

## **Paisajes industriales y Arquitectura Moderna. Presencia e imagen de YPF y el ACA en Mendoza.**

**Graciela Moretti, Alberto Lucchesi, Marcela Scaramella, Carlos Sala, Romina Sales.**

### **Resumen**

La investigación “Paisajes Industriales y Arquitectura Moderna”<sup>1</sup> se propuso por un lado determinar los efectos provocados en el territorio mendocino a partir del descubrimiento de yacimientos de hidrocarburos y por otro explicar el modo en que se gestaron las refinerías construidas por la empresa Yacimientos Petrolíferos Fiscales (YPF) en la provincia de Mendoza. Se propuso también analizar los vínculos que la compañía mencionada tejió con otros organismos como fueron el Automóvil Club Argentino (ACA) y la Dirección Nacional de Vialidad (DNV), para consolidar la presencia de sus productos en toda la geografía nacional. Como área de estudio se tomó la cuenca norte de la provincia de Mendoza a los efectos de caracterizar todas las fases que participan en el proceso productivo y comercial de la industria del petróleo. El período comprendido abarcó de 1886 a 1955, con el objeto de observar en ese lapso desde las zonas de extracción y refinación a la trama de distribución y bocas de expendio de las naftas. Cada una de las actividades fueron materializadas a través de redes (ductos y caminos) y piezas arquitectónicas. Estas últimas fueron los elementos visibles de las mencionadas alianzas y constituyen obras arquitectónicas emblemáticas que se han transformado en símbolos de las empresas YPF y ACA.

### **Palabras Clave:**

Paisajes industriales – Arquitectura Moderna – Mendoza – YPF – ACA

---

<sup>1</sup> Este artículo forma parte del proyecto “Paisajes industriales y arquitectura moderna. Presencia e imagen de YPF y el ACA en Mendoza” realizado por el equipo de investigación conformado por los arquitectos Graciela Moretti (directora), Alberto Lucchesi, Carlos Sala, Romina Sales y Marcela Scaramella. Participaron además los becarios alumnos, ahora arquitectos Alejandro Geuna, Omar Darío Nogara y Juan Pablo Zalazar y la estudiante de arquitectura Carolina Zderich. La investigación resultó seleccionada en la Convocatoria 2012 del Programa para la promoción de la investigación, de la FAUD/Universidad de Mendoza.

## **Paisajes industriales y Arquitectura Moderna. Presencia e imagen de YPF y el ACA en Mendoza.**

### **Introducción**

La investigación encarada abordó desde dos miradas complementarias el fenómeno de la instalación de la industria del petróleo en Mendoza, a partir de la llegada de la empresa estatal Yacimientos Petrolíferos Fiscales (YPF) y la realización de aquellas operaciones arquitectónicas que contribuyeron a la comercialización de los productos. El trabajo tuvo entre sus objetivos los de analizar las distintas modalidades aplicadas por la compañía Yacimientos Petrolíferos Fiscales en suelo mendocino y observar cómo dichas acciones generaron paisajes y conjuntos industriales, comerciales y de servicio en escalas diversas: territoriales, rurales y urbanas. Al proponerse además vincular la acción de YPF con la de otros entes gubernamentales o privados que desarrollaron en conjunto con la empresa, planes y programas nacionales se constató cómo la arquitectura moderna cumplió un rol protagónico.

Para lograr los objetivos propuestos, tanto generales como específicos durante el año calendario en que se realizó la investigación, noviembre de 2012 a octubre de 2013, se desarrollaron diversas actividades, las que aseguraron alcanzar las metas previstas vinculadas a nuestro objeto de estudio. La metodología empleada abarcó diversas técnicas que se aplicaron para lograr corroborar las hipótesis de la investigación.

### **Paisajes Industriales**

A partir de los relevamientos de sitios detectados y de la consulta en archivos públicos y privados, se identificaron y explicaron cuales fueron aquellas estrategias de la compañía YPF para consolidar poblados industriales en Mendoza y generar un modelo diferente de paisaje industrial a partir de las huellas dejadas durante las actividades de extracción y destilación del petróleo. A la vez se comparó dicha estrategia con la de otros pueblos industriales de la región, tanto extractivos como agroindustriales, para observar similitudes y diferencias entre las distintas modalidades de gestión patronal, fueran estatales como la de YPF o privadas como la de los empresarios vitivinícolas o cementeros, por ejemplo. Cada uno de estos abordajes fue desarrollado en profundidad en trabajos monográficos específicos que se presentaron en Congresos y Seminarios Internacionales.

### **Arquitectura Moderna**

A partir de la colección de Revistas como Automovilismo y Autoclub se indagó en la alianza establecida entre YPF y el ACA, a través del Plan suscripto entre ambas en 1935. A la vez se trabajó con otras fuentes primarias que permitieron observar casos paradigmáticos de la arquitectura gestada por las instituciones, concursos nacionales para edificios y otros aspectos poco explorados por la bibliografía tradicional.

### **Fuentes Consultadas**

A la literatura crítica que se revisó y que nos orientó en la investigación para determinar el estado del arte o de la cuestión en los temas abordados, le sumamos un profundo estudio de fuentes primarias. Estas fueron consultadas en reservorios provinciales y nacionales y entre las colecciones más destacadas sobresalen la Revista Automovilismo, Revista ACA, Revista Autoclub, la Revista de YPF y los Boletines de YPF. También la

Colección Revista de Arquitectura y Revista Nuestra Arquitectura, la Revista Obras Públicas y Privadas y finalmente la Hemeroteca del Diario Los Andes.

### **Corroboración de Hipótesis**

Se determinó especialmente que la provincia de Mendoza constituye un caso paradigmático en la producción de petróleo a nivel nacional ya que en su territorio se desarrollan todas las fases requeridas para realizar la actividad industrial: exploración y extracción, refinación y distribución y finalmente comercialización. Debido a que cada fase requiere de ámbitos específicos para su desarrollo, las huellas visibles o invisibles que la actividad produjo constituyen hoy una red patrimonial de paisajes, conjuntos industriales y obras arquitectónicas que reflejan la riqueza y diversidad de esta producción. A diferencia de otras provincias donde los derivados del petróleo sólo participan de la etapa final, la de distribución y venta para el consumo, el territorio mendocino es protagonista de las etapas de la cadena productiva y comercial.

La arquitectura de YPF entre 1934 y 1955 fue encarada muchas veces junto con otras instituciones gubernamentales tales como la DNV o privadas como el ACA. Esta producción se erigió en los íconos materiales de la compañía a mediados del siglo XX y reflejó la mentalidad oscilante en ese tiempo que se debatía entre mostrar una imagen moderna o reflejar una identidad asociada a la cultura colonial y regional. Ambas tendencias compartieron muchas veces el mismo espacio y tiempo. Mientras algunos planes se volcaron a la arquitectura racionalista, otras propuestas se plasmaron a través de lenguajes pintorescos o neocoloniales.

Las destilerías de petróleo instaladas por YPF en Mendoza a fines de la década del '30 provocaron importantes cambios en la estructura urbana y territorial de los departamentos de Godoy Cruz y Luján de Cuyo. A la construcción de los conjuntos para realizar la refinación de los hidrocarburos, se sumó la realización de tendidos ferroviarios industriales, barrios para trabajadores y equipamiento social. La mayor producción de naftas y de otros derivados del petróleo generó en el marco de las políticas empresariales de la compañía alianzas estratégicas con otras instituciones privadas y gubernamentales para alentar al consumo. El ACA y la DNV fueron los socios de YPF en los diversos planes encarados y que generaron programas arquitectónicos que fluctuaron entre el lenguaje propio del Movimiento Moderno y aquel asociado a la revalorización de las raíces vernáculas.

