

12574

Revista de Ciencias Económicas

PUBLICACION DE LA FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS
CENTRO DE ESTUDIANTES Y COLEGIO
DE GRADUADOS

La Dirección no se responsabiliza de las afirmaciones, los juicios y las doctrinas que aparezcan en esta Revista, en trabajos suscritos por sus redactores o colaboradores.

DIRECTORES

Dr. José León Suárez
Por la Facultad

Alfredo H. Berros
Por el Centro de Estudiantes

Carlos E. Daverio
Por el Centro de Estudiantes

REDACTORES

Divico A. Fürnkorn
Mario V. Ponisio
Por la Facultad

Luis J. Mancini
Por el Centro de Estudiantes

Francisco A. Duranti
Por el Centro de Estudiantes

Año XVI

Diciembre, 1928

Serie II, N° 89

DIRECCION Y ADMINISTRACION
CALLE CHARCAS 1835
BUENOS AIRES

2582

1013

El Petróleo.

Su importancia y legislación

I

GENERALIDADES (1)

Historia del petróleo — Productos de destilación

La historia del petróleo es vieja como la humanidad; ya 450 años antes de Jesucristo, Herodoto habla del aceite mineral de Zanta, en el Mar Jónico, pero recién cobra importancia como combustible, después de los sucesivos experimentos de Gesner, en 1846, de Kier en 1848 y de Silliman, del Colegio de Yale, que dieron por resultado la obtención de un excelente aceite de quemar, producido por el petróleo.

Inmediatamente se fundaron varias compañías, con el objeto de obtener petróleo en cantidad suficiente para ser industrializado. El coronel Drake logra, después de grandes sacrificios, llegar, en una perforación realizada en Titusville, Estado de Pensylvania (EE. UU.), a la napa petrolífera. (Otras opiniones dicen que la perforación se realizaba en busca de agua salada, para la obtención de sal). El descubrimiento del petróleo fué hecho, en la perforación de Drake, el sábado 28 de agosto de 1859. Inmediatamente se instalaron bombas y demás elementos de producción necesarios, estableciéndose así la primer explotación industrial del petróleo.

El petróleo es una mezcla de hidrocarburos, siendo muy diversas las teorías acerca de su probable origen: una le atribuye origen orgánico. “Según ésta, los combustibles líquidos

(1) Barcia Trelles — El imperialismo del petróleo y la paz mundial, 1925.

Baldrich Alonso. — Pro ley nacional del petróleo — Conf. pronunciada en el Teatro Argentino, 25 de junio de 1927.

Mosconi Enrique — Importancia política, militar y económica del petróleo — Conf. leída en la Escuela Superior de Guerra, el 8 de octubre de 1926.

se han formado por la descomposición de enormes masas de vegetales y animales sepultas y comprimidas en las profundidades de la tierra, como consecuencia de los cataclismos volcánicos” — dice el general Mosconi — otra, según dice el mismo militar, “sostiene que los hidrocarburos son derivados de composiciones químicas del agua, en contacto con materias alcalinas y con carburos.”

Sometiendo al petróleo a diversos procedimientos de destilación, se obtienen 129 productos distintos, todos ellos de enorme utilidad y variada aplicación en las diferentes ramas de la ciencia y de la industria.

Entre los diversos productos que se obtienen por la destilación, se encuentran la nafta, el kerosene, el gas oil, la parafina, la vaselina, la naftalina, los aceites lubricantes y el mazut o fuel oil.

Al principio de la industria petrolífera, solo se aprovechaban los primeros productos de destilación, quedando un residuo inaplicable, que constituía lo que hoy se conoce por “fuel oil” o “mazut”. En la actualidad, el fuel oil tiene dos aplicaciones muy importantes: o se quema, mediante dispositivos especiales, en las máquinas a vapor comunes, como si fuera carbón, o se utiliza en los motores de combustión interna.

El motor de combustión interna, inventado por Diesel, consiste en un cilindro, en el cual se somete a una fuerte presión al mazut o fuel oil, produciendo, así, una mezcla detonante que, sin magneto ni bujías, impulsa los pistones como la explosión de la nafta lo hace con los pistones de los cilindros del motor a explosión.

Ya se verá, en capítulos posteriores, el nuevo cariz que dan al problema del combustible, el uso creciente de los derivados del petróleo y la aplicación, en franca línea ascendente, tanto en la industria como en la marina, del motor inventado por Diesel.

II

IMPORTANCIA ECONOMICA Y MILITAR DEL PETRO- LEO — VENTAJAS COMO COMBUSTIBLE

Para comprender con facilidad el por qué de la lucha encarnizada que traban entre sí las grandes potencias, por obtener la posesión del petróleo, es necesario conocer la importancia que este combustible tiene para ellas, tanto en las épocas tranquilas de paz, como en las azarosas de guerra.

En los siguientes párrafos de Barcia Trelles (1), tomados de su libro "El imperialismo del petróleo y la paz mundial", se exponen algunas de las ventajas que reporta el uso del petróleo sobre el del carbón.

"Ante todo, una ventaja térmica: un kilo de mazut produce igual número de calorías que un kilo setecientos gramos de carbón; no sólo se trata de una ventaja térmica, sino del rendimiento efectivo, que, en el mazut, es del 80 o/o y, en el carbón, del 60. Además, un problema de espacio: una tonelada de mazut ocupa un metro cúbico; una de carbón, 1m218 cúbicos; así, la utilización del mazut permite ampliar la capacidad del buque. Tal es el caso del París, buque de la Compagnie Transatlantique, botado al agua en 1921; en el mencionado paquete, el empleo del mazut dejó espacio para aumentar el pasaje de tercera en la cifra de 280 camarotes."

"El mazut proporciona, al buque que lo utiliza, un más amplio radio de acción. Así el mencionado París, aprovisionado de mazut, y sin necesidad de renovar el combustible, pudo realizar el viaje redondo Havre-Nueva York; en total 6.400 millas; tal distancia no podría ser salvada si el París quemase carbón, ya que en ese caso, se impondría la renovación del combustible. Además, cuando el mazut se agota, el proceder a un nuevo aprovisionamiento del mismo, representa una operación fácilmente realizable; el buque más grande del mundo, el Leviathan — antes Vaterlan — que actualmente hace la carrera Nueva York-Cherburgo-Southampton, se aprovisiona de mazut en veinticuatro horas; un buque del mismo tonelaje que el Leviathan, que utilice carbón, necesita, para proveerse de dicho combustible, seis días":

Un barco provisto de un motor Diesel puede navegar 57 días, mientras que si fuera impulsado por uno de vapor solamente, hubiera podido navegar 15 días.

El siguiente cuadro comparativo, tomado de una conferencia que pronunciara el General Enrique Mosconi (2) en la Escuela Superior de Guerra, el día 8 de octubre de 1926, señala, con notable claridad, la importancia que reviste para la navegación, el invento Diesel y, por consiguiente, la del petróleo.

(1) Barcia Trelles — Op. cit., pág. 10.

(2) Mosconi — Conferencia citada, pág. 9.

