

EL ACA E YPF ENTRE LAS ADMINISTRACIONES CONSERVADORAS Y EL PERONISMO. LA RED NACIONAL DE ESTACIONES DE SERVICIO

Melina Piglia¹

Artículo recibido: 6 de julio de 2011
Aprobación final: 8 de junio de 2012

1. Introducción

La década del treinta fue un período de avance de la intervención del Estado en la sociedad y en la economía que incluyó, en buena parte de los casos, la incorporación formal o informal de los intereses particulares ligados a las diferentes actividades que el Estado aspiraba a regular o promover. Este último aspecto ha formado parte de la relectura crítica de la década del treinta emprendida por la historiografía de los últimos años, que ha enfatizado el carácter ambiguo y en apariencia contradictorio de las administraciones conservadoras: conservadurismo y modernización, liberalismo y aumento de la intervención estatal en la economía y la sociedad, fraude electoral y participación de la sociedad civil en la formación de las políticas públicas². Por otra parte, esta problemática ha integrado también el debate más amplio sobre las formas de relación entre la sociedad civil y el Estado y sobre las políticas estatales, reactivado tras

¹ Universidad Nacional de Mar del Plata – CONICET. Parte de este trabajo integró uno de los capítulos de mi tesis doctoral, defendida en julio de 2009 y realizada bajo la dirección de la Dra. Anahí Ballent, con financiamiento de una beca doctoral del CONICET. Otras secciones han sido desarrolladas durante mi beca posdoctoral de CONICET, también bajo la dirección de Ballent. Diferentes aspectos han sido discutidos en las IV Jornadas de Historia Política, en el Seminario Problemas de la Argentina Contemporánea (dirigido por Luis Alberto Romero) y en las III Jornadas Nacionales de Historia Social, en La Falda, Córdoba. Agradezco a los colegas participantes en esos eventos sus valiosísimos comentarios.

² Véanse, por ejemplo, Anahí Ballent y Adrián Gorelik "País urbano o país rural: la modernización territorial y su crisis", en Alejandro Cataruzza (dir.). *Nueva Historia Argentina, Los años treinta*, T. VII, Buenos Aires, Sudamericana, 2002; Elisa Pastoriza, *Sociedad y política en la gestación de una ciudad turística de masas. Mar del Plata en los años treinta*, Tesis de Maestría, Universidad Nacional de Mar del Plata, 1999 (mimeo); Raúl García Heras, "Los ferrocarriles británicos y la política de coordinación de transportes en la Argentina durante la década del treinta", en Mario Rapoport (comp.), *Economía e historia. Contribuciones a la historia económica argentina*, Buenos Aires, Tesis-Norma, 1990; Luciano De Privitellio, "La política bajo el signo de la crisis", en Alejandro Cataruzza (dir.). *Nueva Historia Argentina, Los años treinta*, T. VII Buenos Aires, Sudamericana, 2002; Luis Alberto Romero, *La crisis de la Argentina. Una mirada al siglo XX*, Buenos Aires, Siglo XXI Argentina, 2003 y, del mismo autor, *Breve historia contemporánea de la Argentina*, Buenos Aires, F.C.E., 2001.

las transiciones democráticas latinoamericanas y en Europa Oriental en los años ochenta³.

La política vial formó parte de esta ampliación de la esfera estatal en los años treinta, inaugurando una etapa de desarrollo decidido y sistemático de una red nacional de carreteras, caracterizada por la centralización de la planificación de las obras viales, el aporte de nuevos recursos económicos y una gestión técnica centralizada y relativamente autónoma. La obra realizada fue espectacular y los 2.000 km. de caminos permanentes de 1932 se convirtieron en más de 30.000 en 1944⁴. El Automóvil Club Argentino (ACA), que en los años treinta era el club de automovilistas más importante de Latinoamérica, formó parte de esta nueva orientación del gobierno. Inicialmente un club social y deportivo de amantes de los automóviles, el ACA había desarrollado, desde mediados de los años veinte, un activo perfil público. Al crearse en 1932 la Dirección Nacional de Vialidad, el club se incorporó al directorio del nuevo organismo.

La articulación del ACA con el Estado no se agotó en la Dirección Nacional de Vialidad; el capítulo más fructífero de este vínculo con el Estado, fue la relación entre el club e YPF. En agosto de 1936 el ACA firmó con YPF un provechoso convenio de exclusividad para la venta de los productos fiscales, gracias al cual pudo construir una red nacional de estaciones de servicio sin precedentes. El convenio con YPF transformó profundamente al club: para 1955 sus 94 estaciones de servicio y su ingente masa de trabajadores lo habían convertido en una gran empresa; a la vez, la función social de sus servicios en las rutas y los condicionamientos y ventajas derivados de la estrecha relación con la petrolera estatal, lo transformaron, sostendremos, en una entidad cuasi estatal.

El Plan ACA-YPF ha sido objeto de atención académica en muy escasas ocasiones. Notables excepciones son, sin embargo, los trabajos de Adrián Gorelik, que reflexiona sobre la arquitectura de las estaciones de servicio del ACA y de Anahí

³ Véase por ejemplo Hilda Sabato, "Civil Society in Argentina: a Historical Perspective", en Hinnerk Bruhns y Dieter Gosewinkel (eds.), *Europe and the Other. Non European Concepts of Civil Society*, Discussion Paper Nr SP IV 2005-406, Berlín, Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB), 2005.

⁴ Para 1944 se habían construido además unos 17.000 km de caminos transitables en épocas climáticamente propicias y a unos 8000 km de caminos provinciales financiados con ayuda federal. Véase A. Ballent y A. Gorelik. "País urbano o país rural...", p. 159.

Ballent, que analiza las significaciones del universo del camino en los años treinta, en el que las estaciones ACA-YPF fueron clave “en la construcción de una imagen para las rutas argentinas”⁵. Centradas en los años treinta, estas investigaciones han señalado la importancia de la red de estaciones en la vertebración material y simbólica del territorio nacional. Otra interesante excepción la constituye la extensa investigación de Nicolás Gadano sobre la petrolera estatal: aunque más bien descriptivo, en lo que hace al tema que nos preocupa, cubre un arco temporal más amplio y aporta algunos datos fundamentales sobre el papel del ACA en la comercialización de la nafta fiscal.

Haciendo foco en aspectos y períodos que quedaron de lado en las investigaciones previas, este trabajo reconstruye la historia del vínculo entre YPF y el ACA entre 1936 y 1955, con vistas a aportar al debate en torno a la naturaleza del Estado durante los gobiernos conservadores y el peronismo y al tipo de vínculos establecidos con la sociedad civil⁶.

Frente a trabajos que han planteado (y para algunos casos, demostrado) la presencia de los intereses particulares en el Estado en los años treinta como una “colonización” del Estado por parte de los intereses corporativos⁷, la mirada puesta en otras áreas de la política pública, como la política petrolera y en particular el convenio ACA-YPF, permite matizar estas concepciones. Si bien revela la trama de relaciones personales e institucionales que articulaban Estado y asociaciones civiles –que, como en el caso del ACA, no eran necesariamente representantes de intereses corporativos–, da cuenta a la vez de las lógicas de una concepción de acción estatal en la que el Estado incluyó a los intereses pero de modo subordinado reservándose el rol directriz.

⁵ Véase Anahí Ballent, “Kilómetro Cero: la construcción del universo simbólico del camino en la Argentina de los años treinta”, en *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana “Dr. Emilio Ravignani”*, Tercera serie, núm. 27, Buenos Aires, 1er semestre 2005; Nicolás Gadano, *Historia del Petróleo en la Argentina. 1907-1955: Desde los inicios hasta la caída de Perón*, Buenos Aires, Edhasa, 2007; Adrián Gorelik, “La arquitectura de YPF: 1934-1943. Notas para la interpretación de las relaciones entre Estado, modernidad e identidad en la arquitectura argentina de los años treinta”, en *Anales del Instituto de Arte Americano* núm. 25, Buenos Aires, 1987, pp. 97-106

⁶ Dada la imposibilidad de acceder a otras fuentes documentales, hemos reconstruido los aspectos centrales esta historia a través de los boletines de YPF (*Boletín de Informaciones Petroleras*, en adelante *BIP*), la revista del ACA y las interpelaciones parlamentarias al respecto a las que se sometió al Ministro de Agricultura.

⁷ Véase Ricardo Sidicaro, *Los tres Peronismos*, Siglo XXI, Buenos Aires, 2002, capítulo 1.

La reflexión sobre el vínculo ACA-YPF durante el peronismo, puede, por otra parte, contribuir a matizar interpretaciones que ven al gobierno peronista como fundamentalmente estatista⁸. A este respecto consideraremos que los avatares del convenio ACA-YPF y de la relación del ACA con el gobierno peronista iluminan una tensión característica entre una política que podríamos llamar de ampliación de la capacidad estatal y otra discrecional y pragmática, que ponía aspectos cruciales de la decisión y la ejecución de políticas fuera de los aparatos técnico-burocráticos y sus controles y suponía un manejo patrimonial del Estado.

2. El ACA e YPF: la primera red nacional de estaciones de servicio

El convenio entre el ACA e YPF, firmado a mediados de 1936, fue en buena parte obra de Horacio Morixe, director de YPF desde 1936 y dirigente del ACA desde mediados de los años treinta. Morixe era abogado y se había vuelto un personaje muy influyente en materia de política petrolera⁹. Junto a Eduardo J. Bullrich y Luis Rojas Silveyra, formaba parte de lo que el diputado socialista Julio V. González llamó irónicamente “la Santísima Trinidad del petróleo”¹⁰.

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

⁸ Así, por ejemplo, Ricardo Sidicaro ha afirmado que “el fundamento que vertebraba la acción de la dirigencia peronista era el proyecto de consolidación y ampliación del Estado intervencionista.” Véase Ricardo Sidicaro, *Los tres peronismos. Estado y poder económico*, Siglo XXI, Buenos Aires, 2010, p. 94.

⁹ Horacio Morixe, había escrito un libro sobre el problema del petróleo (*Régimen legal del petróleo*, La Facultad, Buenos Aires, 1934) y daba clases sobre legislación de minas y derecho rural en la Facultad de Derecho de la Universidad de Buenos Aires; paralelamente era un empresario molinero. Véase Gadano, *Historia del Petróleo...*, p. 398.