### **La creación de YPF como empresa estatal y su instalación en Mendoza**

Para el estado argentino fue difícil en los años previos a la creación de Yacimientos Petrolíferos Fiscales (YPF) ubicar el petróleo crudo que se venía extrayendo en Comodoro Rivadavia desde 1907<sup>2</sup>. Muchas veces el gobierno nacional debió *“ofrecerlo en forma gratuita a diversos laboratorios, establecimientos industriales y reparticiones*

---

<sup>2</sup> A pesar de que la historiografía tradicional ha señalado como el inicio de la industria petrolera el 13 de diciembre de 1907, día en que se descubrió el yacimiento petrolífero en Comodoro Rivadavia, la extracción de hidrocarburos en Argentina comenzó a mediados del siglo XIX al hallarse petróleo primero en Jujuy y posteriormente en Salta y Mendoza (Gadano, 2006: 16). El pionero de la industria petrolera en Mendoza fue Carlos Fader, fundador de la Cía. Mendocina de Petróleo en 1886. Las primeras exploraciones para obtener hidrocarburos se realizaron en Cacheuta. Fader construyó un oleoducto desde el sitio de extracción hasta el departamento de Godoy Cruz, para asegurar el transporte del crudo extraído. Debido al escaso apoyo que le brindó el gobierno provincial, sumado al agotamiento de los pozos, el propietario de la compañía se volcó a otra industria energética, la Cía. de Gas de Mendoza (cf. Coria, 2005: 3 y Barneda, 2007: 10-11).

*públicas, con fines de ensayo*". Así lo recordó en 1940, haciendo una reseña de los orígenes de la industria petrolera en Argentina, Enrique Plate, jefe del Departamento de Ventas de YPF, durante el ciclo de disertaciones que la compañía realizaba por LS1 Radio Municipal <sup>3</sup>. Destacó además que la puesta en marcha en 1926 de la destilería de La Plata, a pocos años de la fundación de YPF que había sido creada en 1922 durante la presidencia de Hipólito Yrigoyen. La inauguración de planta de La Plata constituyó un paso adelante para la comercialización de los derivados del petróleo producidos en esa planta: naftas, lubricantes y "Supergas" un producto que YPF elaboró por primera vez en América del Sur.

YPF fue la primera compañía estatal de petróleo creada en América <sup>4</sup>. El general e ingeniero Enrique Mosconi fue nombrado director general de YPF quien sentó las bases de la compañía. A nueve años de su fundación, YPF inició en 1931 perforaciones en el suelo mendocino para extraer petróleo. Mediante la Ley 966 (19/09/1932) la compañía suscribió convenios con el gobierno provincial para realizar las tareas de perforación y destilación. Estos acuerdos contaban con el aval de la Nación (Decreto N° 8439, contrato entre Nación y la Provincia). El contrato fue firmado por el entonces gobernador de Mendoza, Ricardo Videla, asegurando una regalía del 11% del producto neto, además del uso público de caminos y puentes que construyera YPF en la provincia.

YPF concentró la exploración primero en Cacheuta y posteriormente también en otras tres zonas distantes de la capital provincial. Lunlunta en el departamento de Maipú, Tupungato en la zona de Valle de Uco y el Sosneado en el departamento de San Rafael<sup>5</sup>.

A mediados de la década del treinta y durante la gestión del ingeniero Ricardo Silveyra como presidente del directorio de YPF se concretó uno de los principales objetivos de la empresa, el de realizar la refinación en las cercanías de los pozos petrolíferos de Mendoza. De esta forma se pusieron en marcha dos destilerías en la provincia, con una diferencia de escasos años. Se trató de las plantas situadas en Godoy Cruz y Luján de Cuyo que se instalaron en 1937 y 1940 respectivamente. Ambas aperturas tuvieron una amplia difusión a nivel nacional y regional. Hasta ese momento todas las naftas utilizadas en Mendoza provenían de las destilerías situadas en la provincia de Buenos Aires.

A la inauguración de la "Destilería Godoy Cruz", realizada el 29 de abril de 1937, asistieron entre otras autoridades, el presidente de YPF, el gobernador de Mendoza, doctor Guillermo G. Cano, el Obispo de Mendoza, monseñor José Aníbal Verdaguer, el intendente de Godoy Cruz, Renato Della Santa y el ministro de Industria y Obras Públicas, ingeniero Frank Romero Day. En su discurso Silveyra destacó que la destilería había sido proyectada íntegramente por personal de YPF:

---

<sup>3</sup> A través de las emisoras radiales YPF difundía su accionar, cada funcionario de la compañía leyó sus discursos en la Radio Municipal, luego estas fueron publicadas por YPF. Véase: YPF a través de algunas disertaciones radiotelefónicas. Cap. XV, p. 83

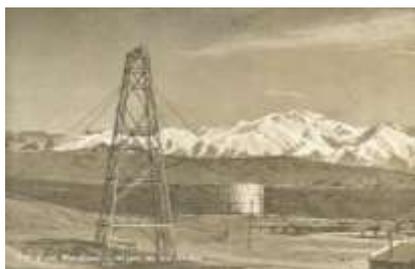
<sup>4</sup> Algunos años después y debido al desabastecimiento de carbón el gobierno nacional creó con el modelo de YPF una empresa similar. Se trató en 1958 de Yacimientos Carboníferos Fiscales (YCF), cuyo antecedente inmediato fue la "División Carbón Mineral", creada en 1941 por el Departamento Exploración de YPF. La nueva compañía se encargó de la explotación, transporte y comercialización de carbón del yacimiento Río Turbio, provincia de Santa Cruz. En 1994 la empresa fue privatizada. (Gadano, 2006: 479).

<sup>5</sup> Cerca de ochenta pozos se perforaron en zonas precordilleranas con suerte diversa, hasta que en 1938 el hallazgo de petróleo en el pozo T19 situado en Tupungato confirmó la hipótesis de la presencia de importantes reservas petrolíferas en Mendoza.

*Razones de conveniencia comercial y el concepto de llevar el progreso a los lugares donde se instalen organismos industriales, aconsejaron a YPF la construcción de destilerías regionales y ha cabido a esta tierra mendocina la satisfacción de contar con la que, por primera vez haya sido proyectada y ejecutada con el ojo avizor y la inteligencia culta de los profesionales argentinos. (“Fue inaugurada ayer la destilería de petróleo Godoy Cruz”, Diario Los Andes, viernes 30 de abril de 1937)*

Durante su funcionamiento la Destilería Godoy Cruz llegó a producir mensualmente para abastecer a toda la región de Cuyo, tres millones de litros de hidrocarburos, entre nafta, kerosene, fuel oil y diesel. La planta tenía una ubicación estratégica junto al ramal Mendoza – Eugenio Bustos del ferrocarril Buenos Aires al Pacífico. A pesar de ello la localización elegida tenía una gran desventaja, el predio industrial estaba rodeado por una zona residencial, próxima al centro departamental de Godoy Cruz. Sin dudas la situación provocó que en muy poco tiempo, los directivos pensarán en construir una nueva refinería, más alejada de la ciudad. Aparte de este motivo, otros factores contribuyeron a la instalación de una nueva planta, entre ellos los cada vez más frecuentes hallazgos de hidrocarburos en suelo mendocino. El petróleo extraído en la provincia había aumentado en forma considerable. De los 17.908 m<sup>3</sup> que se sacaron en 1937 se pasó a 399.281 m<sup>3</sup> en 1940. De esta forma Mendoza se posicionó en segundo lugar detrás de Comodoro Rivadavia y superando a Plaza Huincul y Salta. (Micale, 1999: 39). El otro factor que incidió fue la ampliación del parque automotor, demandando el mercado por ello una mayor producción de naftas.