	MOTOR DIESEL	MOTOR A VAPOR
Potencia en caballos de vapor	21.000 H.P.	21.000 H.P.
Peso del motor y sus accesorios	1.000 ton.	3.400 ton.
Volumen que ocupa	5.300 m ³	10.000 m ³
Consumo diario (combust. líquido)	100 ton. carbón	360 ton.
Idem para una travesía de 15 días	1.500 " "	5.400 "
Volumen de carboneras para una travesía de 15 días	1.700 m ³	7.000 m ³
Vol. total carboneras y depositos	7.000 m ³	17.000 m ³

Habría que agregar a esto, la enorme disminución en el personal de fogoneros, que se efectúa cuando el buque quema petróleo, pues la pesada tarea de echar carbón a la maquinaria se reduce — con el combustible líquido — a la simplísima de abrir y cerrar robinetes y llaves de paso.

En cuanto a la carga y descarga: el Lusitania, para hacer carbón, necesitaba 5 días y empleaba 500 hombres. Esta misma tarea la hace, usando el equivalente en petróleo, en sólo 12 horas y utilizando 12 hombres, sin contar que puede realizar esta operación durante la marcha, como lo hizo nuestro acorazado Rivadavia, que, en las últimas maniobras navales fué abastecido de 4000 toneladas del combustible líquido, empezando la tarea a las 8 de la noche y terminándola a las 4 de la mañana (1).

Teniendo en cuenta los datos expuestos, se comprende la importancia que tiene el petróleo para las naves de guerra, ya que no sólo extiende, triplicándolo, su radio de acción, sino que hace que puedan ser abastecidas con facilidad, durante la marcha, lo que les permite permanecer alejadas largo tiempo de sus respectivas bases navales. Un ejemplo práctico nos lo da el caso de Japón y Norte América, dos grandes naciones imperialistas, impulsadas por una pujanza siempre creciente, que, según todas las apariencias, van a resolver su supremacía en el Océano Pacífico, después de un choque que ya, en algunos momentos, ha parecido inminente. El teatro de esta guerra, que para algunos está en gestación, será el Océano Pacífico y, teniendo en cuenta que su parte menos ancha excede de las 4.000 millas, mal pueden intentar acciones navales si no disponen de barcos que unan a su rapidez un amplio radio de acción que les permita recorrer esa distancia sin que las naves pierdan su poder ofensivo, viendo sus máquinas paradas o inútiles para las grandes velocidades. También hay que tener en cuenta que, en caso de guerra, las naves deben

(1) Id. id., pág. 10.

estar siempre prontas para zarpar y que, como quemando carbón tardan varias horas en poner las calderas a la presión necesaria, están obligadas a tener constantemente encendidos los fuegos, inconveniente que se subsana con el mazut, que les permite, estando con los fuegos apagados, en el momento de recibir la orden, hacerse a la mar 30 minutos después. La ventaja es evidente, además de que, estando con los fuegos constantemente encendidos, se ocasiona un gran desgaste a las máquinas del navío, sin contar el consumo enorme de combustible. Además el barco que quema mazut está en condiciones de alcanzar las velocidades máximas en menos de 10 minutos, lo que lo habilita para dar pronta caza al barco enemigo que quemaba carbón y que, por consiguiente, no goza de esa ventaja, o, a la inversa, evitar la persecución del último, poniéndose con facilidad fuera del alcance de sus cañones. Otro detalle interesante es que, a partir de la conferencia de Wáshington de 1921-1922, en la que se limitó el tonelaje que podían tener las escuadras de las potencias signatarias de dicho acuerdo, y no sólo se limitaba el tonelaje por escuadra sino por unidad, las potencias procuran aumentar la eficiencia de sus navíos, ya que no pueden hacerlo con el tamaño. Aquí también se ve la importancia del petróleo que, al ocupar menos espacio — ya que se ha visto que en el vapor París, a pesar de haberse aumentado notablemente su radio de acción, se pudo aumentar, también, su capacidad en 280 camarotes de tercera — les permite aumentar el número de cañones y el espesor de las corazas. En cuanto a los submarinos, sus motores usan petróleo, lo que quiere decir que la nación que no posea grandes depósitos de petróleo que sirva para alimentar sus motores, no puede tenerlos (1).

Es por todo esto que Lord Fisher (2), el reorganizador de la flota británica, dijo: *El petróleo es el alma misma de la futura guerra naval.*

En cuanto a la marina mercante — órgano principal del comercio exterior de las naciones — se puede decir que el uso del petróleo le reporta casi las mismas ventajas que a la de guerra: mayor radio de acción, lo que le permite suprimir escalas, acortando así la duración de la travesía; viaje más barato debido a la economía de personal y combustible; mayor

(1) Barcia Trelles. Op. cit., pág. 10 y sigs.

(2) Citado por el general Alonso Baldrich, en su conferencia Pro Ley Nacional del Petróleo, pronunciada el 25 de junio de 1927.

capacidad de transporte de pasajeros y carga, gracias al espacio ahorrado.

Gran Bretaña, que por su posición geográfica y por su carácter insular, se consideraba independiente del continente europeo, libre de riesgos en caso de guerra, por el magnífico cinturón de hierro que le formaban sus acorazados, encontró, repentinamente, roto el aislamiento en que vivía, por el vuelo de Bleriot. Vuelo trascendental, por haber marcado uno de los capítulos más gloriosos en la historia de la aviación y haber demostrado a Inglaterra que ya sus acorazados no la hacían inexpugnable, pues si la libraban de ataques marítimos, no podían hacerlo de los aéreos.

Es que Gran Bretaña estaba preparada únicamente para la guerra horizontal, en la que se sentía invencible, gracias a las corazas de sus naves y al alcance de sus cañones, que impedían el desembarco de tropas extranjeras, capaces de destruir órganos vitales de la nación, pero el aeroplano señalaba una nueva clase de guerra: la guerra vertical, en la que un solo aparato podía bombardear ciudades, volar fábricas, arsenales y acorazados.

Es la hazaña del francés Bleriot, quizá, lo que hace pasar a este país uno de los momentos más graves que registra su historia, pues no se trataba de construir aeroplanos solamente, sino que había que alimentarlos, mover sus motores y, para esto, no servían las minas de hulla de Gales.

Vista ya la importancia que tiene el petróleo para la navegación y sabiendo que el automovilismo y la aviación no podrían existir sin él, pasaremos a estudiar lo que significa el uso de este combustible para el ferrocarril, siendo este tema de un mayor interés para nuestro país, que tiene 36.000 kilómetros de vías férreas, las que han contribuido eficazmente a su desarrollo económico, dándose el caso de que, en vez de ser la población la que ha llevado el riel a las regiones apartadas de la patria, ha sido el ferrocarril, el que ha formado las poblaciones y el que ha valorizado las tierras transportando sus productos, siendo, quizá, el factor que ha gravitado en forma más decisiva en el desarrollo de la agricultura.

Al efecto, transcribo un párrafo del general Mosconi (1), quien dice: "En las industrias ferroviarias la utilización del combustible líquido presenta considerables ventajas sobre el uso del carbón; mejor utilización técnica, más fácil contralor

(1) Mosconi Enrique — Op. cit., pág. 14.

en el consumo, más sencilla conservación en los depósitos, pues el fuel oil se almacena en tanques cerrados; menor pérdida en almacenamiento, motivado por las lluvias y las substracciones en los depósitos; menor número de lugares de almacenaje a lo largo de las vías, debido al mayor radio de acción de las locomotoras a igualdad de peso en combustible; menor personal de fogoneros para el servicio de las locomotoras y, en las estaciones de almacenaje para la carga de los tenders, pues el reaprovisionamiento se efectúa por medio de bombas”.