¹⁰ La expresión pertenece al Diputado Julio V. González, y fue pronunciada en 1940 durante el pedido de interpelación a los Ministros de Agricultura, Guerra y Marina respecto de YPF. González se refería a la participación de esos tres personajes en todas las entidades o comisiones que daban forma a la política petrolera argentina desde 1932. Eduardo J. Bullrich había sido parte del gobierno de Uriburu y era secretario privado de Justo, y Luis Rojas Silveyra, que pertenecía al directorio de YPF era primo de Ricardo Silveyra, el presidente de la petrolera estatal. Véase H. Cámara de Diputados de la Nación (en adelante HCDN), 30 de mayo de 1940, p. 232.

extranjeras Standard Oil y Royal Dutch (Shell), el gobierno decretó la prohibición de las exportaciones de petróleo y derivados y el control de las importaciones¹¹. El decreto abrió al puerta a una serie de convenios con los grandes consorcios petroleros, firmados en diciembre de 1936 y junio de 1937, en los que se establecían cuotas de distribución del mercado interno y se definían prácticas comerciales, entre ellas, la de limitar las bonificaciones que se pagaban a los revendedores¹². Los acuerdos también creaban un Tribunal Arbitral para resolver las cuestiones entre las partes firmantes, en el que participaban, nuevamente, Bullrich, Rojas y Morixe¹³. Junto a los convenios y la regulación del mercado petrolero, YPF procuró ampliar su participación en el mercado y desde 1934 “se lanzó a propagandizar su tarea con un fuerte contenido ideológico”, difundiendo la idea de que YPF era una empresa modernizadora, pujante y patriótica¹⁴.

Esta política de YPF formaba parte de un tipo de nacionalismo moderado que impregnaba los círculos cercanos a Justo y que apuntaba a “promover una industrialización parcial para aumentar el mercado interno y el desarrollo de la producción nacional de petróleo, de la infraestructura vial y del transporte automotor”¹⁵. Desde la perspectiva de los funcionarios de YPF (que era también la del ACA), los convenios con las empresas petroleras particulares implicaban un avance en términos de control estatal del mercado de combustibles; permitían fortalecer y expandir la

¹¹ Gadano sostiene que YPF se encontraba en una situación incómoda porque necesitaba un acuerdo de precios con las empresas privadas para evitar que siguiera deteriorándose su situación financiera y se comprometieran sus posibilidades de crecimiento de la producción, refinamiento y venta de derivados del petróleo pero las empresas se resistían y además encontraban cierta receptividad en el Ministerio de Agricultura. Finalmente Silveyra apeló a la relación directa con Justo. Justo nombró entonces una Comisión Especial que estudió el tema, y que estaba integrada por Morixe, Rojas y Bullrich. El decreto propuesto por la Comisión Especial establecía que las importaciones de petróleo y derivados solo podrían hacerse a través de YPF, en las cantidades necesarias para suplementar la producción nacional. Para acceder al petróleo importado, las empresas deberían acordar con el Estado normas sobre las formas de comercialización y distribución de los productos petrolíferos. Véase Decreto del PE 86.639 (20 de julio de 1936), *BIP*, núm. 143, julio de 1936, p. 12; Gadano, *Historia del Petróleo...*, p. 370-371 y 398.

¹² Las empresas podían vender una cantidad de nafta algo menor que en 1935, para dar cabida a toda la producción de YPF; y no podrían sumar nuevas bocas de expendio a las que tenían en ese año, mientras YPF podía vender en todo el territorio. YPF tenía además prioridad para absorber todos los aumentos del consumo. “Respuesta del Poder Ejecutivo Nacional a la Honorable Cámara de Diputados”, *BIP*, núm. 168, septiembre de 1938, p. 19. Gadano sostiene que Morixe jugó un papel clave en la cuotificación del mercado de las naftas. Véase Gadano, *Historia del Petróleo...*, p. 371.

¹³ Véase Rodolfo Puiggrós, *Historia Crítica de los partidos argentinos, IV. La democracia fraudulenta*, Buenos Aires, Galerna, 2006, Capítulo VIII.

¹⁴ Véase *Ibid.* p. 162.

¹⁵ Ballent y Gorelik se han referido a la fuerte influencia, en el círculo íntimo de Justo, de personas provenientes de la ingeniería, una corporación profesional fuertemente identificada con el Estado y con un “nacionalismo técnico” u “objetivo” de gran arraigo en las nuevas burocracias. A. Ballent y A. Gorelik, “País urbano...”, p. 164.

producción fiscal de petróleo, asegurando el abastecimiento del mercado interno mientras el autoabastecimiento no fuera posible.

En el marco de la guerra de precios y en función de esta política, YPF y el ACA negociaron el convenio de comercialización. La relación entre ambos tenía, por otro lado, una historia larga. El nacionalismo moderado y “cosmopolita” del ACA veía con simpatía a la empresa; ésta, por su parte había contribuido a financiar algunas de las actividades del ACA a través de la publicidad, contribuyendo a las campañas de señalización y a los Grandes Premios. Por otro lado, recordemos que, desde mediados de los años veinte, el club expendía nafta fiscal con descuento a sus socios y había demostrado un interés mucho más amplio que el Touring Club Argentino (TCA) por atender a las necesidades de los automovilistas en los caminos, en función también de la propia estrategia de expansión del ACA basada en la ampliación de la oferta de servicios¹⁶.

El convenio de 1936 acordaba al ACA un crédito en productos para la construcción de una red de estaciones de servicio, garantizado con los terrenos y edificios de las estaciones, además de una importante bonificación sobre el precio de la nafta¹⁷. A cambio, el club se comprometía a vender exclusivamente productos de YPF. En un principio se autorizaba la venta exclusivamente a los socios; a partir de 1940 el ACA pudo venderle al público en general (aunque solo los socios obtenían el precio rebajado).

¹⁶ En los surtidores de los garajes que el club tenía en Mar del Plata, Buenos Aires, Córdoba y Rosario (1926), en las casillas camineras sobre el camino a Mar del Plata, sobre el camino a Luján y el Camino de la Costa y, desde 1935, en estaciones de servicio propiedad del Club, dos en la ciudad de Buenos Aires, una en Olivos y una en La Plata. Las casillas camineras del Camino de la Costa, inauguradas antes de la firma del convenio, habían sido construidas con apoyo de YPF, aunque no hemos podido obtener datos precisos sobre la naturaleza de este apoyo, más allá de una alusión en la revista del ACA a la colaboración de YPF en su instalación. Véase epígrafe de una fotografía de la casilla en construcción, *Automovilismo*, núm. 195, enero de 1936, p. 6.

¹⁷ El ACA solo disponía del los fondos del crédito una vez vendida la cantidad de nafta correspondiente al crédito otorgado, cuyo importe se depositaba a orden conjunta de YPF y ACA en una cuenta especial del Banco Nación, que solo podía utilizarse para efectuar pagos de obras efectivamente realizadas. YPF continuaba bonificando al ACA los dos centavos por litro sobre el precio de la nafta de los que el club venía gozando y se sumaba una bonificación extraordinaria de dos centavos en Capital Federal y un centavo y medio por litro de nafta en el interior del país, que era retenida por YPF para el pago de las amortizaciones. Véase Intervención del Ministro de Agricultura en la Interpelación sobre YPF, HCDN, 19 de junio de 1940, p. 669.

El convenio, suscripto inicialmente por diez años, fue prorrogado en 1940 por 25 años más. Preveía un plan en etapas y una serie de créditos anuales asociados con cada una de ellas. La primera etapa comprendía a las ciudades cabecera de las grandes rutas pavimentadas en las que se construirían edificios monumentales, que funcionarían a la vez como sedes sociales, garajes y estaciones de servicio, y asimismo como estaciones camineras a lo largo de esas rutas¹⁸. Para financiar estas operaciones (y hacer efectivo el crédito en productos otorgado por YPF), el ACA lanzó una especie de empréstito, por el que los socios realizaban compras anticipadas de productos YPF y recibían a cambio una compensación¹⁹.

Las estaciones, construidas según el proyecto del arquitecto Antonio U. Vilar²⁰, comenzaron a inaugurarse a fines de 1938. El ritmo de construcción fue vertiginoso: en 1940 se habían completado todas las obras de la primera etapa y más de la mitad de la segunda, que comprendía 29 obras, entre ellas sedes-estación-garaje en las ciudades importantes del Interior y estaciones camineras sobre las rutas a Mendoza y Bahía Blanca y sus ramales; mientras las obras de la tercera etapa estaban ya en estudio²¹. En 1942 se lanzó además el tramo final del plan: las estaciones de servicio en la Patagonia, privilegiando el acceso y los caminos internos al Parque Nahuel Huapi (véase anexo, mapa 1)²². Las estaciones, como plantean Ballent y Gorelik en general respecto de las de YPF, tenían una función didáctica: “funcionaban como una suerte de comandos de vanguardia tecnológica, sinónimos de progreso y modernización” de la urbanización del

¹⁸ Para la primera etapa se acordó un crédito de dos millones de pesos; solamente los terrenos (adquiridos a lo largo de 1937) totalizaban más de medio millón de pesos.

¹⁹ La compensación era del 7,5%. Véase “El club necesita la colaboración de todos sus socios”, *Automovilismo*, núm. 209, abril de 1937, s/n.

²⁰ Vilar ganó el concurso de anteproyectos a mediados de 1937. Véase “Automovilismo”, *BIP*, núm. 156, agosto de 1937, p.140; “El Plan ACA-YPF para la construcción de estaciones de servicio”, *Automovilismo*, núm. 213, agosto de 1937, s/n. Véase también al respecto A. Gorelik, “La arquitectura de YPF: 1934-1943...”.

²¹ Los primeros edificios en ser inaugurados fueron las monumentales sedes de Mar del Plata y Córdoba, las estaciones de servicio sobre el camino a Córdoba y sobre el camino a Mar del Plata y una estación en el sur de la ciudad de Buenos Aires, en la salida hacia la ruta a Mar del Plata. En la segunda etapa se construyeron estaciones en Mendoza, La Plata, Rosario, San Luis, Bahía Blanca. En 1941 se inauguraron estaciones en Tucumán, Catamarca, Santiago del Estero, Paraná y Santa Fe. En el verano de 1942, Rosario de la Frontera, Humahuaca, Necochea, Tandil y Bariloche. Para fines de 1942 se habían inaugurado un total de 77 estaciones.

²² El plan comprendía la instalación de estaciones en Neuquén, Lago Mascaradi, Catan-Lil, Villa La Angostura, San Martín de los Andes, entre otras localidades. Véase “Se dotará a la Patagonia de una amplia red de estaciones de servicio.”, *Automovilismo*, núm. 267, marzo de 1942, s/n..

país rural, aunque hacia finales del período las construcciones evolucionaron a un estilo rústico, más o menos modernista, fruto del “descubrimiento del interior”²³.