El sitio elegido por YPF para la construcción de la segunda destilería se situó treinta kilómetros al sur de Mendoza, en el distrito de Blanco Encalada en Luján de Cuyo. La compañía planificó junto a la planta una serie de barrios para los trabajadores. A su vez para favorecer el funcionamiento y vincular a la destilería con la red ferroviaria existente, el Estado construyó un ramal industrial para lograr una mayor eficiencia en el transporte del crudo y la posterior distribución de naftas y derivados. El 20 de diciembre de 1940 se inauguró la nueva refinería, acontecimiento que fue cubierto por los medios radiales y gráficos.<sup>6</sup>



Campamento en Mendoza

Foto: Hemeroteca Diario Los Andes



Instalaciones de la Destilería en 1937

Foto: Colección YPF Planta Mendoza



Estación ACA en Mendoza en 1940

Foto: Giménez Puga, 1940

---

<sup>6</sup> La prensa local destacó la presencia de las autoridades nacionales y provinciales y a la vez reseñó las características de la planta. Nuevamente Silveyra encabezó la comitiva y en su discurso inaugural destacó la celeridad con que se realizaron las obras, ya que sólo un año había pasado desde la colocación de la piedra fundamental. Participaron como era costumbre en estas celebraciones, además del presidente Silveyra, el gobernador doctor Rodolfo Corominas Segura, el intendente de Luján de Cuyo, Ángel Mosconi, el vicario capitular, monseñor Cleto Zabalza, quien bendijo las instalaciones y el ministro de Economía, Obras Públicas y Riego, ingeniero José María Alurralde. Véase: “*Quedó inaugurada la nueva destilería de YPF*”, Los Andes, sábado 21 de diciembre de 1940.

Mendoza de esta forma se convertía en una de las pocas provincias donde se realizaban todas las actividades principales de la compañía: la exploración y extracción; la refinación y producción y finalmente, la distribución y venta de naftas y derivados del petróleo. Para cada una de las actividades mencionadas la empresa a través de su Departamento de Obras desarrolló un vasto plan edilicio.

Actividad	Obras requeridas	Responsables	Alianzas	Principales conjuntos en Mendoza (1930 – 1945)
Exploración y extracción de petróleo	Campamentos para empleados: Casas y oficinas	Departamento de Obras de YPF	Municipios y gobiernos provinciales	Campamento Tupungato Campamento El Sosneado.
Refinación del petróleo	Destilerías: instalaciones industriales, oficinas, barrio de empleados y equipamiento	Departamento de Obras de YPF	Empresas especializadas en montaje de plantas	Destilería Godoy Cruz (1937) Destilería Luján de Cuyo (1940)
Distribución	Gasoductos y otras redes	Departamento de Obras de YPF	Gobierno Nacional y provinciales	
Distribución y venta de naftas	Agencias de ventas Estaciones de servicio	Departamento de Obras de YPF	ACA DNV	Santoni, agencia YPF en Mendoza Estación ACA-YPF Ciudad (1940) Estación ACA-YPF La Paz (1941) Estación YPF Carrodilla, 1938 circa y otras en rutas nacionales Estación San Rafael ACA-YPF 1966 Estación Las Cuevas ACA-YPF 1968

Cuadro N° 1. Organización funcional en relación con las actividades de YPF. Elaboración propia a partir de trabajo de campo y fuentes consultadas

### La imagen de las destilerías y sus poblados contiguos.

A diferencia de los campamentos y ciudades industriales que YPF había gestado en Chubut, Neuquén y Salta, en las respectivas localidades de Comodoro Rivadavia, Plaza Huincul y Campamento Vespucio, zonas inhóspitas y despobladas que requirieron de operaciones complejas para lograr los objetivos, los conjuntos de Mendoza junto a las refinerías se planificaron de un modo más sencillo, tuvieron un tamaño más reducido y menor complejidad. El motivo fue que las destilerías de Mendoza no estaban situadas tan distantes de los centros urbanos, especialmente en el caso de la de Godoy Cruz. Aquí los aproximadamente 530 trabajadores, entre obreros y técnicos, residían en la ciudad o departamentos aledaños. Contaban con transporte, escuelas y centros de salud próximos. También comercios y sitios de recreación. A pesar de ello la empresa construyó sobre la calle Huergo la del ingreso a la refinería, unas pocas casas para los gerentes y empleados jerárquicos. También se construyó el edificio para la administración central<sup>7</sup>, bajo el diseño de los profesionales de la oficina técnica quienes

<sup>7</sup> Este edificio situado en calle Salta 672 de Godoy Cruz, alberga actualmente al Ministerio de Justicia y Seguridad, del Gobierno de Mendoza.

le imprimieron un sello racionalista a las construcciones, asociado con la idea de modernidad imperante en ese tiempo. Oficinas funcionales y viviendas confortables, realizadas con cemento marcaron el ingreso al conjunto industrial.<sup>8</sup>



Planimetría general. Predio actual de la antigua destilería YPF en Godoy Cruz. Georreferenciación: arq. Viviana Ferreyra /DPC, 2013.

Diferente fue la situación al instalarse la planta de Blanco Encalada. Allí los sitios más próximos eran los centros vitivinícolas de Perdriel y Agrelo y el centro departamental de Luján de Cuyo, algo más distante. YPF debió planificar barrios de diversas jerarquías para asegurar la presencia permanente de empleados y operarios ante cualquier emergencia. No dotó de escuelas, pero sí dispuso del transporte hacia ellas para los hijos de los empleados, que debían trasladarse fuera de la zona industrial. Dentro de la destilería se instaló un centro sanitario dotado de instrumental necesario y un servicio permanente de ambulancias. Así se presentó ante los medios la obra que se estaba realizando:

*“Para el personal superior de la destilería, que pueda mantener constante vigilancia, casas-habitación que están en construcción. Dispondrán de todas las comodidades exigidas por el confort moderno”. (Los Andes, 21 de diciembre de 1940)*

Con excepción de los de Mendoza, los otros conjuntos de YPF, especialmente los de Comodoro Rivadavia, Plaza Huincul y Campamento Vespucio, llegaron a convertirse en verdaderas ciudades industriales, dada la cantidad y calidad de edificaciones previstas como complemento de la actividad industrial. Así lo reflejó uno de los discursos

---

<sup>8</sup> Luego del cese de la actividad productiva, las instalaciones de la destilería fueron destinadas al club también fundado en 1937. Podían asociarse no sólo los trabajadores y sus familias sino la comunidad toda. El Club Petroleros YPF, como se lo conoce actualmente, es uno de los más relevantes de la provincia, siendo su equipo de hockey sobre patines reconocido a nivel internacional.

radiales que ofrecían los directivos de YPF por aquel tiempo. Uno de ellos, destacó todas las obras civiles que la compañía había realizado: casas en las destilerías, viviendas, individuales y colectivas, casa de obreros (muchas de ellas transportables), hospitales y maternidades, escuelas y capillas, plazas, clubes y piletas. Más adelante realizarían comercios, clubes y cines. (Saubidet Bilbao, 1940: 76).



Planimetría general del entorno del predio actual de la refinería de YPF en el Distrito Industrial de Luján de Cuyo. Georreferenciación: arq. Viviana Ferreyra /DPC, 2013.

A pesar del poco tiempo entre las inauguraciones de la Destilería de Godoy Cruz y de la Blanco Encalada, 1937 y 1940, la imagen que reflejaron los edificios institucionales y administrativos y las viviendas de los trabajadores fue muy diferente. Mientras para la primera el sello fue el racionalismo para la segunda lo fue el pintoresquismo.



Sede de la Administración de YPF en Mendoza  
Foto: G. Moretti, 1999



Oficinas de la Destilería de Luján de Cuyo  
Foto: G. Moretti, 2010.

Esta dualidad en la expresión arquitectónica fue evidente también en las estaciones de servicio que realizó tanto YPF como el ACA por esos mismos años.

