudad de Mendoza y alrededores: bombas, garajes, estaciones de servicio y concesionarias de autos instaladas en la década de 1920 en orden cronológico de aparición.

	Concesionario y/o dueño	Domicilio
1	Escorihuela y Cía	Córdoba esquina Rioja
2	C. Luján Williams	Necochea 464
3	C. Luján Williams	Mitre 1228
4	J. A. Walker	San Martín y Catamarca
5	Bórmida y Badano	9 de Julio y Necochea
6	Bórmida y Badano	Lavalle y F. Moreno
7	Bórmida y Badano	Garibaldi y San Martín
8	Posca Hnos y &Cia.	San Juan 1449
9	Salvador Armitrano (Agencia Studebaker)	San Martín y Vicente Zapata
10	F. Suarez	San Martín y Godoy Cruz
11	Andrés Pattone	9 de julio y Montevideo
12	Vda. de Alurralde y Serpa	San Martín 1552
13	Dante Civelli	Sarmiento y Chile
14	Pedro Petrus	Perú y Sarmiento
15	Justo Ibañez	Lavalle y Rioja
16	Heriberto Mendoza	Beltrán y Remedios Escalada
17	Agustín Brasigliano	San Martín 1854
18	West India OilCompany	Sarmiento 1182
19	Pedro Fernandez	Videla Correa y Moreno
20	Compañía Anglo MexicanPetroleum	Rodriguez y Clark
21	West India OilCompany	Paso de los Andes 137
22	West India OilCompany	Boulogne Sur-Mer ¿?
23	Rafael Santoni	Godoy Cruz y España
24	Heriberto Mendoza	25 de Mayo y Montevideo
25	Pedro Fernández	Rivadavia y Mitre
26	Compañía Anglo MexicanPetroleum	José V. Zapata 428
27	Tonelli y Solanillo	Garibaldi y Montecaseros
28	West India OilCompany	Coronel Díaz e Ituzaingo
29	Carlos Caggiano	Lavalle 36
30	Cortelezzi Hermanos	Colón 1110
31	Juan Arrieta	San Martín 3118
32	Pedro Luna	San Juan 1582
33	Angel Gómez Ruiz	San Martín 2550
34	Evaristo Gómez Ruiz	Rodriguez y San Lorenzo
35	Arturo Santoni	San Martín 361
37	Arturo Santoni	Gutierrez y España
38	Arturo Santoni	Beltrán y Montecaseros
39	Manuel Alvarez	Boulogne Sur-Mer y Sarmineto
40	José Amante	Coronel Plaza y Granaderos
41	Manuel Fernández de la Fuente	España y Pasaje Quiroga
42	Aurelio Campos	España 1265
43	Ernesto Geredú	San Martín 851

44	West India OilCompany	Necochea 464
45	José Melendes	Espejo y Patricias Mendocinas
46	West India OilCompany	Colón 423
47	José Chales y Hermanos	Coronel Plaza 53
48	Francisco Ruiz Romera	Las Heras 362
49	José Morel	Las Heras y Perú
50	AvedaíDavila	Las Heras y Tiburcio Benegas
51	Mario Enrique Boulaine	Catamarca 51
52	Dante Civelli	Colón y Belgrano
53	Arturo Santoni	Buenos Aires 28
54	West India OilCompany	Coronel Plaza y San Martín
55	Shell Mex Argentina Limited	Colón y España

Elaboración propia a partir de diario Los Andes, la Revista del Volante y Resoluciones del Concejo Deliberante de la Capital.