También en 1942 comenzó la construcción de la sede central del ACA, sobre la actual avenida del Libertador en la ciudad de Buenos Aires, un edificio monumental de 12 pisos que se inauguró en enero de 1943. En él, habían desaparecido los rastros del antiguo club social: no había salones para conversación, ni peluquería, sino una estación de servicio y oficinas para la atención al público²⁴.

Las ventas de nafta a los socios se multiplicaron por ocho en tres años, en un contexto de expansión del consumo de combustibles en el país²⁵. El manejo de este enorme complejo de estaciones, que movilizaba crecientes cantidades de dinero, quedó en manos de unos pocos miembros de la Comisión Directiva, entre ellos Carlos P. Anesi, el Gral. Camilo Idoate y el Ing. Horacio A. Pozzo, que dirigían el “Departamento Comercial” y formaban parte de la “Comisión Comercial”.²⁶

Mientras tanto, las petroleras particulares se resistieron al acuerdo y procuraron desconocerlo, ya que contradecía el convenio entre ellas y la empresa estatal por el cual se restringían las bonificaciones a los revendedores. El Tribunal Arbitral –el que, recordemos, integraba Morixe– consideró sin embargo que el acuerdo ACA-YPF era preexistente²⁷.

Por su parte los revendedores de nafta, a los que esos convenios ya habían reducido su margen de ganancia, también protestaron amargamente. Fruto de sus quejas

²³ YPF fijaba las condiciones estéticas, técnicas y estructurales que el concesionario debía respetar. Véase A. Ballent y A. Gorelik, “País urbano...”, pp. 161, 191-192.

²⁴ Tal vez el único resabio del club social fueran la biblioteca y el restaurante que funcionó esporádicamente en el último piso.

²⁵ Durante 1936 y 1937 el ACA vendió a sus socios casi 4 millones de litros de nafta fiscal; en 1938, la cifra había trepado a los 11 millones, en 1939 a los 20 millones de litros, y en 1940 a 31 millones. Las ventas de aceites YPF a los socios pasaron de \$50.000 m/n en 1936 a \$250.000 m/n en 1940. Argentina era en 1939 el tercer país en el mundo en consumo per cápita de combustibles líquidos, y ese consumo aumentó un 50% entre 1930 y 1939. Estos cambios eran resultado conjunto de la ampliación de la red de caminos y de estaciones de servicio, y de la difusión del turismo en automóvil y del uso rural de los vehículos, prácticas posibilitadas por esta red. Véase “Memoria y Balance de 1940”, *Automovilismo*, núm. 255, marzo de 1941, s/n. Véase Gadano, *Historia del Petróleo...*, p. 454.

²⁶ Idoate presidió el ACA desde 1935 hasta su muerte en 1940; Anesi fue vicepresidente y, desde 1940, presidente del club. Véase *Automovilismo*, núm. 218, Febrero de 1938, s/n.

²⁷ Véase Intervención del Ministro de Agricultura en la Interpelación sobre YPF, HCDN, 19 de junio de 1940, p. 668.

fue la interpelación al Ministro de Agricultura sobre los convenios de YPF, promovida por el diputado Julio V. González, entre cuyos puntos figuraba el acuerdo con el ACA. Sostenía el diputado González que el descuento a los socios “ha creado, o por lo menos va en camino, un instrumento de competencia desleal con respecto a los revendedores de nafta, quienes pierden 35.000 compradores, a que creo alcanzan los socios que tiene el ACA. Y hasta, según me dicen, estaría este perdiendo su índole y espíritu societario, para dejar predominar el puramente lucrativo, porque habría en los últimos tiempos gran cantidad de socios que ingresan solamente para beneficiarse con la compra de nafta.”²⁸ El Ministro defendió el convenio que, dijo, respondía, como los firmados con las empresas petroleras privadas, al propósito de YPF de aumentar sus ventas y comprimir las de la competencia. En medio de la guerra de precios con las petroleras extranjeras, YPF había hallado en el ACA a un aliado valioso “con clientela propia y perspectivas de aumentarla en todo el país”.²⁹

Por otro lado el Ministro señalaba algo en lo que tanto los dirigentes de la empresa estatal como los del ACA insistían: el club llevaría el expendio de combustible a todos los caminos y regiones, a lugares alejados a los que la iniciativa comercial privada no llegaba porque no eran rentables, aumentando así el consumo de combustible y haciendo efectivamente practicables los nuevos caminos que la Dirección Nacional de Vialidad estaba construyendo. Si bien esto era en principio así, no fue una realidad concreta para las “las más apartadas regiones de las provincias y los territorios más apartados” durante algunos años.³⁰ Hasta 1940 el plan se concentró más bien en construir estaciones en lugares rentables, las ciudades y las rutas en las que vivía y por las que circulaba la mayor parte de los socios del club.

Los revendedores tenían motivos fundados para sentirse perjudicados por la competencia del ACA. Si bien el convenio con YPF seguía el modelo de decenas de acuerdos de exclusividad firmados por la petrolera estatal con dueños de estaciones de servicio, tanto en cuanto a los créditos como a la bonificación (aunque los montos de

²⁸ Véase *Ibid.*, p. 235.

²⁹ Véase Intervención del Ministro de Agricultura en la Interpelación..., p. 668.

³⁰ Véase *Ibid.* El ACA tenía en 1943 83 estaciones de servicio, a las que se sumaban los surtidores que funcionaban en los recreos y campings del club.

esta variaban), suponía algunas diferencias significativas³¹. En primer lugar, la escala. De un lado, los créditos y la bonificación concedida eran mayores que las acordadas hasta entonces a cualquier revendedor³². Del otro, si bien el club absorbía una pequeña proporción de la nafta fiscal, en términos individuales se convirtió en el principal revendedor de YPF, más de ochenta bocas de expendio en todo el país.³³ En segundo lugar, ACA vendía a sus socios con un descuento, lo que implicaba asegurarse una clientela potencial amplia y en expansión, que para 1942 equivalía, aproximadamente, a uno de cada ocho automovilistas (Véase anexo, cuadro 1). Finalmente, si bien el club debía enfrentar los costos crecientes de su estructura en expansión, podía manejarse con márgenes de rentabilidad menores que los demás revendedores, ya que se trataba de una institución sin fines de lucro. Como señaló Benjamín Villafañe (otro de los directores de YPF) en la inauguración de una estación en noviembre de 1942: “Los beneficios logrados no se reparten en dividendos entre los socios, acrecen la riqueza nacional, porque se invierten en levantar edificios como este, en todos los centros poblados y despoblados, adonde jamás irían las empresas particulares, como a valles y pasos desiertos de las cordilleras y zonas desoladas de la Patagonia, que aseguran la comodidad del viajero, porque dan pérdidas al ACA, a las que puede hacer frente, porque como he dicho, no reparte dividendos, porque no es una empresa de lucro, sino una institución nacida al calor de ideales esencialmente nacionalistas”.³⁴

Los revendedores avanzaron en su protesta: en 1942 Alberto Voena, director del periódico *Basta* y ligado al gremio, presentó una denuncia penal contra directivos del club y de la empresa estatal por competencia desleal y monopolio, indicando que “al parecer existiría entre ellos [los directores de YPF y los directivos del ACA] el propósito de transformar al ACA en el futuro en una gran sociedad anónima para explotar negocios en cadena, para beneficio particular de los que estuvieren en la

³¹ Véase “Funciones del ACA”, *BIP*, núm. 221, enero de 1943, p. 13; “Dictamen del Sr. Agente Fiscal Dr. Laureano Landaburu (h). YPF y los convenios con el ACA y las empresas petroleras privadas.”, *BIP*, núm. 223, marzo de 1943, p. 25.

³² YPF concedió al ACA créditos por 20 millones de pesos entre 1937 y 1942; para establecer un punto de referencia, ese importe equivalía al costo total de la construcción de la ruta nacional 2, a unos 850.000 litros de nafta, y a las cuotas sociales del ACA de casi diez años.

³³ En 1943 el ACA tenía 77 estaciones de servicio y absorbía entre un 6 y 7% de la nafta que YPF vendía; “Dictamen del Sr. Agente Fiscal...”, p. 25. Para fines de los años cuarenta las estaciones ACA-YPF eran ya más de 90.

³⁴ Véase Benjamín Villafañe, “Las relaciones entre YPF y el Automóvil Club Argentino. Un convenio al servicio del país. En plena lucha por la emancipación nacional”, discurso pronunciado por el director de YPF Benjamín Villafañe en el acto inaugural de la Estación de servicio del Automóvil Club Argentino en la ciudad de Santiago del Estero, 5 de noviembre de 1942, Buenos Aires, 1942., p. 11.

combinación. Con la ayuda dada por los directores de YPF complotados, el ACA iría desplazando de los lugares más destacados a los comerciantes particulares establecidos que pudieran competirle más adelante quedándose así dueños del más importante negocio al por menor, del que dependerían miles y miles de automovilistas para su aprovisionamiento”³⁵. La maniobra, continuaba la denuncia, ponía en peligro además la estabilidad comercial de la petrolera estatal al destruir a sus tradicionales clientes. Tras un proceso relativamente breve, el ACA e YPF fueron sobreseídos, mientras el denunciante fue procesado por injurias.³⁶

Defendiéndose de las denuncias judiciales, el ACA mostró cifras que probaban que la explotación de sus estaciones de servicio producía un déficit que debía ser cubierto con las cuotas de los socios. Lo que los socios obtenían gracias al descuento en el precio de la nafta –argumentaban– solo compensaba una mínima parte de lo que pagaban como cuota anual; el resto era un aporte de los socios, en definitiva, “al mantenimiento e incremento de la obra argentina que realiza la institución. ¿Podrá alguien de buena fe, después de cuenta tan clara, afirmar que el ACA practica dumping?”³⁷.

Más allá de la rentabilidad de las estaciones, el acuerdo resultó muy beneficioso para el ACA desde el punto de vista del fortalecimiento institucional. En primer lugar, aumentó enormemente su capital, al dotarlo de decenas de edificios propios entre sedes, campings y estaciones de servicio. Estos edificios, que seguían todos un mismo diseño, se volvieron icónicos en los lugares donde se emplazaron y fortalecieron de ese modo la presencia simbólica del ACA, su popularidad y prestigio consagrándolo como una de las “fuerzas vivas” de ciudades y pueblos y el agente de la “argentinización” de los caminos. Todo esto, junto a las posibilidades materiales de prestación de servicios a los socios que semejante red nacional ofrecía, le atrajo aún más socios.³⁸

³⁵ Véase “Dictamen del Sr. Agente Fiscal...”, p. 25.