<b>Refinerías de YPF en Mendoza</b>	<b>Año</b>	<b>Componentes</b>	<b>Lenguaje</b>	<b>Material</b>	<b>Situación actual</b>
Destilería Godoy Cruz	1937	Administración	Racionalista	Cemento	Sede Ministerio de Justicia
		Casas para empleados	Racionalista	Cemento	Oficinas y viviendas
		Construcciones utilitarias	Utilitario	Metal y Madera	Depósitos
		Predio de la Refinería	Varios	Varios	Club petroleros
Destilería Luján de Cuyo	1940	Administración	Neocolonial	Cemento	
		Casas para empleados	Neocolonial / racionalista	Cemento	Desmanteladas
		Construcciones utilitarias	Utilitario	Metal y Madera	Depósitos
		Predio de la Refinería	Arquitectura funcionalista		En uso

Cuadro N° 2. Componentes funcionales en las Destilerías de Mendoza. Elaboración propia a partir de trabajo de campo y fuentes consultadas

### **Planes para instalar bocas de expendio de naftas YPF en todo el país**

Para comercializar las naftas nacionales YPF implementó diversos planes y estrategias para cubrir el territorio nacional. Establecieron en los comienzos un sistema de concesionarios y agencias para la distribución de los productos. Ya para 1929 estaban en funcionamiento 900 agencias de ventas. La compañía ese mismo año decidió absorber por sí misma la conducción en materia comercial. Al cabo de una década YPF controlaba más de 2000 agentes. Contaba además con 7500 surtidores y cerca de 400 estaciones de servicio.

Una de las claves principales de este vuelco en lo comercial fue la concreción de diversas acciones encaradas por la compañía, algunas propias y otras realizadas mediante alianzas estratégicas con otros organismos como fueron el Automóvil Club Argentino (ACA) y la Dirección Nacional de Vialidad (DNV).

En 1935 Yacimientos Petrolíferos Fiscales (YPF) suscribió un convenio con el ACA con el objeto de resolver, entre otras cuestiones, el problema de la distribución de las naftas elaboradas por la compañía estatal en todo el territorio argentino.

A partir del plan ACA-YPF se construyeron en sólo ocho años noventa estaciones, todas proyectadas bajo la dirección del ingeniero y arquitecto Antonio U. Vilar, uno de los máximos exponentes de la arquitectura moderna en Argentina. A su vez YPF impulsó sus propias obras, algunas proyectadas desde la Oficina Técnica a cargo de profesionales y otras diseñadas a partir del concurso de anteproyectos que organizó la compañía estatal con el apoyo de la Sociedad Central de Arquitectos.

Con el propósito de observar cómo cada plan tuvo motivaciones y resoluciones divergentes, pues algunas estaciones se volcaron a la arquitectura racionalista y otras hacia la pintoresca, nos abocamos por un lado a la revisión de fuentes primarias y por el otro al relevamiento de la producción arquitectónica de Mendoza, para verificar a partir de los casos analizados lo sucedido con el conjunto de estaciones gestadas en la década del treinta. Trabajamos en las hemerotecas de diarios locales y en reservorios nacionales

para indagar publicaciones oficiales de las instituciones, como fue el caso de la revista Automovilismo y de obras disciplinares como fue la Revista de Arquitectura y la revista Nuestra Arquitectura. El período analizado fue el comprendido entre 1935 y 1945, que nos permitió interpretar la forma en que fueron concebidos los planes y concursos; cómo se determinaron las sucesivas inauguraciones de las estaciones, cuáles fueron las rutas y caminos que se privilegiaron dentro de las principales regiones turísticas del país; y finalmente qué criterios se adoptaron al momento de decidir sobre el lenguaje arquitectónico de cada conjunto.

El trabajo realizado implicó un abordaje múltiple y por ello presentamos los primeros resultados a través de la comparación entre planes y proyectos, desarrollados en Argentina, con especial mención a la región de Cuyo. El grupo de estaciones de servicio gestadas por las instituciones mencionadas ha sufrido cambios y transformaciones de alto impacto, por lo que muchos sitios perdieron la imagen y carácter inicial. Son escasos los conjuntos que aún se conservan en su estado original y por ello se debe impulsar su protección y acción de resguardo.

### **El concurso YPF – SCA**

El concurso de anteproyectos para Estaciones de Servicio de YPF fue impulsado por la compañía estatal en 1936. Contó con el apoyo y asesoramiento de la Sociedad Central de Arquitectos. El concurso se difundió en sus diversas etapas: lanzamiento y resultados, a través de la Revista de Arquitectura, órgano oficial de la institución. En marzo del '37 se publicaron los resultados del certamen, incluyendo los dictámenes del jurado y la documentación gráfica de los ganadores.

Los participantes del concurso podían presentar sus propuestas en dos categorías: A y B. la categoría A comprendía proyectos de estaciones de servicios para lotes en esquina, y la B, estaba dirigida a lotes entre medianeras. Ambos proyectos estaban previstos para lotes rectangulares. Se presentaron 43 proyectos, 24 de ellos correspondieron a la Categoría A y los restantes al B. El concurso comprendió dos fases y en la primera vuelta se eliminaron 16 proyectos que no habían respetado las consignas del concurso. Si bien estaban previstos cinco premios por cada modelo o tipo, sólo en la categoría A, se premiaron los cinco trabajos previstos en las bases. En la B, en cambio el jurado otorgó sólo distinciones hasta el 3° premio.

Curiosamente en ambas categorías resultó ganador el ingeniero Ricardo Dillón<sup>9</sup>. Sus propuestas del tipo A y B fueron consideradas las más apropiadas por el jurado. Este estuvo conformado por representantes de ambas instituciones. Por el patrocinante fueron jurados el ingeniero Ricardo Silveyra, presidente de YPF, el capitán Alfredo Constante, subgerente y el ingeniero Eduardo Saubidet Bilbao, jefe del Departamento Técnico. Por la SCA participó el arquitecto René Karman y por los concursantes, el arquitecto E. Lagos.<sup>10</sup>

En la categoría A, la que premiaba proyectos en terrenos esquinas, las propuestas del equipo de los arquitectos Álvarez, Weyland y Quiroz, fueron distinguidas con el 2° y 5° premio. Sorprende en este equipo el estilo racional usado para la resolución de las estaciones, por cuanto al menos los dos primeros, se caracterizaron a lo largo de su

---

<sup>9</sup> Los resultados del concurso realizado en setiembre de 1936, se difundieron también en el Boletín YPF N° 146 de octubre del mismo año. p. 125

<sup>10</sup> Actualmente el Reglamento de la Federación Argentina de Entidades de Arquitectos (FADEA) señala que no pueden ser mayoría para los concursos nacionales los jurados por parte del patrocinante y que preferentemente deberán ser arquitectos. Véase: [www.fadea.org.ar](http://www.fadea.org.ar)

vasta trayectoria, desarrollada tanto en Mendoza como Buenos Aires, por una producción próxima a los estilos neocolonial y pintoresco <sup>11</sup>.

Adrian Gorelik explicó en relación a este concurso que la orientación hacia un lenguaje moderno estaba insinuado desde el inicio, y por ello el jurado sólo premió aquellas obras que reflejaban ese carácter. (Gorelik, 1987) Quizás por ello los participantes se volcaron a diseños funcionalistas y de fuerte expresión racional.

Entre los fundamentos que el jurado señaló en cada uno de los premios otorgados, sobresalieron las siguientes frases que destacaban la imagen moderna: “un acertado concepto arquitectónico” (primer premio), “buena solución arquitectónica tanto en su distribución como en los frentes” (quinto premio). Al observar las plantas, vistas y croquis de cada uno de los trabajos premiados no quedan dudas de que lo que se buscaba con las estaciones era transmitir el ideal de un estado moderno y eficiente.