Refiriéndose a las industrias, dice el mismo militar: “En la industria metalúrgica y otras, el empleo del combustible líquido ofrece también considerables ventajas, pues reemplaza en todos los usos al carbón, en los hornos de fundición y de temple, en las fraguas, en las calderas para la producción de vapor o en los motores de combustión interna para la producción de energía mecánica o eléctrica. Las industrias que lo emplean obtienen ventajas considerables por el menor espacio y, por lo tanto, menor inversión de capitales en instalaciones, mayor regularidad, menor personal y mayor contralor en su empleo, factores que redundan en menores gastos de exportación, reduciendo, por lo tanto, los costos de producción.”

“Por otra parte — continúa — el empleo del petróleo es más fácil, más seguro su contralor, es mucho más breve el tiempo que se requiere para alcanzar en las calderas la presión del trabajo; su regulación es más exacta y, por lo tanto, un combustible que presenta esas condiciones y ofrece tales facilidades, debe desalojar forzosamente al carbón, obteniéndose con ello menores costos de producción que aseguran el triunfo en las luchas de competencia.”

En cuanto a la importancia que tiene el petróleo para la agricultura, bástenos decir que un solo tractor automóvil puede reemplazar el trabajo de 50 hombres y 100 bueyes, permitiendo, además, entregar al cultivo la parte considerable del campo que antes se dedicaba al pastoreo de ese ganado.

Resumiendo, citaremos a Pierre L’Espagnol (1), de la Tramerye, que dice: “el consumo del petróleo sube y crece en proporciones espantosas. Ramos enteros de la industria se transforman, y puede decirse que toda la locomoción moderna tiende a apoyarse en el moderno combustible. El automovilismo, la aviación le deben su existencia. Las máquinas a vapor

(1) Citado por Luis Colombo — Conferencia leída en el Cine Florida, el día 19 de mayo de 1927.

no sólo tienden a ceder ante el motor a petróleo en la mayoría de los casos, sino que ellas mismas claman su uso en lugar del carbón. Las locomotoras, los órganos propulsores de los navíos, sacan del petróleo, cada vez más, las fuentes de su energía." Como se ve el escritor citado expresa con notable precisión, la parte tan activa que representa el petróleo en la vida moderna, todo lo cual hace exclamar al ex presidente Harding, de los Estados Unidos de Norte América: "Después de la agricultura y el transporte, la industria petrolera se ha transformado en el complemento más importante de nuestra civilización y nuestro bienestar."

La importancia militar del petróleo tiene su más amplia confirmación en el desarrollo y fin de la guerra del año 1914, guerra que, poniendo fuera de lugar la compendiosa afirmación de Bismark, quien dijo que las guerras se ganaban a expensas de dos elementos: *eusen und blut*, hierro y sangre, hace decir a Lord Fisher que las guerras se ganan con *blood and oil*, sangre y petróleo.

Este trastrocamiento tiene su razón de ser en la victoria que obtuvo el camión sobre el ferrocarril, durante la pasada guerra.

A la excelente red ferroviaria, por la cual Alemania transportaba sus tropas, opusieron los aliados sus caminos y sus camiones automóviles.

El camión llegaba a cualquier parte, mientras que el ferrocarril sólo lo hacía hasta lugares cuya proximidad al lugar de la lucha era muy relativa. Si a esto agregamos que las vías férreas ofrecían un excelente blanco a los aviones aliados, nos damos cuenta fácil de cómo la causa de la desventaja en que se encontraban los ejércitos imperiales radicaba, principalmente, en la diferencia de elementos de movilidad o lo que es lo mismo, la ventaja que obtenían los aliados del uso del petróleo y sus derivados. Es el camión y el aeroplano complementándose, lo que salva a Verdun; ya lo dijo bien claro Joffre, cuando manifestó que la nafta hizo inexpugnable esta fortaleza...

Alemania se daba cuenta de que si era derrotada, el revés se debería a la falta de combustible líquido, y sus químicos trabajaban intensamente para buscar el sustituto de la nafta, porque los alemanes veían con terror las ruedas de sus camiones paradas, las alas de sus aviones inutilizadas... En el otro campo de lucha la situación también amenazaba

ponerse grave. Al iniciarse las hostilidades, el ejército francés poseía 110 camiones, número que se eleva a 70.000 en el año 1918; en cuanto a los aviones, la cifra se eleva desde 130 al comenzar las operaciones, hasta 13.000 en el año 1918, y el consumo enorme de petróleo que esto significaba, ponía a Francia en una situación difícilísima, pues sus reservas de este combustible se agotaban rápidamente (1). Clemenceau se dirige al gobierno norteamericano, pidiendo petróleo, en una nota, que es el grito de angustia de una nación que ve perdido el esfuerzo heroico realizado por sus hijos a través de cuatro años de lucha. Decía Clemenceau (2): “En el momento decisivo de esta guerra, cuando el año 1918 va a traer operaciones militares capitales sobre el frente francés, los ejércitos de Francia no deben, en ningún momento, verse expuestos a padecer falta de esencia, necesaria a sus camiones automóviles, a la aviación, a la artillería de campaña, a los tractores de la misma.”

“Toda disminución de esencia causaría la brusca parálisis de nuestros ejércitos y podría llevarnos a pactar una paz inaceptable para los aliados. El stock mínimo fijado para los ejércitos de Francia, por su general en jefe, debe ser de 44.000 toneladas y el consumo mensual se ha fijado en 33.000 toneladas y corre el riesgo de quedar reducido a la nada, si los Estados Unidos no adoptan y ejecutan medidas inmediatas y excepcionales.”

“Esas medidas pueden y deben ser tomadas sin un día de retraso, por la causa común de los aliados, cosa que se realizará si el presidente Wilson obtiene de las compañías americanas de petróleo, el tonelaje suplementario de 100.000 toneladas permanentes en buques-cisternas, petróleo que es necesario al ejército y a la población francesa”.

“Esos buques-cisternas existen. Viajan en este momento por el Océano Pacífico en vez de realizarlo por el Atlántico. Parte del tonelaje solicitado, puede ser obtenido del contingente de nuevos buques-cisternas, actualmente en construcción de los Estados Unidos”.

“El presidente Clemenceau, solicita personalmente del presidente Wilson, que éste emplee su autoridad gubernamental, al objeto de encauzar esas 100.000 toneladas hacia puertos franceses. Es esta una cuestión de salud pública para

(1) Mosconi Enrique, — Op. cit.

(2) Barcia Trelles — Op. cit, pág. 32.

los aliados. Si los aliados no quieren perder la guerra, es preciso que la Francia combatiente, en la hora suprema del gran choque germánico, posea la esencia, tan necesaria como la sangre, en las batallas de mañana.”

El pedido de socorro que los franceses hacen a Norte-América por intermedio de su viejo “tigre”, encuentra apoyo en el presidente Wilson, quien toma las medidas necesarias para asegurar a los aliados la provisión de petróleo que creando un desequilibrio apreciable entre los combatientes, acuerda la victoria a Francia y sus aliados.