³⁶ Véase *Ibid.* p. 31

³⁷ “Para los diez primeros meses del año en curso [1942], el promedio total mensual restituído a los socios asciende a \$46.733; equivalente, por asociado a \$0,95 mensuales, \$11,40 anuales. Luego, como la cuota de los socios plenarios es de \$60 anuales (...) resulta, que cada socios contribuye con \$48,60”. Véase “Funciones del ACA”, p. 14.

³⁸ El número de asociados continuó creciendo incesantemente: a fin de 1958 eran ya 97.000. Véase “Socios”, *Automovilismo*, núm. 412, marzo-abril de 1959, p. 6.

Esa fuerte presencia “nacional”, material y simbólica del club, también favoreció la intimidad con el Estado. Así, por ejemplo, cuando a principios de 1942 el agravamiento de la Segunda Guerra Mundial impuso en la Argentina el racionamiento del caucho, el Estado dispuso que para poder adquirir nuevos neumáticos los interesados debían probar su absoluta necesidad presentando un certificado expedido por el ACA; y sólo en el caso en el que no hubiera delegaciones del club en la zona de residencia del interesado, este podía reemplazar ese certificado por uno firmado por dos instituciones estatales: la policía e YPF.³⁹

La popularidad y el prestigio social del club lo volvía además un aliado muy útil a la hora de apoyar, legitimar y generar consenso en torno a las políticas de un gobierno, por otro lado, sumamente desprestigiado. Era un aliado particularmente beneficioso cuando se trataba emprender la propaganda de políticas muy impopulares, como la del racionamiento de los neumáticos o del combustible. Así lo reconocía Silveyra al afirmar: “quiero remarcar cuán útil nos ha sido su aporte [el del ACA] en esta época anormal en la que vivimos, en que las medidas de gobierno exigen, para su efectividad, una armónica comprensión por parte de la colectividad”.⁴⁰

Como vimos, la intimidad entre el ACA e YPF le trajo también algunos problemas a ambas instituciones. Casi en simultáneo con la denuncia de los revendedores, el ACA enfrentó a las críticas ocasionadas por su política frente a la escasez de nafta. Cuando el avance de la Guerra Mundial hizo imposible importar carbón y restringió la importación de petróleo y de equipos e insumos necesarios para el refinamiento, la crisis energética en el país fue haciéndose cada vez más profunda. Sus efectos se hicieron sentir en primer lugar, en el mercado de los combustibles pesados (fuel-oil y diesel-oil), mientras por un tiempo se mantuvo un normal abastecimiento de nafta. En 1942, las represalias norteamericanas por la negativa de Argentina a entrar en la guerra, complicaron aún más el abastecimiento de petróleo y, en el invierno, la nafta comenzó a escasear. Mientras YPF continuaba negando la crisis del mercado de

³⁹ Véase “Racionamiento del caucho”, *Automovilismo*, núm. 268, abril de 1942, s/n. La escasez de caucho, y por lo tanto de neumáticos, fue la primera de las consecuencias del desabastecimiento ocasionado por la guerra en impactar sobre los automovilistas. Una proporción baja de asfaltos firmes (y muy alta de caminos de tierra o grava) aumentaba enormemente el consumo de neumáticos, por otra parte normalmente altos dadas las características de vehículos y neumáticos imperantes. Los neumáticos eran por lo tanto un insumo clave para los automovilistas, insumo sobre el cual el ACA obtuvo un inusitado control.

⁴⁰ Véase “El ACA inaugura su edificio”, *BIP*, núm. 221, enero de 1943, p. 7.

combustibles líquidos, el ACA resolvió “racionar” sus existencias de nafta, vendiéndosela exclusivamente a sus asociados. Esta decisión generó fuertes críticas hacia el club, que se hicieron extensivas a YPF y que impulsaron a su directorio a estudiar un programa general de limitaciones al consumo de nafta, que se implementaría a partir de 1943.⁴¹

El agravamiento posterior de la crisis energética complicó aún más las relaciones entre el club e YPF. En primer lugar, el Estado se vio obligado finalmente a racionar la venta de nafta. Los créditos en productos se detuvieron y se restringieron la circulación de automóviles y el comercio de combustibles, empeorando el déficit operativo de las estaciones. Con la importación detenida, el racionamiento debió aplicarse también a la venta de automóviles, repuestos y neumáticos, afectando de modo general las actividades del club: se detuvo la construcción de estaciones, el auxilio mecánico y los servicios de los garajes y talleres se deterioraron por falta de repuestos y el club perdió clientela.⁴²

En ese segundo lugar, la crisis energética agravó las ya tensas relaciones entre el gobierno de Castillo y la administración de YPF. Como vimos, tras los cambios introducidos durante el gobierno de Justo, YPF funcionaba a la vez como empresa petrolera y como órgano público de regulación del mercado de combustibles. Sin embargo, agravada la crisis energética, Castillo no le otorgó a la empresa estatal el control de racionamiento de combustible, que quedó en manos de en manos del Ministerio de Agricultura y de dos comisiones creadas especialmente⁴³. La tensión estalló en febrero de 1943 tras una reprimenda pública de Castillo al presidente de YPF por haber difundido cifras que revelaban la magnitud de la crisis; Silveyra y Morixe presentaron sus renuncias al directorio de la empresa.⁴⁴

⁴¹ Véase Gadano, *Historia del Petróleo...*, pp. 471-472. Parte de las críticas por el privilegio de los socios del ACA provinieron del TCA. “Una vez más el TCA hizo escuchar su palabra en defensa de los Intereses Generales de la Nación”, *Turismo*, núm. 395, junio de 1942, s/n

⁴² Véase *Automovilismo*, núm 312, enero de 1946, p. 6.

⁴³ Una comisión de distribución y una de consumo; YPF participaba de la primera.

⁴⁴ Silveyra volvió a la administración pública tras el golpe de 1943, cuando fue nombrado interventor de la Facultad de Agronomía de la Universidad de Buenos Aires. El sucesor de Silveyra, Enrique Butty, emprendió una profunda reorganización de YPF, que le ganó muchos enemigos en la repartición, aunque la gestión fue, obviamente, muy breve. Durante la gestión de Butty, Rojas fue reemplazado en el directorio de YPF. Véase Gadano, *Historia del Petróleo...*, pp.474-475.

A pesar de la pérdida de la presencia directa en YPF, el ACA participó de una de las comisiones asesoras del racionamiento (la de Consumo) y se le permitió distribuir cupones de nafta entre sus socios de la Capital Federal.

4. El ACA e YPF durante el gobierno de facto (1943-1945)

Tras la renuncia de Silveyra, su sucesor formó una comisión especial para investigar el convenio con el ACA. La presión se redobló después del golpe de junio de 1943, ya que el Ministerio de Agricultura (del que dependía YPF) fue considerado uno de los símbolos de la corrupción administrativa del gobierno conservador. El nuevo presidente de YPF, José Gregores, llevó adelante una investigación sobre la gestión de Silveyra, que incluía la cuestión de los acuerdos con el ACA. Gregores, sin embargo, convalidó lo actuado por Silveyra, sosteniendo que el convenio había permitido ampliar la distribución de nafta fiscal y que todos los créditos otorgados tenían sólidas y reales garantías, una conclusión que –de acuerdo con Gadano– iba en contra de las preferencias del gobierno.⁴⁵ Gregores propuso que se introdujera, sin embargo, algunas redefiniciones en función de objetivos de defensa nacional, como por ejemplo la inclusión de una estación de servicio en Ushuaia en el plan de construcción de estaciones.

La situación de la relación del ACA con YPF era ciertamente, tras el golpe, más frágil. A pesar del apoyo de Gregores, el gobierno seguía vinculándolo con una gestión, la del Ministro de Agricultura Amadeo y Videla, globalmente considerada sospechosa de venalidad. Por otro lado, los militares en el poder desconfiaban de la autonomía de la que gozaba una institución que, a la vez, utilizaba grandes cantidades de dineros públicos y desempeñaba funciones estratégicas y cuasi estatales y se propusieron que el gobierno pudiera ejercer sobre el convenio ACA-YPF y sobre el propio club un control más directo. A la vez, en lo inmediato y en medio de la crisis de abastecimiento desencadenada por la guerra, resultaba muy difícil para el Estado dejar de apoyarse,

⁴⁵ Se criticaba la inversión de ocho millones de pesos en la construcción de la sede central del ACA, y el adelanto de cerca de \$25.000.000 “con la excusa de otorgarle créditos en especie”. El principal impulsor de las denuncias contra Silveyra, un asesor jurídico, Julio Aguirre Céliz, persistió en su reclamo y se dirigió directamente al Ministro de Agricultura, denunciando una operación de encubrimiento orquestada por Gregores. Aguirre Céliz fue despedido por Gregores y reincorporado a YPF tras el reemplazo de este por el Teniente Coronel Alfredo Intzaugarat, en octubre de 1944. Véase Gadano, *Historia del Petróleo...*, pp. 501 y nota 27.

para la continuidad de algunas políticas públicas, como el racionamiento, en esa vasta red de estaciones que cubría zonas en las que la presencia estatal era más tenue: así, entre 1944 y 1945 las estaciones de servicio del club fueron uno de los pilares en los que se basó el racionamiento del caucho y de la nafta. Su papel incluso se profundizó respecto de 1943: en 1944 el ACA obtuvo autorización para entregar cupones de nafta a dueños de automóviles en varias ciudades del Interior y del Gran Buenos Aires, con independencia de su pertenencia a la institución; se puso a su cargo la certificación de la identidad y el funcionamiento de los vehículos (requisito para la entrega de cupones) y también la entrega de cupones de nafta para viajes de turismo. Además, se le dio participación en el Consejo Nacional de Racionamiento.⁴⁶

Los mayores problemas en el desarrollo del plan, se debieron sobre todo al impacto negativo del racionamiento en el rendimiento de las estaciones y a las enormes dificultades que atravesaba la construcción y el mercado de maquinarias (por ejemplo surtidores) a causa de la guerra y, luego, de las perturbaciones de la posguerra. Mientras en 1943 se habían inaugurado 24 nuevas estaciones de servicio, entre 1944 y 1946 se construyeron solamente tres y otras seis entre 1947 y 1955 (dos de ellas desmontables y construidas en madera), de las más de 35 que contemplaba el plan y cuyos terrenos ya habían sido adquiridos.