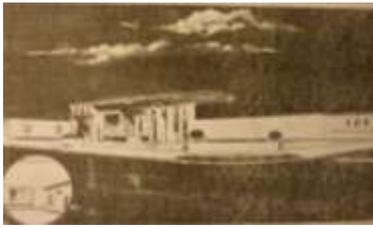
Los jurados además hicieron hincapié en las bondades funcionales de cada anteproyecto y dedicaron las siguientes palabras al primer premio del proyecto tipo A:

*“Local de oficina, depósito, etc. La sala de espera, oficina, depósito y toillets, han sido resueltos con un sentido práctico bajo el punto de vista de sus funciones y de ubicación en relación a las necesidades generales que debe llenar una estación de servicio. Se ha obtenido desde la oficina una amplia visual que facilita la fácil vigilancia de toda la playa, su movimiento y control del personal y el suministro de ingredientes. Los toillets se han proyectado obteniendo suma independencia y cómodo acceso desde la sala de espera y de la playa. Dada la ubicación del local en el terreno, se ha obtenido una excelente playa de maniobras con fácil acceso a los surtidores cubiertos por amplio cobertizo, como también a la fosa de engrase, pabellón de lavado y elevador giratorio. La inteligente distribución de estos servicios facilita ampliamente el movimiento de coches dentro de la playa, sin obligar a realizar maniobras engorrosas para su entrada y salida del local, como también su traslado de un servicio a otro. Tanto en el local como en la playa de maniobras, se ha estudiado una iluminación que llena las necesidades del proyecto de en una forma completa y adecuada. Un acertado concepto arquitectónico y una esmerada presentación hacen a este proyecto acreedor al premio que le ha correspondido”.* (Revista de Arquitectura, 1937:126)

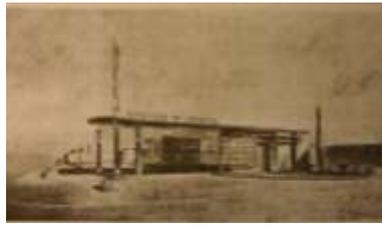
Para los premios 2° al 5° el jurado destacó los aspectos positivos pero incluyó en los considerandos las particularidades negativas que a su criterio tenían los proyectos. Para el 2° premio indicaron entre otros factores que: “la solución del cobertizo no reúnen buenas condiciones de protección a los automóviles durante el aprovisionamiento en los surtidores”.

---

<sup>11</sup> Sólo encontramos en el caso de Raúl Álvarez una mención al vuelco o cambio de dirección en relación a los lenguajes usados. Los investigadores René Longoni e Ignacio Fonseca expresaron sobre el arquitecto mendocino recibido en la UBA en 1917: “Con actuación profesional en Buenos Aires y Mendoza, en una primera etapa, con numerosas obras, representó al neo colonial. Posteriormente se interesó en el racionalismo. Activo miembro de la SCA y de su Revista” (Longoni, Fonseca, p.10).



Vista del Primer Premio Tipo A  
ingeniero Ricardo Dillón



Perspectiva del Segundo Premio  
T.A.  
Alvarez, Weyland, Quiroz,  
arquitectos



Perspectiva del Quinto Premio.  
T.A.  
Alvarez, Weyland, Quiroz,  
arquitectos

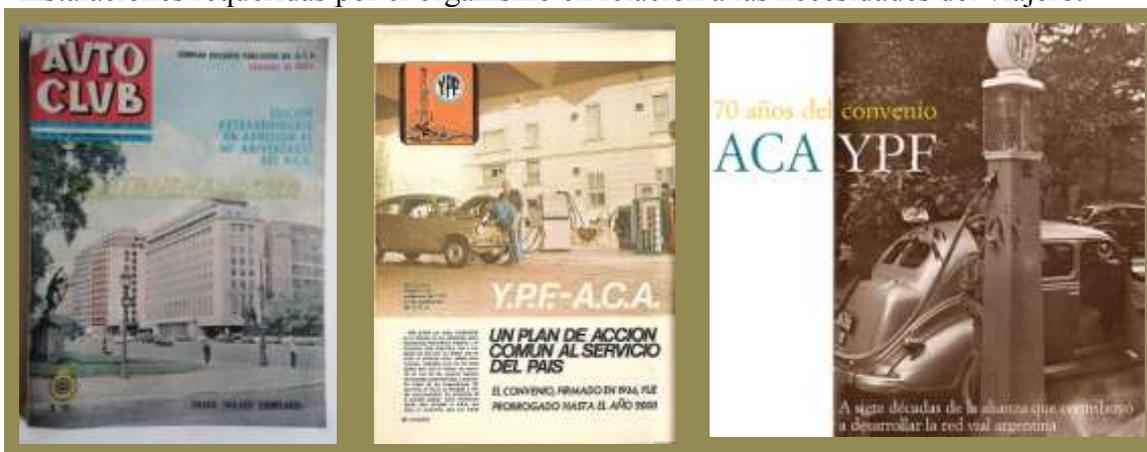
### **Las Estaciones de Servicio del Plan YPF - ACA**

El Automóvil Club Argentino había sido fundado el 11 de junio de 1904 varios años antes que YPF. La institución se originó a partir de reuniones de aficionados a los vehículos de la época, tomando como antecedentes, instituciones similares ya creadas en Francia (1895), Bélgica (1896) e Inglaterra (1897). Si bien su finalidad original había sido la de brindar servicios de tipo social y deportivo a sus asociados, posteriormente a causa del desarrollo de la red vial y el transporte automotor, el ACA se abocó a fomentar el desarrollo del turismo y también a abastecer el mercado de las carreteras. Para lograr los nuevos objetivos la institución comenzó a vincularse con aquellas que le podían aportar recursos económicos para afrontar las actividades del organismo. Una de las primeras comisiones que surgieron en la institución fue la División Carreteras que se comprometió a realizar el relevamiento, promover la conservación y contribuir a la señalización de las principales rutas de la Argentina. Fue en ese tiempo cuando comenzaron a instalarse las primeras casillas camineras para abastecer de combustible y brindar servicio mecánico al viajero. (Ministerio de Turismo, Presidencia de la Nación: 2)

El germen para la firma del convenio de cooperación mutua entre el ACA e YPF se dio por la confluencia de dos motivaciones que tenían por separado ambas entidades: La primera fue el impulso a la cultura del camping por parte del ACA desde la década del veinte. La segunda fue la necesidad comercial de YPF de distribuir sus productos en locales adecuados y distribuidos estratégicamente en las regiones más pobladas del país. Este plan estratégico benefició a las dos instituciones, porque permitió que YPF compitiera con compañías extranjeras en materia de hidrocarburos, a su vez el ACA podría brindar a sus socios un servicio completo en todo el territorio nacional. (Villafañe, 1942:8). La apuesta sin embargo superó inclusive las intencionalidades comerciales y sociales porque el plan produjo un conjunto de obras que irrumpieron en ciudades y rutas. Un programa complejo sumado a una expresividad propia que logró que las estaciones del plan YPF – ACA sigan siendo hoy valoradas como símbolos de la arquitectura moderna argentina.

Si bien en junio de 1935 se realizó la firma del convenio, el contrato recién entró en vigencia en agosto del siguiente año. Se sumaron con su rúbrica dos instituciones más, el Ejército Nacional y la Dirección Nacional de Vialidad. (Villafañe, 1942:10-11) El ACA se comprometió a vender exclusivamente productos de YPF. Gracias a esto la compañía estatal aumentó sus ventas y se vio obligada a generar una organización administrativa y técnica, distinta a la que había tenido hasta el momento, abocados casi por entero a la exploración, extracción y refinación. Además YPF debió invertir en terrenos para la construcción de los edificios, adquirir maquinarias y contratar personal técnico. A modo de bonificación por vender sus productos YPF le entregó al ACA dos centavos por litro de nafta vendida en Capital Federal y un centavo y medio en el resto

del país. De acuerdo con el proyecto estas bonificaciones, debían destinarse a la amortización de los créditos otorgados por YPF al ACA, para la adquisición de propiedades destinadas a estaciones de servicio, garajes campings, red hotelera y demás instalaciones requeridas por el organismo en relación a las necesidades del viajero.



Revista Autoclub N° 17 –  
Junio 1964

Revista Autoclub N° 35  
Junio – Julio 1967

Revista Autoclub N° 192 - Enero /  
Febrero / Marzo 2007

A casi ochenta años del Plan YPF - ACA, la alianza continúa vigente. En 1971<sup>12</sup> el convenio se prorrogó hasta el 2000, año en que volvió a ratificarse. En los comienzos el convenio con la petrolera estatal no sólo satisfizo las necesidades de los automovilistas en general y de los socios del ACA en particular, sino que desarrolló una serie de roles y valores en distintos niveles de interpretación o escalas.