“Basta para Francia — dice de la Tramerye (1) — un simple bloqueo petrolero de ocho días, ordenado en silencio y ejecutado sin ruido, para quebrar las alas de los aviones, para inmovilizar los tanques, para dejar adheridos al suelo los pies pesados de la infantería, desprovistos de camiones, para dejar en los apostaderos, inmovilizadas las escuadras”; es en fin, tan importante el papel que el petróleo ha desempeñado en la guerra que todos, vencedores y vencidos reconocen: unos que su victoria la deben al petróleo—Lord Curzón (2), por ejemplo, quien dijo que “los aliados han sido llevados al triunfo sobre olas de petróleo”;—y otros—los generales de la Alemania imperial—afirman que de haber tenido el precioso combustible líquido, hubiera sido muy otro el resultado de la guerra.

III

LA LUCHA POR LA POSESION DEL PETROLEO (3)

Los “trusts” petroleros—Norte América e Inglaterra—La Standard Oil y La Royal Dutch Shell—Rockefeller, Kessler y Deterding

Conocida la extensa serie de ventajas que reporta el uso del combustible líquido sobre el del carbón se comprende la

(1) Citado por Baldrich Alonso. El petróleo. Su importancia comercial y militar. Legislación petrolera. Conferencia pronunciada en el Centro Naval, el 2 de febrero de 1927.

(2) Citado por Barcia Trelles — Op. cit., pág. 36.

(3) General Alonso Baldrich — Conferencias pronunciadas los días 2 de febrero y 25 de junio de 1927.

Camilo Barcia Trelles — Op. cit., págs. 41 y sig.

Emilio Bernat — La política del petróleo — Conferencia pronunciada en la Facultad de Ciencias Económicas, el 1º de agosto de 1927.

Eduardo M. Gonella — La economía del petróleo nacional y su legislación — Revista de C. Económicas, año 1927, pág. 109.

General Enrique Mosconi — Op. cit.

razón que asistió al Conde de Fels cuando en un libro anterior a la guerra, decía (1): “La nación que no tiene petróleo no tendrá en lo sucesivo marina, ejército ni crédito, y caerá en la categoría de las naciones subordinadas y portuguesadas; pues sin petróleo no hay verdadera independencia nacional.”

Tener petróleo significa, para un país cuya industria posea una técnica moderna, el triunfo en las luchas de competencia, y si, a su vez, este país es exportador del precioso aceite mineral podrá imponer precios y costos de producción a las industrias extranjeras y subordinar las marinas y ejércitos de las naciones que no lo posean a su exportación del citado combustible. Más aun, no existiendo otros depósitos de petróleo libres de los ataques aéreos enemigos que los depósitos naturales—como muy bien lo han comprendido los Estados Unidos—la nación beligerante que no posea yacimientos capaces de abastecer las necesidades de sus fuerzas armadas se verá obligada a continuar usando carbón, cosa que la pondría en evidente desventaja—como ya se ha visto en el capítulo anterior—ante la nación enemiga que los posea.

Eliot Alves (2) en un pensamiento que condensa las líneas anteriores, dice así: “El país que asegure para sí el petróleo dominará el comercio del mundo. Ejércitos, marinas y poblaciones enteras no pesarán nada ni tendrán valor alguno ante la falta de petróleo”.

Desde el punto de vista del combustible líquido las naciones pueden considerarse divididas en dos grandes grupos: las que tienen petróleo y las que no lo tienen.

La situación de la mayoría de las naciones que tienen petróleo, es decir, de las correspondientes al primer grupo, no es mejor que la de aquellas que carecen totalmente de este combustible.

Una breve exposición de hechos nos va a dar la explicación de esto que a primera vista y después de lo dicho al tratar el petróleo bajo el doble aspecto de su importancia económica y militar, parece un contrasentido.

Las dos naciones más grandes del mundo, en cuanto a su poderío industrial, comercial y como corolario obligado de este poderío, su fuerza armada, los Estados Unidos de Norte América y la Gran Bretaña, son las que encabezan cada uno de los grupos nombrados más arriba.

(1) General Alonso Baldrich — Conf. 2 de febrero de 1927.

(2) Citado por Enrique Mosconi, op. cit.

Los países que no tienen petróleo deben resolver un solo problema: *proveerse de él con independencia*. Esto presenta sus dificultades, pero su solución no es tan peligrosa como la de aquel a que se ven abocadas las naciones que tienen petróleo.

La República Argentina se encuentra entre las naciones que lo tienen, así que interesa destacar los peligros a que se ven expuestos los países que se encuentran en este caso.

Gran Bretaña, caso típico de nación que no posee petróleo — lo que tiene es de poquísima cuantía — advertida a tiempo de la importancia que para la estabilidad del imperio tenía el combustible líquido, inicia con criterio acertado la política tendiente a proporcionarle el aceite necesario a sus industrias y su marina, logrando crear un vasto imperio petrolífero que se extiende por los cinco continentes. Los órganos ejecutivos de esta acción británica en procura del petróleo son “La Royal Dutch Shell” — compañía anglo-holandesa — y la Anglo Persian — en esta el gobierno inglés interviene con la mayor parte del capital — empresas que buscan, explotan, destilan y distribuyen el petróleo. Esta política fué coronada por el mejor de los éxitos, siendo en la actualidad, quizá, Inglaterra el único país que ha resuelto el problema en forma acertada.

El grupo de naciones que poseen petróleo presenta características mucho menos simples que el anterior.

Por un lado están los Estados Unidos, que dotados por la naturaleza de ingentes yacimientos petrolíferos, realizaron una política que podemos llamar del “*derroche*”, admirablemente sintetizada en estas palabras, pronunciadas en una audiencia celebrada por el Directorio Federal para la conservación del petróleo (E.E. U.U.) por Mr. Doberty, uno de los magnates del petróleo: “Sería exacto afirmar — dijo — que nosotros hallamos el petróleo tan pronto como podemos, lo producimos tan pronto como lo hallamos, y lo quemamos tan pronto como lo producimos”, (1) y lo grave de esta política está en que, dada la premura con que lo producen, pierden por la explotación poco cuidadosa una buena parte del combustible hallado (aceite y gas) y a esto hay que agregar las cantidades enormes de combustible malgastado por mala administración

(1) Directorio Federal para la conservación del petróleo. — Audiencia pública del 27 de mayo de 1926 — Traducción castellana, página 49.

y manejo de las maquinarias que lo consumen. Se han hecho, en los Estados Unidos, cálculos tendientes a averiguar la cantidad de dólares que importaba el exceso de nafta consumido por manejo descuidado de los automóviles y se llegó a sumas verdaderamente astronómicas.

Además sometieron a sus yacimientos a una explotación tan intensa — los Estados Unidos producen más del 70 o/o de la producción mundial — que llegó un momento en que los hombres de gobierno comenzaron a inquietarse por el porvenir de la nación, inquietud que se agudiza cuando los geólogos estadounidenses vaticinan el agotamiento de los yacimientos norteamericanos para el año 1930.