La dirigencia del club procuró adaptarse a los tiempos y ganarse el favor de los nuevos gobernantes, tanto tras el golpe de 1943 como después del ascenso de Perón. Las mismas personas que habían tenido gravitación en las Comisiones Directivas del ACA desde principios de los años treinta, continuarían al frente de la institución hasta 1956: Anesi, Pozzo, Edo, Mario Ponisio. Se trataba de personajes que habían hecho una verdadera carrera sobre la base de su actuación en el ACA, muchos de ellos a partir del rol protagónico personal que adquirieron como dirigentes deportivos a medida que, desde 1929, se fue acentuando el control casi monopólico del club sobre el deporte automovilístico argentino. Anesi, por ejemplo, se proyectaba como un dirigente deportivo internacional: vicepresidente del ACA en los años treinta, su presidente entre 1940 y 1956, ocupó cargos de relevancia en las organizaciones internacionales de

⁴⁶ Se distribuían cupones en Buenos Aires, Avellaneda, Esteban Echeverría, Lomas de Zamora, Olivos, Quilmes, San Fernando, San Isidro, Bahía Blanca, Córdoba, Mar del Plata, Mendoza, Resistencia, Rosario, Salta y San Carlos de Bariloche. Véase *Memoria del ACA de 1944*, p. 72.

automovilismo que se crearon durante la guerra y en la inmediata posguerra y que, entre otras intervenciones, le dieron forma al campeonato mundial de pilotos, una actividad que pronto se volvería muy próspera.⁴⁷ Edo y Pozzo, a la vez que prominentes dirigentes deportivos, consiguieron, en virtud de su trayectoria en el club, desempeñar además cargos públicos en vialidad y turismo.⁴⁸ El control que tenían sobre la institución aumentó a partir de 1943, mientras los mismos dirigentes eran reelegidos en asambleas con mínima presencia de socios y se incrementaba la discrecionalidad de los manejos de la Comisión Directiva y de Anesi dentro de ella.⁴⁹

La presencia de hombres del club en el aparato de Estado —que había sido una de las formas principales de asegurar la influencia del ACA en el período previo— todavía continuó hasta 1945 con Morixe, nombrado en 1944 vicepresidente del Banco Industrial, como la figura principal; sin embargo el dirigente perdió su cargo público tras el ascenso de Perón y se retiró poco después del ACA, probablemente en desacuerdo con la creciente cercanía de Anesi con el nuevo gobierno.⁵⁰ En los años venideros los dirigentes del club habrían de fundar su continuada búsqueda de intimidad con el Estado en otras estrategias, en las cuales el deporte mecánico desempeñaría un papel fundamental.

Mientras tanto, y en el contexto de dificultades e incertidumbres planteadas por el golpe y muy a tono con las dudas y expectativas abiertas por la Segunda Guerra, en 1944 el club propuso al gobierno de facto un plan para construir una red de pistas de aterrizaje y estaciones radiotelefónicas utilizando como base sus estaciones de servicio.

⁴⁷ Anesi fue cofundador de la Federación Interamericana de Automóviles Clubs —que, entre otras cosas, controlaba el deporte mecánico oficial en el continente— y su presidente entre 1940 y 1948; también fue vicepresidente de la Organización Mundial del Turismo y el Automovilismo entre 1950 y 1957 y presidente de la Federación Internacional de Automovilismo entre 1954 y 1957.

⁴⁸ Edo fue director de bonos de pavimentación durante el gobierno de Federico Martínez de Hoz en la provincia de Buenos Aires y en 1940 se integró al directorio de Parques Nacionales; Pozzo fue nombrado director de tránsito de la Capital Federal en 1941, tras haber representado al ACA en la Dirección Nacional de Vialidad entre 1932 y 1938.

⁴⁹ De acuerdo con la Comisión Interventora que investigó al club en 1956, Anesi recurrió al uso habitual de facultades de emergencia, con el fin de incluir asuntos que no estaban en el orden del día o tomar decisiones ejecutivas durante el receso de la Comisión Directiva. La investigación llevada adelante durante la intervención del club en 1956 sostuvo que esta discrecionalidad había dado lugar a actos directamente ilícitos, como el supuesto desvío a Anesi, sus allegados y familiares de trece autos adjudicados al ACA —en el marco de las limitaciones que sufría la importación de vehículos—, a espaldas de la Comisión. “Informe de la Comisión Interventora”, *Boletín informativo del ACA*, enero-abril de 1957, p. 3

⁵⁰ En 1955 Morixe volvió brevemente a la función pública, como Ministro de Industria del gobierno de Lonardi.

El plan, cuyo fin expreso era mejorar la seguridad en las rutas y promover la aviación, puede verse como un esfuerzo del club por reposicionarse en la relación con el nuevo gobierno, reforzando su carácter de institución cuasi-pública y patriótica, en un marco caracterizado, como vimos, por las críticas al convenio ACA-YPF y por las dificultades crecientes del comercio de nafta.⁵¹ El proyecto debía mucho también a la influencia del Vicealmirante Marcos Zar, uno de los fundadores de la aviación naval y de la aviación comercial en la Argentina y que era desde 1944 vocal de la comisión directiva del ACA.⁵² El proyecto respondía, finalmente, a la forma en que ese y otros dirigentes percibían los vertiginosos avances técnicos ocurridos durante la Segunda Guerra y se planteaban el desarrollo del club en el futuro, un futuro que, creían, incluiría tanto la expansión de la aviación civil comercial, como el auge de los viajes en aviones particulares, al estilo de lo que había sucedido con el automóvil.⁵³ “Las estaciones mixtas “aéreas-camineras” –sostenían– prestarán al avión el mismo servicio que han estado prestando al automóvil, agregando señales de guía para aviones por medio de radiofaros, radiocomunicaciones para facilitar el aterrizaje y la elección de la ruta, informaciones meteorológicas, etc.”.⁵⁴ El ACA especulaba con que el turismo familiar del futuro se basaría en una combinación de aviones particulares (para las largas distancias) y automóviles (para paseos y excursiones), que se articularían en esas estaciones “aéreas-camineras”.

El ACA proyectó construir 28 pistas de aterrizaje y cerca de 50 estaciones radioeléctricas, financiándolas con recursos provenientes del plan ACA-YPF. “El viajero del futuro –sostenían acerca de estas últimas– tendrá al minuto una exacta información caminera que hasta ahora no ha sido posible conseguir; estará en

⁵¹ El ACA procuró desde el comienzo recuperar el lugar de institución experta de que había gozado en relación al gobierno en los años treinta; así, por ejemplo a principios de 1944 presentó anteproyectos para la creación de un Reglamento General de Tránsito que incluyera: el cambio de mano de circulación de la izquierda a la derecha, un Registro Nacional de Automotores y un Registro Nacional de Accidentes. El cambio de mano se concretó en junio de 1945 y el ACA desempeñó un papel activo en los preparativos para su implementación. La medida, que buscaba uniformar la circulación con el resto de los países americanos (salvo Uruguay), era impulsada por la Unión Panamericana, y el ACA venía abogando por ella desde finales de los años treinta.

⁵² El Vicealmirante Zar era el fundador de la aviación naval; había pasado a retiro en 1944 y estaba vinculado con la Compañía de aeronavegación argentina Dodero SA y la Compañía Argentina de Navegación Dodero SA, que formaron, en mayo de 1946, la empresa mixta de aviación comercial F.A.M.A. (Flota Aérea Mercante Argentina). Junto a otras sociedades mixtas (Aeroposta Argentina SA, Zonas Oeste y Norte de Aerolíneas Argentinas y Sociedad Mixta Aviación del Litoral Fluvial Argentino) F.A.M.A. constituyó la base para la creación de Aerolíneas Argentinas en mayo de 1949.

⁵³ Véase “El Ing. Pedro Noizeux, enviado por el club a Estados Unidos y Canadá”, *Automovilismo*, agosto 1945, s/n

⁵⁴ Véase *Automovilismo*, núm. 299, diciembre de 1944, p.77

permanente contacto con su familia y con sus negocios durante la realización del viaje a través del territorio de la Nación”.⁵⁵ La red radioeléctrica era además una necesidad vital para el propio funcionamiento de las estaciones de servicio, ya que muchas de ellas no tenían posibilidades de conectarse a la red telefónica.⁵⁶ De acuerdo con la propuesta efectuada al gobierno, el funcionamiento de la red sería costado por el ACA, los beneficios irían a rentas generales y las pérdidas serían absorbidas por el club.

El gobierno de Farrell aceptó la tentadora oferta del club y los autorizó a utilizar los créditos acordados en el plan ACA-YPF para esos fines. Sin embargo, como se trataba de una materia sensible para la seguridad nacional, el decreto de autorización (10133/44) impuso condiciones que recortaban la autonomía del ACA, estableciendo que el proyecto quedaría a cargo de una comisión mixta en la que estarían representadas varias reparticiones estatales: la Dirección General de YPF, los Ministerios de Agricultura, Guerra, Marina, Interior y Obras Públicas.⁵⁷

La instalación de radio-estaciones fue exitosa, aunque al principio avanzó lentamente por las fuertes dificultades para adquirir los equipos necesarios. A fines de 1944 comenzó la instalación de los primeros equipos en la ruta 3 y para diciembre de 1945 funcionaban otros tres en las estaciones patagónicas de Bariloche, Villa Traful y El Bolsón, con lo que se atendía la ruta a los Lagos del Sur, bastante más desprotegida que las rutas turísticas a Córdoba, Mar del Plata o Mendoza. Para 1952 funcionaban ya 20 equipos fijos y desde fines de 1946 se comenzó a experimentar con equipos portátiles aplicados a los camiones de auxilio mecánico⁵⁸. Entre otras cosas, los equipos radioeléctricos de las estaciones servían al ACA para mantener actualizada la

⁵⁵ Véase *Automovilismo*, núm. 294, julio de 1944, p.19

⁵⁶ Véase *Automovilismo*, núm. 299, diciembre de 1944, p. 76.

⁵⁷ El Vicealmirante Zar, Francisco Borgonovo, Osvaldo Rico Peusser y Pedro A. Weil representaron al club en la comisión.

⁵⁸ Para 1951 ya estaban en funcionamiento además las estaciones radioeléctricas de Neuquén, Choele-Choel, Río Colorado, Bajada Colorada, Lago Mascardi, San Martín de los Andes, Angostura, Puerto Lobos y Garayalde —estas dos últimas en Chubut. La conexión de las estaciones entre sí, con la sede central y con los equipos móviles de auxilio mecánico sería la función casi exclusiva de las estaciones radioeléctricas del ACA hasta principios de los años cincuenta, cuando volvió plantearse la idea de permitir que los automovilistas las utilizaran para mantenerse comunicados en sus viajes. En 1951 solo una de ellas, la de El Bolsón, estaba afectada al servicio público.

información acerca del estado de los caminos y elaborar un boletín informativo que el club transmitía diariamente por radio⁵⁹.