### Características del Plan

El convenio YPF – ACA funcionó como instrumento de demarcación del territorio. En esta acción fue de suma relevancia la acción de otra institución gubernamental como fue el Departamento Nacional de Vialidad (DNV). La alianza fue imprescindible por cuanto la vinculación de todos los organismos provocó la combinación de tres aspectos fundamentales. Primero la producción de combustibles a cargo de YPF; segundo la red de conexión vial por la labor de pavimentación y consolidación de rutas a cargo de la DNV y tercero y último, la comercialización del producto, encargada al ACA y su red de sedes. En definitiva se trató de un plan que planificó una red de estaciones de servicio en ciudades y zonas rurales, siempre localizadas sobre calles y rutas relevantes de la traza urbana o territorial. La finalidad del convenio fue “la construcción de una serie de grandes estaciones de servicio en los centros turísticos y en las rutas de mayor tránsito del país” (Automovilismo N° 241, 1940: 12).

Previo a la creación en 1932 de la Dirección Nacional de Vialidad<sup>13</sup>, era el Automóvil Club quien con sus propios equipos reparaba las sendas. (Automovilismo N° 241, 1940:

---

<sup>12</sup> Para la ocasión el Administrador General de YPF manifestó “Vamos a renovar nuestro convenio hasta el año 2.000, y al decirlo siento una emoción particular. Es como si dijéramos que nuestra obra ha sobrepasado la generación de sus fundadores, la de sus continuadores, la nuestra y la de aquéllos que nos seguirán con renovados bríos y fervores”. (Cincuentenario de YPF, 1972:112 y 147)

<sup>13</sup> El 5 de octubre de 1932 se promulgó la Ley 11.658 que estableció la creación de la Dirección Nacional de Vialidad. El primer administrador de la DNV fue el ingeniero cordobés Justiniano Allende Posse (1932-1937) en cuya gestión se inició el camino Internacional a Chile por las Cuevas. Le siguió el doctor Salvador Oría (1938-1939) y posteriormente el ingeniero mendocino, Emilio López Frugoni (1940-1943) quien desarrolló una vasta obra en todo el país. Se consultó el 30/04/2013 el sitio: [http://www.vialidad.gov.ar/historia\\_vial/historia\\_vial.php](http://www.vialidad.gov.ar/historia_vial/historia_vial.php)

13). La acción del Estado, a través de la DNV, liberó al ACA de esta acción, entidad que donó sus equipos a la provincia de Buenos Aires <sup>14</sup>.

Las estaciones de servicio de este plan se concibieron como postas modernas de los caminos argentinos, pensadas para abastecer de combustibles a los viajeros, atender en general a los automovilistas, y dotar de locales de reunión social y cultural a los socios del ACA.

PROVINCIA	ESTACION	INAUGURACION	Nº DE ESTACION	Estado
Córdoba	Córdoba	28/08/1938	2	modificada
Buenos Aires	Mar del Plata - Colón	15/02/1939	8	
Buenos Aires	La Plata	08/06/1939	14	
Santa Fe	Rosario	08/10/1939	15	
Mendoza	Mendoza	14/04/1940	16	modificada
Buenos Aires	Bahía Blanca	14/07/1940	24	
Tucumán	Tucumán	24/09/1941	36	modificada
Santa Fe	Santa Fe	29/11/1941	40	
Entre Ríos	Paraná	30/11/1941	41	
Buenos Aires	Tandil	08/03/1942	50	

Cuadro N° 3. Estaciones de servicio Plan YPF-ACA con filiales de ACA. Modelo ciudad.

Para el diseño de las construcciones se organizó un concurso de proyectos cuyo ganador fue Antonio U. Vilar. Este ingeniero y a la vez arquitecto materializó el sentir del ACA, al *“ajustar sus obras estrictamente a la función a que están destinadas, sin olvidar que deben, al mismo tiempo, armonizar con el lugar en que se hallan emplazadas”*. (Automovilismo N° 241, 1940: 12) De acuerdo al lugar de inserción se organizaron cuatro modelos o tipos básicos de estaciones. El tipo ciudad y los modelos: estación caminera, estación de servicio y estación subterránea <sup>15</sup>. El primer edificio emblemático en su versión “ciudad” fue el de Córdoba, inaugurado en agosto de 1938. A éste le siguieron los de Mar del Plata, La Plata y Rosario inaugurados en 1939; Mendoza y Bahía Blanca en 1940; Tucumán, Santa Fe y Paraná en 1941. Completó la serie de diez edificios similares, el de Tandil en la provincia de Buenos Aires, habilitado en 1942 <sup>16</sup>.

Entre 1938 y 1942 se pusieron en marcha todas las estaciones correspondientes a este modelo. Pensadas para capitales de provincia o localidades importantes de las rutas argentinas. Ocuparon terrenos esquineros en sitios relevantes de las ciudades. Las inauguraciones de cada una de ellas fue un acontecimiento social y cultural. En el caso

<sup>14</sup> Si bien no lo manifestaron las autoridades del ACA, YPF también había contribuido con la señalización y tránsito caminero, así lo señalan los documentos que indican que lo realizaron inclusive antes de la creación de la DNV (YPF, 1965:38)

<sup>15</sup> También como parte de la alianza YPF-ACA se desarrolló un modelo para estaciones de fronteras, siendo el proyecto para Las Cuevas en Mendoza, el más ambicioso, aunque no llegó a materializarse. (Revista Nuestra Arquitectura, 1943). Además de los esquemas de estaciones y garajes distribuidos en ciudades y rutas, el ACA inauguró en la misma época y durante la gestión de Carlos Anesi al frente de la institución, su sede central de Capital Federal. La apertura se realizó el 27 de diciembre de 1942. Véase: <http://www.aca.org.ar/institucional/centenario/centenario.htm> consultada el 12/03/2013

<sup>16</sup> De acuerdo con el registro de filiales, estaciones y demás elementos que conformaban el plan a nivel territorial, se verificó que entre 1938 y 1946 las noventa estaciones se distribuyeron en todas las regiones de la Argentina, si bien la mayoría se concentró a lo largo de las principales rutas turísticas del país, cuya numeración había sido dispuesta en 1935 por la DNV. Predominantemente el ACA desarrolló en los inicios su plan conjunto con YPF a lo largo de las rutas N° 2, 3, 8 y 9. Luego la red se completó con estaciones en las restantes rutas nacionales.

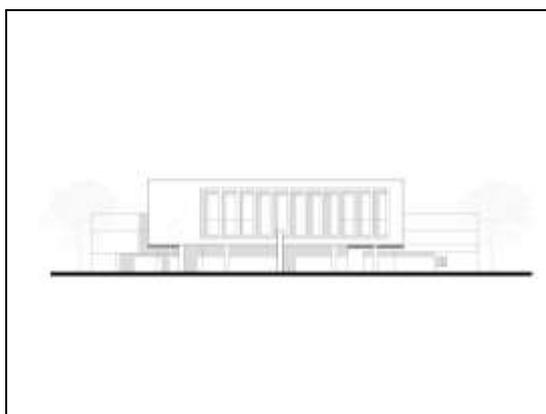
de la realizada en la provincia de Mendoza, la apertura de la sede del ACA formó parte de los actos programados para la Vendimia de 1940, fiesta creada en 1936.