Es fácil imaginar lo que ocurriría si de pronto se detuvieran los 22.000.000 de automóviles de los Estados Unidos, su flota, su industria, sus ferrocarriles y si para reanudar este movimiento se vieran obligados a comprar el petróleo necesario a Inglaterra o a algún otro país productor encontrarían su independencia industrial y comercial perdida; más aún, dejarían de ser una potencia mundial para convertirse en un país dependiente de algún trust petrolífero o de una nación con abundantes fuentes del “aceite mineral” que le permitieran imponer sus precios en el mercado anulando la competencia estadounidense.

Abogados, ahora, a este grave problema del combustible líquido los americanos del norte no vacilan en lanzarse al mundo en su busca. Esta búsqueda es llevada a cabo por un poderoso trust, la Standard Oil, que no siempre se limita a la introducción pacífica de la industria del petróleo en los países que, por falta de capitales o de iniciativa, no pueden explotarlo solos, sino que muchas veces trae aparejadas violencias repudiables que empañan la tradición histórica de los Estados Unidos: desconocimiento de soberanías, trastornos internos y graves complicaciones internacionales al país en que los industriales americanos del petróleo han fijado sus miradas. México es el caso típico de nación víctima de estas empresas industriales que desconocen la soberanía del país que generosamente las acoge y pisotean la dignidad y las instituciones del pueblo que creyó ver en ellas un factor de progreso y civilización. Lane Wilson, (1) ex embajador de los Estados Unidos en México declaró que en el Ministerio de Relaciones Exterio-

(1) Citado por el general Alonso Baldrich, en su conferencia “Pro ley nacional del petróleo”, del 25 de junio de 1927.

res de Washington están las pruebas de que todas las revoluciones desde Porfirio Díaz hasta Pancho Villa las habría sostenido y fomentado la Standard Oil de Rockefeller).

Otra prueba de lo peligroso de esta introducción de capitales estadounidenses dedicados a la exploración y explotación del petróleo la tenemos en esta inaudita comunicación del gobierno norteamericano al de Méjico cuando este país establece por la constitución de 1917 el dominio de las minas: “reconocemos hasta su más amplia extensión el derecho de cualquier otro gobierno a reglamentar por legislación la detentación de la propiedad minera, como una cuestión puramente doméstica, pero a los Estados Unidos — dice textualmente — no les será posible asentir a la aplicación de esas leyes a propiedades norteamericanas” (1).

También las compañías que responden a intereses ingleses y anglo-neerlandeses han utilizado procedimientos de dudosa claridad pero han procedido con mayor sagacidad, evitando la violencia pero, muchas veces, burlando, igualmente que la compañía americana, los intereses del país en que han iniciado sus explotaciones.

Se vé cómo es de peligrosa para los países débiles o no bien desarrollados la posesión de yacimientos petrolíferos, pues les hace vivir en perpetua zozobra, constituyendo una moderna espada de Damocles que amenaza su vida institucional y su libertad política.

Se ha nombrado, al hacer las anteriores consideraciones, a tres compañías sindicándolas como los actuales instrumentos de Inglaterra y Norte América para la obtención de las fuentes petrolíferas necesarias para mantener su poderío actual. De estas compañías, la Anglo Persian y la Royal Dutch Shell responden a intereses puramente ingleses y anglo-holandeses respectivamente y la Standard Oil representa al capital estadounidense.

La Standard Oil — poderosa compañía que tiene el control de toda la producción norteamericana de petróleo (70 o/o de la mundial) — es la obra de un hombre, John Rockefeller, genio maravilloso, personaje contradictorio, atacable por todo el mal que ha ocasionado a la humanidad como creador que fué del primer “trust” que registra la historia; atacable por la saña con que persiguió a los petroleros con fuerza insuficiente para substraerse a la guerra de precios que les hizo;

(1) Barcia — Op. cit., pág. 47.

atacable por los medios de combate de que proveyó a su compañía: el dólar que compra conciencias y la fuerza que pisotea soberanías, que hiere individuos y naciones en su dignidad y altivez; y digno de ser admirado por la creación de la compañía casi omnipotente, por la invención de los oleoductos, pipelines, inmensas cañerías de 95.000 kilómetros de extensión en los Estados Unidos, que efectúan el transporte barato del petróleo por tierra; por la invención del sistema de conducirlo por mar, en buques petroleros especiales; por los sistemas que dan rapidez a la carga y a la descarga; por haber hecho extremar la refinación hasta poder obtener 129 productos distintos, todos de gran utilidad; admirable hasta por las obras de caridad que realiza, tan importantes que según dice Oliveira Lima en su libro "Estados Unidos", tiene un empleado a quien paga 10.000 dólares anuales por la única tarea de fiscalizar la correcta distribución de las donaciones que realiza.

Rockefeller fué empleado de librería en Cleveland, Ohio, hasta que logra reunir un pequeño capital con el que se dedica a modestas especulaciones que deja cuando advertido por su genio de la importancia pasmosa que va a tener el petróleo para la humanidad y también, de que no es explotando pozos petrolíferos — negocio de carácter muy aleatorio — como se puede llegar a tener el control de la producción sino refinándolo, funda una refinería en el año 1870, bajo la denominación de Standard Oil y guiado de su natural habilidad para los negocios llega a ejercer un gran ascendiente sobre la South Improvement Co., sociedad dedicada al transporte, la que hace precios muy especiales a los productos de su destilería. Los demás productores enterados de esta situación llevan el asunto a los tribunales logrando la disolución de la citada empresa transportadora.

Rockefeller no se amilana por esto sino que inicia una guerra de precios contra algunos productores a los que derrota absorbiendo sus empresas. Algunos de ellos, arruinados, se suicidan o se enloquecen, tan inesperada y violenta es la guerra que les hace el Alejandro del Petróleo, título con que ha sido designado Rockefeller.

La Standard Oil sigue aumentando en poderío, centralizando, como trust que es, todo cuanto se relaciona con el petróleo. Así es, que la Unión Tank Line City, compañía que tiene el monopolio de los vagones tanques transportadores de petróleo de los Estados Unidos, está a las órdenes de la Stan-

dard, que no vacila en hacer negar tanques a los productores independientes cuando éstos los solicitan; además tiene una influencia directa sobre los ferrocarriles, los que elevan considerablemente sus tarifas cuando se trata de aceites de las compañías independientes; tiene, también, ingerencia en las producciones de acero; las empresas periódicas están a sus órdenes y las casas de banca ponen sus enormes capitales a la disposición del Alejandro del petróleo. Así se impone sobre toda la producción del petróleo de los Estados Unidos, fijando precios y arruinando a los rivales más poderosos, a pesar de que sólo representa el 20 o|o de la producción norteamericana mientras los independientes explotan el 80 o|o restante. También se ocupa, ahora, de la explotación de zonas petrolíferas que en su mayor parte se encuentran en el exterior de los Estados Unidos.

La opinión pública se agita en torno a la Standard Oil, pues los buenos ciudadanos de los Estados Unidos se han dado cuenta del peligro que significaba, para la estabilidad de la nación, una empresa como esta.