El plan de pistas de aterrizaje, más ambicioso, se frustró rápidamente. Llegaron a comprarse algunos terrenos linderos a estaciones, por ejemplo en la ciudad de Colón en Entre Ríos, pero no se construyó ninguna pista. Los costos eran, por supuesto, cuantiosos, sobre todo en el final de la guerra y la inmediata posguerra. Por otro lado, el rápido desarrollo de la aviación civil comercial volvió poco razonable el proyecto. Finalmente, como desde el comienzo la aviación comercial se desarrolló en la Argentina con participación del Estado, este pronto se hizo cargo de la construcción de la infraestructura necesaria⁶⁰. A principios de 1945 el Poder Ejecutivo retiró al ACA su autorización para invertir fondos de YPF, aunque fuera en forma indirecta, en la ejecución de otras obras que no fuesen las previstas originalmente, esto es, la construcción de estaciones de servicio⁶¹.

Por otro lado, si bien el nuevo gobierno consideró conveniente continuar con el plan ACA-YPF y aún estrechar los lazos con la entidad, autorizando el plan propuesto por esta, como dijimos, miraba con desconfianza la autonomía con la que hasta entonces se había manejado el club. Para el gobierno de Farrell, el ACA se había vuelto una entidad cuasi-estatal y era imperativo que el Estado la supervisase. El Ministerio de Agricultura propuso así una serie de medidas, que resultaron inadmisibles para el club, entre ellas, el nombramiento de dos tercios de los miembros de la Comisión Directiva por parte del Poder Ejecutivo y la creación de un organismo gubernamental de fiscalización de la entidad, con atribuciones similares a las de un síndico en una sociedad anónima. Las negociaciones continuaron hasta que a mediados de 1945 se llegó a un acuerdo que satisfizo al ACA: el nuevo Ministerio de Comercio e Industria tendría en la Comisión Directiva del club un representante con voz pero sin voto, cargo para el cual se nombró al por entonces presidente de YPF, el Teniente Coronel Alfredo

⁵⁹ En 1945 el ACA tenía un espacio de quince minutos diarios en Radio Mitre y, en 1946, en Radio Splendid.

⁶⁰ El decreto 9358 de abril de 1945 había definido al espacio aéreo como de jurisdicción nacional, estableciendo que la aviación comercial de cabotaje debería llevarse adelante explotada por el Estado directamente o a través de empresas mixtas y que la infraestructura terrestre sería de propiedad absoluta del Estado. Véase “El P. E. fija la política nacional en materia aeronáutica”, en *BIP*, núm. 249, mayo de 1945, pp. 36 y 37.

⁶¹ Véase “Decreto N° 10425 retirando la autorización al ACA para construir y habilitar pistas de aterrizaje”, en *Ibid.*, p.60.

Intzaugarat. El conflicto da cuenta del nuevo panorama político, en el que el club debía moverse con mayor cautela y en el que la cercanía con el Estado tendría un costo mayor que en los años treinta. Su resultado es índice, también, de la fuerte capacidad de negociación que el ACA poseía todavía y que se originaba, en buena parte, en la importancia estratégica de su red nacional de estaciones, que prestaban un servicio vital en zonas alejadas y poco redituables que no eran atractivas para los revendedores privados.⁶²

5. El ACA e YPF durante el gobierno peronista: la crisis de las estaciones

A fines de los años treinta el rápido desarrollo del Plan ACA-YPF había consagrado al ACA como el club de automovilistas más importante de Latinoamérica: aumentó enormemente su capital, al dotarlo de decenas de edificios propios en todo el país, e incrementó su visibilidad social, su prestigio y sus posibilidades materiales de prestación de servicios, lo que le atrajo aún más socios.⁶³ Sin embargo, a partir de 1943, pero sobre todo desde 1945, la enorme red de estaciones comenzó a traer crecientes problemas al club.

En primer lugar, los ingresos de las estaciones continuaron afectados por las restricciones a la importación de automóviles y neumáticos y a la venta de nafta: si bien el 1 de enero de 1946 se puso oficialmente fin al racionamiento de la nafta, las dificultades de abastecimiento llevaron al gobierno a implementar poco después, en las ciudades de mayor consumo, el “ordenamiento” de la venta de nafta, que restringía la cantidad de combustible que cada automóvil podía adquirir por semana.⁶⁴ Al ordenamiento, que afectaba los volúmenes de venta, se sumaba una política oficial de precios de combustible que comprimía la rentabilidad de productores y comercializadores. Aunque el precio de la nafta aumentó de modo significativo en 1947 y nuevamente en 1948, la mayor parte de ese incremento se derivó al Estado y en menor medida a los productores. Pese a que aumentó en volumen, la retribución de los

⁶² No hemos hallado indicios ciertos de hasta qué momento continuó esta supervisión del presidente de YPF sobre el ACA. Su presencia no vuelve a ser mencionada con posterioridad a 1945.

⁶³ El número de asociados continuó creciendo incesantemente: a fin de 1958 eran ya 97.000. Véase “Socios”, *Automovilismo*, núm 312, marzo-abril de 1959, p. 6.

⁶⁴ El ordenamiento se estableció en 1946, unos meses después de suspendido el racionamiento de combustible y estuvo vigente durante todo el período. Se aplicaba en la Capital, el Gran Buenos Aires, La Plata, Rosario y Santa Fe y establecía cuotas semanales, para cada auto, asignándole un surtidor y un día de carga fijo

revendedores pasó de representar el 4,16% del precio de venta al público en 1937 (un centavo y medio de los 25 del precio final), al 3,33% en 1948 (dos centavos de los 60 del precio al público). Las estaciones del ACA perdieron aún más rentabilidad, puesto que su bonificación ordinaria, que había sido de dos centavos por litro desde los años treinta, se vio nivelada con la de los demás revendedores.⁶⁵

En segundo lugar, la pérdida de rentabilidad se agravó por el rápido aumento de los costos de operación, a causa de la inflación que afectaba los gastos de mantenimiento de los equipos y edificios, pero sobre todo del incremento de los costos laborales. Los convenios colectivos de trabajo, las subas masivas de salarios y los aportes patronales, produjeron una escalada sin precedentes en los gastos de las estaciones: a fin del período los dirigentes estimaban que los salarios y aportes de los empleados de las estaciones se habían elevado en un 1344% entre 1937 y 1954⁶⁶. El equilibrio sobre el que se basaban las finanzas del club, en el que las cuotas sociales y los ingresos por servicios anexos a las estaciones (lavados, engrase, mecánica ligera, etc.) compensaban el déficit operativo que las ventas de combustible no llegaban a cubrir, quedó roto.

Los dirigentes procuraron mejorar el rendimiento de las estaciones estimulando el compromiso de los trabajadores con incentivos monetarios.⁶⁷ Pese a que los esfuerzos resultaron relativamente exitosos, y lograron un aumento de la clientela y de los ingresos, la explotación de las estaciones continuó siendo fuertemente deficitaria: en 1947 sus ingresos totales equivalían a solo el 30% de los gastos, en 1951 al 66%, en 1952 al 70% y en 1954 al 60%.⁶⁸ El déficit de las estaciones no podía ser compensado totalmente por las cuotas sociales, aunque se incrementaron sus valores y se procuró aumentar el número de socios. Tampoco podía resolverse el desequilibrio eliminando o reduciendo los servicios o la organización de las costosas competencias deportivas, pues ambos eran la razón de ser del club y su principal atractivo para los socios. Finalmente,

⁶⁵ Estos aumentos fueron motivo de conflicto entre el ACA e YPF. Contra la opinión de la petrolera estatal, el club consideraba que ambos aumentos de medio centavo en la bonificación retenida por los revendedores debían aplicarse, en su caso, por sobre los dos centavos ya percibidos y hacía constar una deuda de YPF con ellos que para 1958 era ya de 8 millones de pesos.

⁶⁶ Véase *Memoria del ACA de 1954*, p. 3.

⁶⁷ En 1951, por ejemplo, se participó a los empleados de las estaciones en las ganancias de las mismas, siempre y cuando logaran reducir los gastos y aumentar los ingresos. Véase *Boletín informativo del ACA*, diciembre de 1951, p. 5.

⁶⁸ Véase *Balances del ACA* ejercicios de 1947, 1951, 1952 y 1954 (los únicos disponibles para el período).

el acuerdo del ACA con YPF le impedía al club tomar libremente medidas para reducir las pérdidas, ya que lo obligaba a continuar prestando servicio a todas horas, aún en estaciones camineras periféricas y muy poco rentables.⁶⁹ Existía además una implícita – y a veces directamente verbalizada– prohibición por parte del gobierno peronista de que el ACA efectuara cualquier reorganización del personal que afectara su nivel de empleo o de salario.⁷⁰

Con déficits crecientes desde 1943, pero sobre todo a partir del despegue de los costos laborales en 1947, el ACA comenzó a endeudarse. En primer término, con YPF: además de la deuda hipotecaria, que se amortizaba con las bonificaciones extraordinarias, y por lo tanto seguía un curso propio, YPF acordó al ACA créditos en productos para afrontar la explotación de las estaciones. Esta deuda creció hasta adquirir enormes proporciones: de algo más de un millón de pesos en 1943, llegó a más de cien en 1955, una suma casi equivalente a los activos del club (véase anexo, cuadro 2). YPF, que tenía sus propios problemas para afrontar sus acrecidos costos de producción y que sufría además la morosidad de una larga lista de deudores públicos (Gas del Estado, Agua y Energía, los Ferrocarriles), reclamó con insistencia, “en tono manifiestamente severo y nada eufemístico”, el pago de la deuda del ACA.⁷¹ El club, contraatacó con numerosos memoriales y proyectos, que planteaban una reorganización sustancial del Plan, en el que YPF reconociera que el ACA no había creado la deuda; el club – sostenían sus dirigentes– “cumplió su convenio y cumplió las disposiciones oficiales que le impusieron y que establecieron la forma en que ese convenio debía ser ejecutado” y, en consecuencia, el Estado debía responsabilizarse por la deuda y cancelarla ante YPF.⁷²

Si bien no se llegó a la solicitada reformulación y la deuda continuó creciendo, YPF no dejó, en ningún momento, de suministrarle productos al club: el convenio con la petrolera estatal no se interrumpió. Aunque hubo una propuesta informal por parte de

⁶⁹ Véase “Síntesis del Memorial de la deuda con YPF”, *Automovilismo*, núm. 409, julio-agosto de 1958, p. 4. Como vimos, el servicio “patriótico” en lugares y horarios poco rentables, había sido la bandera del ACA a fines de los años treinta y principios de los cuarenta, pero el aumento de los costos la volvió en su contra.

⁷⁰ *Ibid.*, p. 4.

⁷¹ Véase *Ibid.*, p. 4.