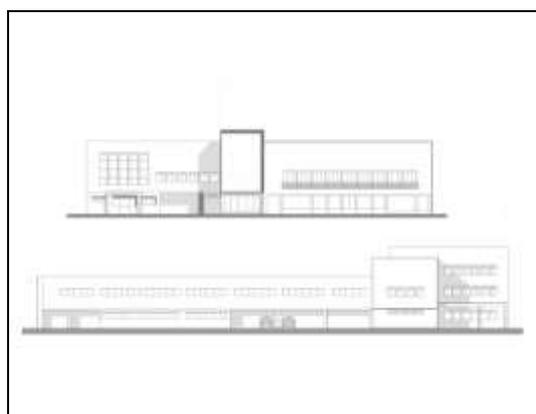
Inauguración de la filial Córdoba.  
Foto: Biblioteca Central del ACA



Inauguración de la filial Mendoza del ACA  
Foto: Biblioteca Central del ACA



Fachada del ACA de Mar del Plata (1939)  
Dibujo Cad: Alejandro Geuna, 2013



Fachadas del ACA de Mendoza (1940)  
Dibujo Cad: Alejandro Geuna, 2013

### La inauguración de la sede del ACA en Mendoza

El domingo 14 de abril de 1940 se inauguró la sede local del Automóvil Club Argentino. El acto oficial se realizó en el marco de los festejos vendimiales previstos por el Gobierno de Mendoza. En ese tiempo la Vendimia se celebraba en el mes de abril, a diferencia de lo que sucede en la actualidad que se desarrolla a principios de marzo. Las primeras páginas de los diarios se ocupaban de las noticias destinadas a mantener informada a la ciudadanía sobre el principal acontecimiento que se vivía en ese momento: la Segunda Guerra Mundial. Por este motivo y a pesar de la trascendencia de la Vendimia, todo lo referido a ella o a las noticias locales y nacionales se desarrollaba en un segundo plano. La esquina de avenida San Martín y Amigorena recibió el nuevo edificio que formaba parte del Plan ACA - YPF, suscripto en 1935 entre ambas. Entre los objetivos del contrato se destacaron, el de acrecentar por parte

del Automóvil Club, los servicios a sus socios a través de modernos conjuntos, y por parte de YPF poder ampliar la red de estaciones que vendieran sus productos.

El edificio fue proyectado por el ingeniero y arquitecto Antonio U. Vilar, quien diseñó las estaciones del Plan en todas sus modalidades. La filial Mendoza correspondió al tipo "ciudad" al igual que las sedes del ACA de Córdoba (1938), primera inaugurada de la red, Mar del Plata (1939) y Tucumán (1941), entre otras.

Asistieron a los actos programados, además del propio Vilar, el ministro de Agricultura de la Nación, que presidió la Fiesta de la Vendimia, el presidente del ACA, Carlos Anesi, y en representación del presidente de Yacimientos Petrolíferos Fiscales, participó el ingeniero Alejandro Ugarte, gerente de la refinería de Mendoza. A las 10 de la mañana en la Iglesia de los Jesuitas, se celebró una misa en honor a la Virgen del Buen Viaje, patrona de la filial del ACA y posteriormente se realizó la bendición de los coches de los socios. A las 11.30 tuvo lugar el acto inaugural que incluyó discursos de las autoridades de cada institución. El doctor Mauricio Beck, presidente de la filial Mendoza y a la vez ministro de Hacienda de la provincia, se refirió al edificio alabando

*“sus atrevidas perspectivas, paredes, columnas, amplios ventanales. El genio humano encerrado en los límites de la concepción arquitectónica. Máquinas, talleres oficinas. El esfuerzo del hombre sintetizado en un deseo de superación por el trabajo. (...) Pero, por sobre todo ello, este magnífico edificio representa algo más grande. Más grande y de un significado singularmente elevado”.* (Los Andes, 15/04/1940)

Participaron también de la apertura de la sede mendocina, socios del ACA de todo el país, destacándose la presencia de la delegación de Córdoba que llegó en sus propios vehículos. Desde Chile atravesó la cordillera una caravana proveniente del país trasandino, miembros del Automóvil Club de Chile, institución creada en 1928. El mal tiempo de ese domingo 14 de abril obligó a suspender por unos días el Acto Central de la Vendimia. Finalmente el sábado 20 y en el escenario montado en el Parque General San Martín, fue coronada reina la representante del Departamento de Maipú, Brígida Santini.



Planimetría general. Predio de la sede Mendoza del ACA en la ciudad de Mendoza. Georreferenciación: arq. Viviana Ferreyra /DPC, 2013.

## Las estaciones pintorescas del ACA e YPF

En forma casi paralela tanto el Automóvil Club como YPF desarrollaron conjuntos que se alejaron de la imagen moderna que ostentaron las filiales modernas de los concursos de cada plan. La estación de servicio del ACA en Olivos y que se promocionaba a fines de los años treinta como parte del programa en común con YPF, en realidad había sido concebida en 1935 previo a la firma de la alianza y bajo otros cánones estéticos: el del movimiento de restauración nacionalista, lenguaje que había surgido dos décadas atrás pero continuaba vigente por esos años. La publicación de alcance nacional “Obras Públicas y Privadas” refleja la dualidad de aquel momento. El artículo comentó los adelantos en materia de la arquitectura de la institución y se ilustró con imágenes correspondientes a ambas vertientes, por un lado la pintoresca o neocolonial y por otro la moderna o racional.



Estación YPF en Carrodilla, Luján de Cuyo.  
Foto: G. Moretti, 2010



Estación YPF en Villa Atuel, San Rafael.  
Foto: gentileza CAVA, consultada en:  
<http://www.panoramio.com/photo/33139642>

En la provincia de Mendoza varias estaciones se construyeron a partir de la vertiente vernácula. Entre ellas una del plan ACA-YPF, la de La Paz y tres del plan YPF: la estación de Palmira en la antigua RN N°7, la de Carrodilla <sup>17</sup> sobre la antigua RN N°40 y la de Villa Atuel, en el departamento sureño de San Rafael <sup>18</sup>.

---

<sup>17</sup> La Estación YPF de Carrodilla estaba ya en funcionamiento en 1940, ya que figuraba en la Guía de Mendoza de ese año. El predio había sido adquirido en 1936 por Rufino Gómez y funcionó durante casi seis décadas hasta el año 2006 en que dejó de utilizarse como estación. Al año siguiente fue declarada patrimonio histórico por el Concejo Deliberante de Luján de Cuyo, ante la solicitud de la comunidad que petitionó para evitar su demolición. Entre las propuestas que más se alientan es la de que se convierta en un parador turístico, ya que allí se realizaría una obra vial relevante, la conexión del Corredor del Oeste, con la RN N° 40. Virginia Furiasse, nieta del fundador apoyó la idea del parador indicando que ese uso sería muy apropiado para el edificio que “tiene que hablar de la zona, es una verdadera postal de ingreso a Carrodilla, con la montaña de fondo”. (Conte, 2009).

<sup>18</sup> Hacia 1940 el sur mendocino contaba ya con una nutrida red de bocas de expendio de nafta YPF. En el departamento de General Alvear, por ejemplo, funcionaba ya ocho estaciones de servicio y una bomba en trámite de habilitar. Cada una se ubicaba en calles estratégicas o rutas de vinculación de los distritos vitivinícolas. (Giménez Puga, 1940)



Planimetría general. Predio actual de la antigua estación YPF Carrodilla en Luján de Cuyo.  
Georreferenciación: arq. Viviana Ferreyra /DPC, 2013.

### Las primeras “gasolineras” en Estados Unidos y la dualidad estilística



Estación Moderna en California, Estados Unidos, Foto: Jakle & Sculle, 1994



Estación Pintoresca en Illinois, Estados Unidos  
Foto: Jakle & Sculle, 1994

En Estados Unidos la situación no era muy diferente en aquel tiempo a la observada en Argentina. Las primeras “gas station” o gasolineras, como se las conoce, fueron realizadas a principios del siglo XIX. Eran pequeñas construcciones utilitarias realizadas con estructuras de madera y cerramientos de metal. Con el correr de los años y la consolidación del mercado automotor, el programa se fue complejizando incorporando pequeños comercios o drugstores junto a ellas. Las empresas que comercializaban las naftas como los agentes que las distribuían se reservaban la libertad para adherir al lenguaje que más se adaptara a sus objetivos. De la bibliografía

consultada se desprende que muchas de ellas podían incorporar elementos extravagantes o llamativos con el objeto de atraer a la clientela. Lo sucedido en Argentina, en relación a reflejar mediante un lenguaje moderno el programa de las gasolineras, se había planteado también en los Estados Unidos a principios de los treinta. Sobre las rutas interestatales, se instalaron estaciones de servicio que fueron realizadas bajo los cánones del movimiento moderno.