En 1892 la Corte Suprema de Ohío decreta la disolución de la Standard. Esta acata la sentencia judicial y procede a su propia disolución en forma tal que sin haber perdido el trust nada de su anterior potencia ni Rockefeller su dirección, queda inatacable desde el punto de vista legal. La primitiva empresa petrolífera se ha dividido en varias otras, de acuerdo siempre con las disposiciones legales — así la Standard Oil of New Jersey, la Standard Oil of Ohío, la Standard Oil of Pennsylvania y otras, siempre utilizando como nombre genérico las palabras “Standard Oil” y diferenciando unas de otras mediante el agregado del nombre del lugar donde operan — y mediante una ingeniosa maniobra realizada con las acciones el poder central queda en la de New Jersey.

Como resultado inmediato de la sentencia de Ohío se tiene el hecho de que la compañía, envalentonada por la ineficacia de la sanción judicial, prosigue con más violento entusiasmo que nunca su política.

Más tarde Roosevelt logra, apoyado por el pueblo y las disposiciones de la “Sherman Law” — ley contra los trust tentaculares — que el tribunal de San Luis decrete una nueva disolución de la Standard. Esta apela y la sentencia es confirmada por la Corte Suprema de los Estados Unidos de Norteamérica, en el año 1911.

La intervención pone en descubierto hechos increíbles: la

Standard Oil of Indiana había concertado con la Chicago and Alton Railway el pago de 6 ets. por cada 50 kilogramos transportados, mientras que los independientes debían pagar 18 ets. por idéntica cantidad de transporte (1).

La nueva sentencia es tan ineficaz como la primera, pues la Standard mediante una maniobra parecida a la que hiciera en 1892, burla la disposición judicial.

Aleccionados por la dura experiencia sufrida los productores independientes resuelven oponer un frente único a la Standard, en vez de solicitar inútiles sentencias a los tribunales, desarrollándose una lucha que el pueblo norteamericano contempla asombrado y temeroso, pues sabe que va a ser la víctima principal de esta batalla, cualquiera que sea la tendencia que resulte triunfante.

La Standard Oil concibe un plan atrevido y verdaderamente genial tendiente a aplastar a la "National Association of Independent Oil Producers" — sociedad formada por los productores independientes — consistente en volcar sobre el mercado americano gran parte de la producción mexicana — cuyos yacimientos se encuentran en manos de la Standard — de costo menor que el del petróleo norteamericano, arruinando en esta forma a los petroleros asociados a dicha entidad. Los "Independientes" gestionan el aumento de los aranceles a la importación de petróleo mexicano invocando consideraciones de política prohibicionista, pero el presidente Harding se mostraba opuesto a esta política.

Es éste, en pocas palabras, el planteo del problema que crea al pueblo norteamericano la rivalidad entre los productores de petróleo. Cualquiera de las dos tendencias que gane, como decíamos en líneas precedentes, ocasionaría grandes perjuicios al pueblo americano, pues el grupo triunfante aumentaría, automáticamente, sus precios de venta, para resarcirse de las pérdidas ocasionadas por la campaña efectuada.

Poco a poco la Standard comienza a afirmarse en sus respectivas posiciones, logrando interesar en su favor a miembros del parlamento, del gobierno y de la prensa, llegando a darse, así, el famoso escándalo Fall, en que este último, siendo ministro estadounidense, se vió acusado de alta traición por haber cedido, en forma no autorizada por las disposiciones legales al respecto el derecho de explotación de las reservas de

(1) Barcia, op. cit., pág. 47.

la marina de los Estados Unidos a una compañía petrolera dependiente de la Standard (1).

Ya hemos dicho que ahora la Standard no limita su acción a la refinación y transporte del petróleo, sino que lo busca por todo el mundo, explotándolo sin mayor intensidad allí donde lo encuentra, con el objeto de crear, así, grandes reservas que reemplazarán con su producción futura la de los yacimientos estadounidenses, a medida que éstos se vayan agotando (2).

Parece que no hubiera poder alguno capaz de contrarrestar la acción de la Standard Oil. Sin embargo, no es así, sino que otra poderosa organización financiera le hace frente en una lucha silenciosa y sin violencia aparente, pero que a cada momento gana en intensidad y colorido, sin que aun se pueda predecir a cuál de las dos corresponderá el triunfo.

Este trust responde a intereses angloholandeses, siendo su historia tan azarosa como la del trust americano, aunque únicamente ha realizado actos censurables fuera de los países de donde proceden sus directores. La reseña histórica de la vida de esta compañía involucra, también, una reseña histórica de todos los acontecimientos internacionales de resonancia, acaecidos en los últimos años. Por este motivo, que haría casi imposible de relatar, en este modesto trabajo, la vida de esta compañía, nos vamos a limitar a exponer algunos datos acerca de su fundación y progresos, así como a dar alguna idea de sus procederres.

La Royal Dutch — nombre primitivo de este trust — se constituye en el año 1890 para explotar unos yacimientos en Sumatra, que habían sido conferidos al doctor Rinter. Pronto la modesta compañía sufre una crisis, lo que determina el viaje del ingeniero Kessler a Sumatra y bajo cuya dirección la compañía — entonces únicamente holandesa — comienza a tomar importancia. Como la calidad de los productos de la empresa es mejor que la de la Standard Oil, sus ventas toman gran vuelo. La compañía de Rockefeller le declara una despiadada guerra de precios con objeto de abatirla, pero la Royal sale triunfante, pudiendo, en 1894, repartir un dividendo del

(1) Reservas navales de Teapot Dome, Wyoming, en California.

(2) Según vaticinios de una reunión de geólogos celebrada en el año 1860, ratificados en el año 1923, por el congreso de la American Association of Petroleum Geologists, los yacimientos norteamericanos se habrán agotado en un plazo relativamente corto. — Cit. por Barcia Trelles, op. cit., pág. 17.

8 %. La empresa dirigida por Kessler asciende en forma fantástica, repartiendo en 1896, un dividendo del 46 por ciento. Amplía sus negocios emitiendo acciones y cuenta, pronto, con un gran crédito, que le da una potencia financiera impresionante.

Kessler, el hombre que llevó tan acertadamente a la Royal Dutch por el camino del triunfo, muere a los diez años de fundada la compañía, apareciendo, entonces, en el mundo de los negocios, otro individuo, fuerte personalidad que, desde la dirección de la Royal Dutch, continúa la obra de Kessler en tal forma que llega un momento en la historia del petróleo, en que Rockefeller teme a este hombre, cuyo nombre es Henri Wilhelm August Deterding, como jamás temió a los jurados y a las instituciones de su tierra nativa.

Deterding fusiona su compañía con la Shell Transport and Trading Co., sociedad de transporte y comercio británica. Desde ese momento la compañía deja de ser exclusivamente holandesa para convertirse en una empresa anglo-holandesa. También se pueden distinguir en la Royal Dutch Shell, nuevo nombre que adopta, dos secciones, una a cargo de la Royal Dutch primitiva, que consiste en la producción del petróleo, otra a cargo de la Shell, consistente en su distribución.