⁷² Véase *Ibid.*, p. 15.

algún sector de YPF de expropiar y estatizar las estaciones ACA-YPF como pago por la deuda, la misma no logró consenso dentro de las esferas oficiales.⁷³

La deuda se convirtió virtualmente en un subsidio. Su no ejecución debe ser vista en el marco más amplio de una política que procuró compensar con créditos blandos a muchas empresas sus acrecidos costos laborales⁷⁴. Puede explicarse también en parte por cierta lógica técnica y de eficiencia de la petrolera estatal, en tanto hubiera resultado muy difícil y costoso que YPF se hubiera hecho cargo de manera directa de la red y de su personal, gestionando todo un sector propio de comercialización minorista, algo que la empresa había evitado explícitamente en las décadas previas. Tampoco era políticamente viable cortar el suministro de productos o permitir o fomentar el cierre de estaciones de servicio que daban empleo a cientos de trabajadores y que en muchos casos cumplían un servicio irremplazable de asistencia en las rutas nacionales y provinciales.

Más allá de estas explicaciones, la continuidad del convenio ACA-YPF obedeció, creemos, al acercamiento de la institución con el gobierno peronista. Varias cuestiones deben tenerse en cuenta al respecto. En primer término, si bien durante el peronismo el ACA sufrió mayores controles y condicionamientos por parte del gobierno (especialmente en lo relativo al manejo de las estaciones y sobre todo del personal), no existió una intervención formal del club por parte del gobierno, ni una renovación sustancial de los dirigentes. En segundo lugar, aunque la cercanía con los gobiernos conservadores le habían garantizado al ACA una estratégica inserción en varios de los organismos del Estado, el ACA no fue identificado (y atacado) públicamente como una institución conservadora. Esto pudo obedecer en parte a la extracción social de los dirigentes del club, que desde los años treinta pertenecían en general a grupos medios de profesionales liberales, empresarios y militares. Se debía también a la forma en que el club había encarado su participación pública durante los gobiernos conservadores,

⁷³ Esa alternativa aparece mencionada por el ACA como una de las que la petrolera estatal barajó en 1955 en las negociaciones con el club. Véase “Síntesis del Memorial de la deuda con YPF”..., p. 4.

⁷⁴ Al respecto y en un meticoloso análisis de la documentación de los principales bancos públicos, Noemí Girbal-Blacha ha señalado que entre 1946 y 1952 se produjo una reorientación de los créditos a las industrias, decreciendo los destinados a inversiones de capital y aumentando aquellos aplicados a financiar los gastos de explotación, entre ellos los crecientes costos laborales (del 47,1% de los préstamos en 1946, al 73,2% seis años después). Véase Noemí Girbal-Blacha, *Mitos, paradojas y realidades en la Argentina peronista (1946-1955). Una interpretación histórica de sus decisiones político-económicas*, Buenos Aires, Universidad Nacional de Quilmes, 2004, pp. 42-49

enfaticando su carácter de asociación civil apolítica, militante de la modernización y experta en temas “técnicos”, supuestamente neutros en términos políticos como la vialidad, el automovilismo y el turismo; esto les daba un terreno de compatibilidad con el gobierno peronista que, si bien tenía un manejo muy diferente de los asuntos públicos, rescataba esos valores de nacionalismo y modernización que el club también había representado. Finalmente, su capacidad de acercarse al gobierno tuvo mucho que ver con la centralidad que el popular deporte automovilístico, que el ACA controlaba de forma casi completa, tenía en la imagen pública del club⁷⁵. El automovilismo se convertiría en el terreno de mayor cercanía con el gobierno peronista, un vínculo que sería institucional pero también personal entre Anesi y Perón y que, creemos, explica en buena medida el trato benévolo recibido por el club en lo relativo a la deuda con YPF.

Este acercamiento respondía ciertamente a una estrategia de supervivencia: crecientemente marginados de su otrora influencia pública en materia de turismo y vialidad y en medio de las dificultades financieras ocasionadas por la guerra y la inmediata posguerra, los dirigentes del club procuraron la continuidad de la institución y, de ser posible, su crecimiento. Para ello ajustaron las retóricas públicas del club y apuntaron a evitar conflictos con el gobierno y a mantener controlada la potencialmente explosiva relación con los líderes sindicales que encabezaban a la enorme masa de empleados del club, que durante el peronismo quedó reunida en un sindicato propio⁷⁶. Sin embargo, dirigentes como Edo o Anesi, fueron bastante más allá en la procura del favor del gobierno, encabezando una estrategia activa de “peronización” que respondía a sus proyectos para la institución, pero que también obedecía a las necesidades de sus proyectos personales.

Desde finales de los años treinta, Anesi, un ferviente defensor del panamericanismo, junto a otros dirigentes como Edo o Borgonovo, habían reformulado la misión pública del ACA: para ellos el club estaba llamado a desempeñar un papel

⁷⁵ El ACA manejaba el campeonato nacional, organizaba o supervisaba las carreras principales, establecía las reglas de las carreras oficiales y era el representante del automovilismo argentino ante las organizaciones deportivas mundiales.

⁷⁶ Así, por ejemplo, el ACA procuró mostrar su acuerdo con las políticas laborales del gobierno, de cuyas consecuencias de lamentaban en los balances y memorias anuales, otorgando a su extenso personal beneficios que excedían los requerimientos oficiales, como la proveeduría de la mutual de empleados que funcionaba en la sede central, la cesión de terrenos en Villa Carlos Paz y Mar de Ajó a la misma mutual para colonias de vacaciones y el seguro médico para empleados o los premios en dinero y en pasajes para sus vacaciones otorgados a los empleados diligentes.

central en la regulación del deporte mecánico en América y en el mundo, junto a otros asuntos ligados a la circulación de automóviles (como el turismo o el establecimiento de normas de tránsito), un proyecto que formaba parte también, como vimos, de las estrategias de promoción de sus carreras personales como dirigentes deportivos.

En el contexto abierto por el golpe, el ascenso del peronismo y las dificultades que había introducido la segunda guerra, el proyecto de internacionalización del deporte mecánico argentino bajo el liderazgo del ACA adquirió mayor centralidad. Requería del apoyo económico oficial, y Anesi se dedicó a cortejar a la pareja presidencial, explotando la inclinación de Perón por los vehículos de motor, pero también las oportunidades en términos de propaganda que podía brindar al gobierno el ligarse a un deporte tan popular. Los intentos de Anesi en este sentido estuvieron coronados por el éxito: Perón apoyó activamente las iniciativas deportivas del club, que incluyeron, entre otras cosas, el armado conjunto de un equipo argentino de pilotos de Fórmula Uno, la inserción de la Argentina como sede en el campeonato mundial de pilotos y una muy ambiciosa (y costosa) carrera de Buenos Aires a Caracas. Tras la intervención del club en 1956, Edo, Anesi y otros dirigentes fueron castigados con la expulsión de la institución, especialmente a causa de la cercanía con el “régimen” que habían impulsado.⁷⁷

6. Palabras finales

El acuerdo con YPF fue un hito fundamental en la historia del ACA. Significó para el club una amplia serie de ventajas directas e indirectas, comenzando por la adquisición de una arrolladora presencia material a nivel nacional y una estructura (de instalaciones y de personal) sobre la cual articular mejores y mayores servicios a los socios actuales y potenciales. En ciudades y rutas, sus estaciones de servicio, que seguían un mismo diseño, se volvieron icónicas y fortalecieron de ese modo la

⁷⁷ Tras la normalización del club luego de la intervención, la continuidad del convenio y la solución del problema de la deuda se vincularon con el ascenso a la presidencia del club de César C. Carman (1957-1983), que tenía estrechas relaciones con los gobiernos posteriores a la caída de Perón. Para mediados de los años sesenta, las finanzas del club estaban oficialmente saneadas y en 1966 la deuda con YPF de la “cuenta productos” había desaparecido de los balances. El plan ACA-YPF, renovado en 1966 hasta el año 2000, continuó su expansión, pero con nuevos instrumentos: por un lado, la posibilidad de que estaciones YPF se adhieran al ACA y dieran trato preferencial a sus asociados (cerca de cien lo hicieron), y por el otro, los convenios con varios gobiernos provinciales para construir conjuntamente estaciones de servicio ACA-YPF (en algunos casos con hosterías anexas). Véase *Memoria del ACA*, 1966.

presencia simbólica del ACA, su popularidad y prestigio, consagrándolo como una de las “fuerzas vivas” de ciudades y pueblos, y como el agente de la “argentinización” de los caminos. El acuerdo con YPF le otorgó además ventajas suplementarias al ACA, que se tradujeron en beneficios a los socios, como el trato diferencial recibido por ellos en los primeros tiempos de restricción de las ventas de nafta. Por otro lado, la participación en el Estado fortaleció la percepción del ACA como representante “natural” de los automovilistas y favoreció nuevas y posteriores inclusiones (formales e informales) del club en agencias estatales vinculadas al turismo y la vialidad, a nivel nacional y provincial.

Para el Estado, el convenio resultó también beneficioso, al permitirle a YPF hacerse de una enorme cadena de distribución en todos los rincones del país. Las estaciones de servicio (en buena parte construidas por el ACA) hicieron viable el viaje por la amplia red de caminos nacionales y provinciales que el Estado construyó entre los años treinta y cuarenta. El ACA estuvo así ligado a la puesta en uso de muchas de las nuevas vías, desde el camino recto de Buenos Aires a Mar del Plata y el Camino de la costa de La Plata a Mar del Plata (hoy ruta provincial 11), hasta las rutas a Bahía Blanca y a Bariloche y los caminos internos del Parque Nahuel Huapi.

Las estaciones ACA-YPF formaron parte además del impulso del Estado nacional, operando como “avanzadas” desde las que se reforzaban las políticas viales centrales: las estaciones, sobre todo las que se encontraban sobre las rutas, funcionaban como centros de información vial y puntos de referencia, y, como vimos para el caso del racionamiento del caucho, también a veces como instituciones cuasiestatales desde las cuales poner en práctica políticas viales.

Sin embargo, esta colaboración resultó a veces un arma de doble filo: el apoyo oficial al ACA durante las administraciones conservadoras dio lugar a acusaciones de corrupción y negocios turbios (en algunos casos motorizadas por los intereses particulares dejados de lado), poniendo en cuestión la pretensión del Estado de representar el interés general en los directorios de estos organismos públicos. Así sucedió con la denuncia de los revendedores o las críticas al ACA por su política frente a la escasez de nafta, que terminaron afectando la imagen de YPF.