Fue el caso de la estación de la Standard Oil que se construyó sobre la Pacific Coast Highway, en California (Jakle & Sculle, 1994: 143). Se destacaba en su imagen la cubierta plana de cemento que a modo de baldaquino protegía las bombas de expendio. Sus formas remiten al igual que muchas de las argentinas al lenguaje de la arquitectura racionalista en su versión náutico: con aleros redondeados, y formas sinuosas.

### **Epílogo: el patrimonio moderno en las obras de YPF y el ACA**

Este trabajo se propuso indagar sobre la producción arquitectónica moderna desarrollada por Yacimientos Petrolíferos Fiscales, principalmente, y por otras entidades con las que la compañía estatal estableció alianzas estratégicas para resolver el problema ya mencionado de la distribución de nafta en todo el territorio nacional. Al plantearnos el objetivo de analizar los vínculos entre YPF y organismos como el ACA o la DNV constatamos como la compañía logró su cometido de inserción de estaciones de servicio con venta de nafta YPF en todo el país, sumando además las filiales y sedes sociales del ACA en veinte de las veintitrés provincias argentinas, y consolidando la presencia en la mayoría de las rutas nacionales argentinas.

Lo que fue concebido como un complejo plan materializado en una red visible de conjuntos destinados a servir a los conductores urbanos y rurales, y también a los viajeros independientes, grupo social que comenzó a crecer en la década del cuarenta.

A través de concursos los organismos lograron desarrollar una imagen que se consolidó con el trabajo de las oficinas técnicas de las instituciones, quienes llevaron a la práctica las ideas y diseños de los arquitectos e ingenieros que participaron de los certámenes.

Actualmente esa red se ha desarticulado, muchas de las antiguas rutas nacionales cambiaron su trazado y con ello dejaron de transitarse trazados tradicionales. Las estaciones tanto las modernas como las pintorescas se fueron transformando y muchas de ellas inclusive se desmantelaron. Hubo también cambios en el patrimonio administrativo de la compañía. Las oficinas de la refinería YPF en Mendoza hoy son sede de un ministerio provincial. El edificio que fue diseñado por Luis María Prins para los Laboratorios de YPF en Florencio Varela, considerado un modelo en su tipo, fue refuncionalizado luego de varios años de abandono y hoy es una de las sedes principales de la Universidad Nacional Arturo Jauretche (UNAJ) creada en 2010.

Alentamos y propiciamos que luego de registrarse y valorarse en forma integral el patrimonio gestado por YPF entre 1930 y 1960 pueda preservarse y protegerse como bienes que nos identifican como país.

## **Bibliografía y fuentes consultadas**

“Concurso de anteproyectos para estaciones de servicio de Y.P.F.” En: Revista de Arquitectura, Marzo 1937. Buenos Aires: SCA. Pp. 126-134.

“Estaciones de servicio del Automóvil Club Argentino”. En: Revista Obras Públicas y Privadas. Setiembre de 1938. Pp. 355.

BARNEDA, Nicolás. “La Compañía Mendocina de Petróleo y la explotación del yacimiento Cacheuta”. En: Revista Petrotecnia 2/2007.

CINCUENTENARIO DE YPF. YPF, una empresa al servicio del país.1922-1972. Buenos Aires: Departamento de Difusión y Ceremonial de YPF. Talleres gráficos Sacerdoti S.C.A., 1972.

CONTE, Sandra. “Quieren preservar la estación de servicio de San Martín y Paso”. Mendoza: Los Andes, 16 de setiembre de 2006.

CONTE, Sandra. Recuperan estación de servicio de los '30. Mendoza: Los Andes, 11 de julio de 2009.

CORIA, Luis, A., Cambio tecnológico en el oeste argentino. Mendoza (1884-1914), en la XL Reunión de la AAEP, FCE UN La Plata, noviembre del 2005.

GADANO, Nicolás Historia del petróleo en la Argentina. 1907-1955: Desde los inicios hasta la caída de Perón. Buenos Aires: Edhasa, 2006.

GIMÉNEZ PUGA, Francisco. Guía de Mendoza. Buenos Aires: Kraft, 1940.

GORELIK, Adrián. “La arquitectura de YPF: 1934-1943. Notas para una interpretación de las relaciones entre Estado, modernidad e identidad en la arquitectura argentina de los años 30”. En: Anales del Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas “Mario Buschiazzo” N°25. Buenos Aires: UBA, 1987.

LONGONI René e Ignacio FONSECA. “La enseñanza de la Arquitectura y el Urbanismo en el Primer Gobierno peronista”. En: 2° Congreso Red de Estudios sobre el Peronismo. Eje Temático: Cultura. Arquitectura. Consultado en: <http://redesperonismo.com.ar/archivos/CD2/Longoni.pdf> el 2 de mayo de 2013.

MICALE, Adriana. Historia del Ministerio de Economía. Historia Institucional de Mendoza (Segunda parte), Mendoza: Ediciones Culturales de Mendoza, 1999.

PIGLIA, Melina. “El ACA e YPF: la construcción de la primera red nacional de estaciones de servicio (1936-1943)”. En: IV Jornadas de Historia Política. Bahía Blanca / 30 de septiembre al 2 de octubre de 2009. Casa de la Cultura de la Universidad Nacional del Sur. Consulta el 25 de noviembre de 2012, disponible en: <http://historiapolitica.com/datos/biblioteca/4jornadas/piglia.pdf>

REVISTA AUTOMOVILISMO N° 241 (enero 1940) y N° 245 (mayo 1940). Buenos Aires.

SAUBIDET, BILBAO, Eduardo. “Progresos alcanzado por YPF en la rama de la ingeniería civil”. En: YPF a través de algunas disertaciones radiotelefónicas. Buenos Aires: Ministerio de Agricultura de la Nación, 1940.

VILAR, Antonio U. “El Automóvil Club al servicio del país”. En: Hylton SCOTT, W. (director) Revista Nuestra Arquitectura “El turismo nacional y la obra del Automóvil Club Argentino” N° 1/1943. Buenos Aires: enero de 1943.

VILLAFANE, Benjamín. “Las relaciones entre Y P F y el Automóvil Club Argentino”. En: Boletín de Informaciones petroleras. Buenos Aires: Talleres Gráficos R. Canals, 1942.

YPF, La epopeya del petróleo, Buenos Aires: Oficina de publicidad Institucional YPF-Guillermo Kraft Ltda. 1965.

#### **Equipo de investigación:**

Mg. Arq. Graciela Moretti. Universidad de Mendoza. FAUD. Instituto de Cultura Arquitectónica y Urbana. [graciela.moretti@um.edu.ar](mailto:graciela.moretti@um.edu.ar)

Arq. Alberto Lucchesi. Universidad de Mendoza. FAUD. Instituto de Cultura Arquitectónica y Urbana. [lukesi17@hotmail.com](mailto:lukesi17@hotmail.com)

Mg. Arq. Marcela Scaramella. Universidad de Mendoza. FAUD. Instituto de Cultura Arquitectónica y Urbana. [marcelascaramella@yahoo.com.ar](mailto:marcelascaramella@yahoo.com.ar)

Arq. Carlos Sala. Universidad de Mendoza. FAUD. Instituto de Cultura Arquitectónica y Urbana. [carlos\\_sala@hotmail.com](mailto:carlos_sala@hotmail.com)

Arq. Romina Sales. Conicet – CCT Mendoza. [romigise@hotmail.com](mailto:romigise@hotmail.com)

#### **Asistentes de investigación (becarios)**

Alejandro Geuna, Juan Pablo Zalazar, Darío Nogara, arquitectos.

Carolina Zderich

#### **Asesores:**

Viviana Ferreyra, Arquitecta. Asesora en GIS. Dirección de Patrimonio Cultural y Museos. Ministerio de Cultura. Gobierno de Mendoza.

Elena Moretti. Analista de Sistemas. Archivo de Prensa, Municipalidad de Mendoza.