Ante el comité de guerra británico pronuncia, en 1913, Deterding, las siguientes palabras, que dan una idea exacta de la idiosincrasia de este hombre, a quien se ha llamado con propiedad, “el Napoleón del petróleo”: “El petróleo—dice— es el artículo más extraordinario de cuantos ha conocido el mundo comercial; no existe otro relativamente al cual pueda garantizarse el consumo en la medida que sea producido; con respecto al petróleo, comenzad por asegurar la producción, que el consumo ya vendrá; no es necesario ocuparse de su venta, ya que el petróleo se vende por sí solo. Lo que necesitáis es una bolsa repleta que os sitúe en condiciones de absoluta independencia y os permita decir a los que no quieren adquirirlo: está bien, voy a gastar un millón de libras esterlinas en la construcción de grandes depósitos; ese gasto lo pagaréis después, con creces. La marina tiene especial interés en proporcionarse el petróleo de un grupo explotador que lo posea en distintos lugares del mundo, ya que no es posible ni prudente fiar en la eficiencia de un solo campo petrolífero; según mis cálculos, regiones que producen, ordinariamente, 18.000 barriles diarios, han disminuído su capacidad de producci3n

a 3.000 barriles diarios, sin que un solo síntoma anunciase previamente esa disminución”.

El conocimiento que posee Deterding del estado de producción de los yacimientos petrolíferos mundiales y de las compañías que verifican su producción es tal, que una vez en que interviene en una reunión de los elementos directivos de la Standard Oil, cita cifras y hechos en forma breve y terminante, deduciéndose que conoce la situación de la Standard Oil mejor que sus propios dirigentes. Algún director escéptico pone en duda la exactitud de las cifras enunciadas por Deterding. Se toma la versión taquigráfica de sus palabras, se cotejan las notas obtenidas con las que existen en la dirección de la Standard y los escépticos se sobrecogen al comprobar su exactitud. Es ante este hombre ante quien tiembla Rockefeller, porque reconoce que el peligro que no le pudieron hacer correr las sentencias judiciales ni los gobiernos más fuertes, lo corre ahora, ante un enemigo como el Napoleón del petróleo, que vaticina, tranquilo y orgulloso, que lo vencerá.

Así como las dos compañías hacen uso de distintos medios de combate, los dos hombres gozan, también, de distintos medios para realizar sus propósitos. Rockefeller paga las concesiones que hace. Emplea como proyectil de efectos certeros y hasta ahora jamás fallados, el dólar, y esta moneda, por inmenso que sea el capital de la Standard Oil, no es inagotable, mientras que Deterding ofrece sumas fantásticas, que paga con una moneda de su uso especial: con acciones de sus compañías.

Hay otra gran empresa petrolífera, la Anglo Persian, que vive al margen de los dos grandes trusts estudiados y cuya característica principal está en que el Estado forma parte de ella, aportando, por iniciativa de Lord Fisher, la mayor parte del capital. Esta empresa ha logrado tener éxito, proveyendo en la actualidad, a Inglaterra, del 80 % del petróleo que necesita. Es esta empresa una creación magnífica de los sagaces estadistas de Gran Bretaña, tendiente a salvarla de la situación gravísima — que ya hemos analizado — en que se encontraría al padecer la carencia de este combustible.

También la Alemania anterior a la guerra intentó crear, al igual que Gran Bretaña, un vasto imperio petrolífero. Pensamiento que procuró llevar a la práctica mediante dos compañías: la “Deutsche Erdol Aktiengesellschaft” y la “Deutsche Petroleum Verkaufsgesellschaft”, que organiza en forma notable y las dispone para hacer frente a la Standard,

pero la guerra aniquila este proyecto y reduce la acción de estas sociedades a la muy pobre que pueden realizar algunas de sus filiales dispersas.

Terminada la guerra, Alemania inicia de nuevo su política petrolífera, siendo sus primeros pasos una política de penetración en Rusia y la reunión de las filiales de las primitivas sociedades alemanas, que lograron mantenerse durante y después de la guerra. El principal animador de esta nueva campaña alemana en pro del petróleo fué Hugo Stinnes.

El Japón realiza, también, una activa política petrolera, que no se expone aquí por desconocerse sus principales características. Como dato ilustrativo, diremos que el Japón, que en plena guerra europea disponía, únicamente, de un barco petrolero, para aprovisionar sus escuadras, el Tsumijissaki, posee, en la actualidad, una importante flota de buques cisternas — en 1924, 17 barcos, con un total de 100.000 toneladas.

Como resumen numérico de las líneas anteriores, en cuanto se refiere a la participación que los trusts tienen en la explotación del petróleo mundial, se inserta el siguiente cuadro, tomado de la conferencia que el general Enrique Mosconi pronunció en la Escuela Superior de Guerra, el día 8 de octubre de 1926:

I. — GRUPOS INGLESES Y HOLANDESES-INGLESES

<i>Grupos respectivos de sociedades</i>	<i>Millones de barriles</i>		<i>Por cientos de la producción mundial</i>	
1º Koninklijke Shell	93.72		9.3	
además Anglo-Mexicano	5.40	99.12	0.5	9.8
2º Anglo-Persian-Burmah Oil:				
a) Anglo-Persian	32.27		3.2	
b) Burmah Oil.....	7.40	39.67	0.7	3.9
Total....	138.79		13.7	

II. — GRUPOS AMERICANOS

<i>Grupos respectivos de sociedades</i>	<i>Millones de barriles</i>		<i>Por cientos de la producción mundial</i>	
A. Grupo Standard Oil				
1º Standard Oil of New Jersey, o sean: Standard Oil Co., La				

Carter Oil Co., Humble Oil y Ref. Co., International Petrol Co., Imperial Oil Co., Transcontinental - Romano, Americana - Netherlandische Koloniale - Petr. Matij y algunas pequeñas sociedades más.....				65.—	6.5
2º Otras sociedades que pertenecen a la Standar Oil:					
a) Continental Oil Co.....	9.70				0.9
b) Ohio Oil Co.....	14.50				1.4
c) Praivil Oil Gas Co. y Prod. y Ref. Corporation.....	20.—				2.0
d) Standard Oil of Indiana y Midwest Ref. Co.....	18.—				1.8
e) Standard Oil of California	26.68				2.7
f) Standard Oil of New Yorkoan Mangolia Petr. Corp.	17.—				1.7
g) Algunas de menor capacidad, como: Atlantic Ref. Co., Galena Signal, South Pena Oil, Penn. Mez Oil, Washington Oil	10.12	116.—			1.0 11.5
Total....				181.—	18.—

Grupos respectivos de sociedades

Millones de barriles

Por cientos de la producción mundial

B. Medio independientes e independientes:					
1º Aun independientes en 1924, pero hoy agregados a la Standard Oil Co.:					
a) Grupo Doheny (Pan American)	29.25				2.9
b) General Petr. Co.....	10.07				1.0
c) Pacific Oil	15.57				1.6
d) Fide Water	6.00				0.6
e) Asociated Oil	15.36				1.5
f) Agroi Petroleum Co.....	1.70				0.2
g) Lago Petroleum	0.42				
h) Pexhoma Oil Ref. Co.....	1.50	79.87			0.1 7.9
2º Medio independientes:					
a) Sinclair Consolidated.....	16.02				1.6
b) Mexican Seaboard	15.28	31.30			1.5 3.1

3º Hoy, abril 1926, todavía independientes:

a) Gulf Oil Corporation (1)	30.—		3.—	
b) Texas Co.....	19.29		1.9	
c) Union Oil Co. of California	15.03		1.5	
d) California Petr. Corpor...	14.91		1.5	
e) Cities Service Co.....	9.31		0.9	
f) Marland Oil Co.....	8.50	97.04	0.8	9.6
	<hr/>		<hr/>	
Total....		208.21		20.6
	<hr/>		<hr/>	
C. — Rusia:				
Aznef, Grosneft, Embaneft.....	45.31			4.5
	<hr/>		<hr/>	

R E S U M E N

Total de todos los grupos americanos redondamente	434		43	
Total de grupos ingleses y holandeses-ingleses	139		14	
	<hr/>		<hr/>	
Totales	573		57	

De todo lo visto se desprende que tanto Norte América como la Gran Bretaña, conscientes de la importancia del petróleo como elemento indispensable a la estabilidad de su actual poderío económico y militar y ambas en pugna — una por conservar la posición que conquistara tras muchos esfuerzos y que creyó consolidar cuando, por la paz de Versalles, se desalojó a Alemania del puesto preponderante que en el concierto mundial había logrado ocupar; y la otra luchando por despojarla de ese puesto máximo — desarrollan una política internacional que une a la identidad de propósitos una diferencia notable de proceder.