Los profundos cambios políticos que tuvieron lugar a partir de 1946 modificaron el vínculo del ACA con el Estado, y el club perdió su participación directa en los organismos nacionales de vialidad y de turismo, aunque el convenio con YPF siguió en vigencia y las 94 estaciones construidas en ese marco continuaron administradas por el ACA. Sin embargo, también en buena parte a causa de este convenio, el ACA estuvo sometido a un mayor control estatal y a la imposición de condicionamientos en el manejo de las estaciones de servicio que pusieron en crisis su rentabilidad y lo llevaron a una situación de fuerte endeudamiento.

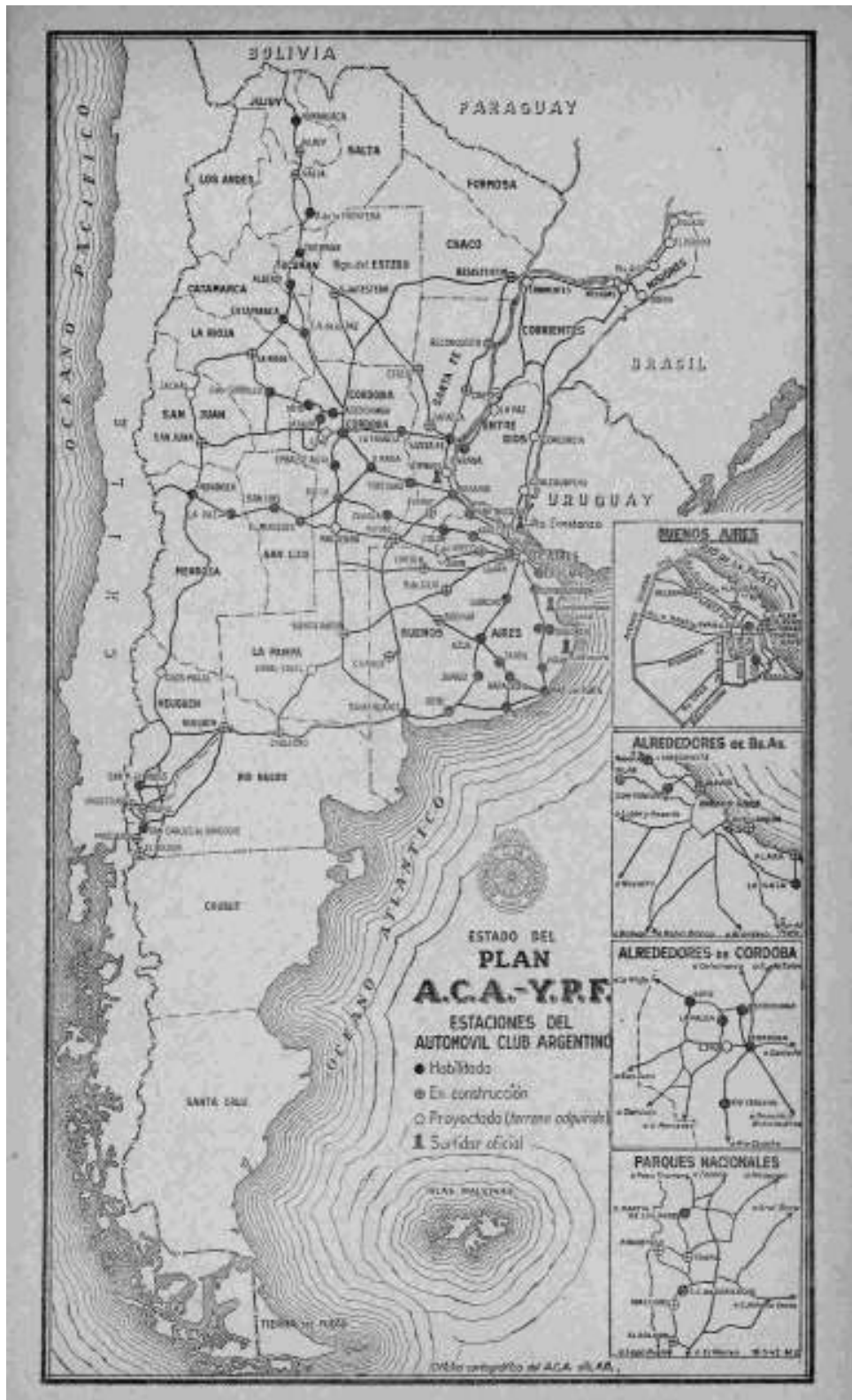
La “peronización” creciente de las actividades deportivas y del discurso del club, aproximadamente a partir de 1949, puede verse como un efecto de esta vulnerabilidad financiera del ACA, del avance del Estado sobre la autonomía de las asociaciones y de las presiones extraoficiales del gobierno peronista. La cercanía con Perón y la buena voluntad de los dirigentes sindicales del ACA aparecían como piezas clave para evitar la ejecución de una deuda cuyo pago exigía cada vez más perentoriamente YPF. Sin embargo, una mirada cercana revela otra lectura posible, no necesariamente contradictoria con la primera: en la nueva etapa inaugurada por el ascenso del peronismo, algunos prominentes dirigentes del club, como Carlos Anesi, encontraron en Perón un aliado que impulsara sus ambiciosos proyectos para la asociación, y que, al mismo tiempo, servían muy adecuadamente a los fines de propaganda del gobierno peronista: el refuerzo del panamericanismo, el desarrollo y jerarquización del automovilismo nacional, la expansión de los servicios del club y de su papel público nacional e internacional eran algunos de los intereses compartidos. Como ya habían hecho en los años treinta -así lo mostraba el plan de construcción de pistas de aterrizaje y radioestaciones- los dirigentes del ACA buscaban nuevamente en la proximidad con el poder la llave para promover la expansión del club hacia objetivos cada vez más ambiciosos. Esos proyectos, más o menos altruistas, se imbricaban a la vez con las ambiciones personales de estos dirigentes, que vieron fortalecido el control de su estrecho grupo sobre el club, impulsaron sus carreras personales, llevaron adelante negocios, y obtuvieron cierta figuración internacional.

Por otro lado, si bien el gobierno peronista produjo un avance del aparato del Estado sobre los terrenos de la sociedad civil, con un mayor control de las asociaciones tradicionales y una limitación de sus otrora amplios espacios de acción a partir de la

centralización de algunos tipos de política pública (sanitaria, de bienestar, turística) el ejemplo del vínculo entre YPF y el ACA da cuenta de cómo el mismo gobierno alentó a la vez un manejo discrecional y patrimonial de los asuntos públicos, que acabarían erosionando la capacidad concreta de los aparatos estatales de planificar y ejecutar políticas públicas.⁷⁸

⁷⁸ Un aspecto particularmente extremo de este fenómeno lo constituye la creciente gravitación de la Fundación Eva Perón, en competencia con los organismos estatales de salud o de turismo, en un terreno “gris” entre la sociedad civil y el Estado. Véase al respecto Karina Ramacciotti, *La política sanitaria del peronismo*, Editorial Biblos, Buenos Aires, 2009 y Melina Piglia, “En torno a los Parques Nacionales: primeras experiencias de una política turística nacional centralizada en la Argentina (1934-1950)”, *PASOS, Revista de Turismo y Patrimonio*, Universidad de la Laguna (España), vol. 10, núm. 1, enero de 2012, pp. 61-73.

Mapa 1: Plan ACA-YPF, 1942.



Fuente: ACA, *Guía de Viaje. Zona Centro*, Buenos Aires, 1943.

Cuadro 1
Difusión del automóvil y crecimiento del ACA

año	automóviles en Argentina	socios del ACA
1921	53.676	470
1931	325.748	32.652
1942	450.000	51.786

Fuente: Elaboración propia sobre la base de Memorias del ACA, ejercicios 1940-1942; Memoria de la DNV, 1940 y 1942; Estadística Mundial de Automóviles.

Cuadro 2
Evolución de la deuda del ACA con YPF

año	YPF deuda hipotecaria (en millones de pesos m/n)	YPF deuda por productos (en millones de pesos m/n)
1943	20,3	1,3
1945	23,3	1,7
1947	25	3,2
1951	23,4	32,95
1952	22,61	42,49
1954	22,68	60,62
1955	s/d	107,49
1958	s/d	133*

Fuente: Balances del ACA, 1943-1954; Informe de la Comisión Investigadora, Revista *Automovilismo* enero-abril de 1956, p. 7 y Memorial sobre la deuda del ACA con YPF, julio-agosto de 1958, p.4.

*Para el ACA a esta cifra debía descontársele 8 millones en bonificaciones, por los incrementos decretados en 1947 y 1948, pero que YPF no reconocía para el caso del ACA.

Resumen

El trabajo aborda el análisis del vínculo entre el Automóvil Club Argentino (ACA) e YPF en sus primeras década. El objetivo es pensar, simultáneamente dos dimensiones: por un lado, la de la construcción de la primera red nacional de estaciones de servicio, complemento de la nueva red de caminos y presencia crucial en algunas regiones desoladas; por el otro, la de la compleja relación entre una institución civil y el Estado, que estuvo por detrás de esa construcción.

La expansión de la esfera estatal en los años treinta adoptó frecuentemente la forma de una articulación de los aparatos del Estado con las asociaciones representantes de intereses particulares. En ese marco, en 1936 el ACA firmó con YPF un provechoso convenio de exclusividad para la venta de los productos fiscales, gracias al cual construyó más de 90 estaciones de servicio entre 1937 y 1955. Con el ascenso del peronismo, el Plan ACA-YPF continuó desarrollándose. Sin embargo, en esta nueva etapa el club estuvo sometido a una mayor supervisión estatal y vio recortada su autonomía en el manejo de las estaciones de servicio, lo que trajo como resultado el endeudamiento de la institución a niveles cada vez más críticos.

Palabras clave: YPF – Automóvil Club Argentino – Políticas públicas - vialidad

Abstract

The article deals with the first decades of formal relations between the Argentine Automobile Club (ACA) and the government oil company, Yacimientos Petrolíferos Fiscales (YPF). It aims to analyze, at the same time, two dimensions: on one hand, the construction of the first national network of oil stations, a complement to the new road network and a crucial presence in some isolated places; on the other hand, the complex relationship between a civil association and the State, that lays beneath this construction.

The expansion of the State levels en the 1930s frequently implied the articulation between the State apparatus and associations representing different private interests. Within this frame, in 1936 ACA signed a very profitable contract with YPF to sell the products of this state-owned company. Due to this contract, the ACA was able to build over 90 oil stations between 1937 and 1955. After the arrival of Peronism, the ACA-YPF Plan continued its development, although under greater governmental supervision. In this new stage, ACA lost part of its former autonomy in oil stations handling, a factor that led to a growing indebtedness that reached critical levels by the end of the period.

Keywords: YPF – Argentine Automobile Club – Public policies – Roads