Hemos visto que mientras Inglaterra realiza, con inteligente acierto, una política pacífica y amplia — que llega a aportarle sonoros triunfos en la lucha por el petróleo, como cuando la Royal Dutch Shell consigue concesiones para explotar petróleo dentro del territorio de los Estados Unidos, dándose el caso de que el aceite norteamericano contribuyera a cimentar el poderío inglés — Norte América ha dejado su política del petróleo en manos de sus compañías, cuya producción, como sabemos, está controlada por la Standard Oil, de donde

(1) Sin la producción de la Pure Oil Co., de la cual faltan datos exactos, pero que se puede estimar en 10-12 millones de barriles igual a 1, hasta 1,2 por ciento de la producción mundial.

resulta que ésta última es la verdadera directora de esta política.

¿Quién sabe qué solución tendrá para estos dos países el problema del petróleo? Por de pronto los Estados Unidos de Norte América, ante lo perentorio del plazo en que, según cálculos, han de agotarse sus yacimientos, no vacilan, para obtener concesiones en los países que poseen depósitos naturales de petróleo, en recurrir a los golpes de fuerza, desesperados zarpazos de fiera poderosa que ve en peligro su dominio, golpes de fuerza que pueden ocasionar algún rozamiento con Gran Bretaña, que degenera en conflicto armado que, arrasando al mundo, ponga en nuevo y grave riesgo la actual civilización.

En cuanto al significado que tiene el problema del petróleo para nuestro país, radica, no tanto en la importancia militar de este combustible, pues en la Argentina no existen inquietudes militaristas ni posiciones internacionales que sea necesario sostener por las armas, pues no vive bajo el duro régimen de la "paz armada" que tan pesadamente gravita sobre los países de Europa; ni en la enorme importancia industrial que presenta para el viejo continente y la Norte América de la hora actual, pues las necesidades de nuestras manufacturas incipientes todo hace prever que serán llenadas dentro de plazos de tiempo no muy largos, sino en las consecuencias que derivan de los puntos que paso a considerar:

1º — En que los trusts obtienen cateos y permisos de explotación con el objeto de crear grandes reservas del combustible líquido, pues no realizan trabajos ni extraen petróleo en cantidades comerciales. Reservas que serían utilizadas en un futuro más o menos próximo, para reemplazar con su producción la de los yacimientos que se agoten, con evidente perjuicio para la economía argentina (como ha ocurrido con el trust del bórax).

2º — En que el producido de nuestros yacimientos emigrara sin dejar, como beneficios, más que poblaciones ficticias e instalaciones inútiles, una vez agotados éstos, o cuya producción impida el desarrollo de nuestra industria, controlados como están los precios de venta de este combustible, por los grandes sindicatos mundiales, que responden, también, a necesidades de la industria de los países a cuyos intereses responden.

3º — En el peligro que significa, dentro del orden inter-

nacional, la posesión de yacimientos petrolíferos cuya producción esté en manos de los citados trusts.

IV

EL PETROLEO MUNDIAL

En Europa Asia y Oceanía, existen los siguientes yacimientos de petróleo:

Polchebron, Talgoviste, Plesti, Borislav, Bakú, Grozny, Emba, Mossoul, Skuster, Angarda, Assam, Birmania, Sumatra Giara, Borneo y Sakaline.

En América: Estados Unidos de Norte América, México, Venezuela, Colombia, Ecuador, Perú, Bolivia y en la República Argentina. Además, en los países centroamericanos (1).

En el total de la producción mundial, la Argentina ocupa el décimo lugar, como puede verse en el siguiente cuadro (2):

	<i>Producción en metros cúbicos</i>	
	1925	1926
Estados Unidos	121.435.137	123.225.000
Méjico.	18.366.885	14.310.000
Rusia.	8.339.232	9.699.000
Persia.	5.571.042	5.638.140
India Holandesa.	3.406.098	3.529.800
Venezuela.	3.130.233	5.918.934
Rumanía.	2.646.714	3.704.541
Perú.	1.457.076	1.714.338
India.	1.272.000	1.387.752
<i>Argentina</i>	952.065	1.248.123
Polonia.	947.640	927.765
Colombia.	923.790	1.024.714
Trinidad.	725.676	790.389
Sarawak (Borneo).	676.863	683.700
Japón.	318.000	302.100
Egipto.	194.934	184.599
Otros varios.	223.713	286.200

Según los petróleos, sean pesados o livianos, es el número y cantidad de los productos de destilación que se obtiene. Por ello incertamos el siguiente cuadro, que contiene las ca-

(1) De la conferencia que sobre "Importancia militar, política y económica del petróleo", leyó en la Escuela Superior de Guerra, el día 8 de octubre de 1926, el general Enrique Mosconi.

(2) Bulletin of the American Petroleum Institute, febrero 23 de 1927.

racterísticas principales de los aceites extraídos de diferentes países (1):

	<i>Densid.</i>	<i>Nafta</i>	<i>Ker.</i>	<i>Ac'te.</i>	<i>Asf.</i>	<i>Fuel Oil</i>
		%	%	%	%	%
Rumania.	0.773	50	38	—	—	—
Colombia.	0.843	60	6	20	12	—
Estados Unidos:						
Appalachian.	0.828	35	27	15	—	—
Illinois.	0.863	20	15	16	—	—
México:						
Panuco.	0.984	2	4	12	66	—
Tehuantepec	0.860	20	25	20	—	—
Rusia.	0.873	6	23	57	—	—
Bakú.	0.780	49	44	—	—	—
Venezuela.	0.946	6	9	—	—	85
<i>Argentina:</i>						
Com. Rivadavia.	0.924	5	16.27	(No se con. cifs.)		
Cracking: 10-12 %						
Plaza Huincul.	a	{ 0.847 a 25 35 Id Id 9 0.866				

(Continuará).

JUAN JOSÉ GUARESTI (H.)

(1) Datos extractados por el doctor E. M. Gonella, y citados por él, en su conferencia sobre "La economía del petróleo nacional y su legislación", dada el día 18 de agosto de 1927, en la sociedad Luz, del libro de V. Garfias, titulado "Petroleum Resources of the World", completadas por el autor de este trabajo.