



1901: estado del mundo

En otros medios, solventes cronistas abundarán sobre lo que sucedió en Comodoro Rivadavia y en el país entonces y desde entonces. Sería inútil repetirlo. Por eso decidimos repasar en esta carta la situación del mundo en las cercanías de aquel 1901. Ya se insinuaban dos hechos muy importantes que se concretarían en las décadas siguientes: el poder económico y político pasaría de Europa a Estados Unidos y el carbón cedería al petróleo su carácter de principal combustible.

El 22 de enero de ese año fallecía Victoria, reina de Gran Bretaña y emperatriz de la India, cerrando un reinado de 64 años, el del máximo esplendor de su país y la sucede su hijo Eduardo VII.

A fines de 1899 había sido asesinado el rey de Italia Humberto Primo.

En Alemania, el Káiser Guillermo II, nieto de Victoria, se fatigaba para llevar a su país a una posición descolante en el mundo y particularmente para quitarle a Gran Bretaña su indiscutible primacía marítima.

Rusia, bajo el Zar Nicolás II, también emparentado con los monarcas de Alemania e Inglaterra, pese a la miseria en que vivía su pueblo ofrecía la perspectiva de un gran crecimiento del país, basado en su extensión y recursos naturales y mantenía su dominio sobre Polonia.

Europa, en plena *belle époque*, tenía 400 millones de habitantes. Londres, con más de seis millones, era la ciudad de mayor población e importancia del orbe. Esta alcuria tenía su precio. Una atmósfera contaminada por la combustión del carbón y un Tánis de aguas degradadas.

Desde el 1889 la torre Eiffel en París era la obra humana más alta jamás construida. Sus 300 metros sólo fueron superados en 1930 por el edificio de la Chrysler en Nueva York, que llegó a los 319 metros.

En septiembre era asesinado el presidente William Mac Kinley de los Estados Unidos, inmediatamente sucedido por su vicepresidente, Theodore Roosevelt. Este, quien sería luego electo presidente de esta nación de 76 millones de habitantes, había sido el factótum en la derrota de España en 1898, que culminó con la anexión de Puerto Rico, Filipinas y Guam y con la independencia de Cuba.

En Sud África la guerra anglo-boer se inclinaba a un rápido triunfo de los ingleses.

Los primeros premios Nobel eran entregados en 1901.

La red de ferrocarriles estaba muy avanzada en Europa y América y se extendía a zonas de frontera. En esos años se terminaban el Transiberiano y la línea Mombasa-Lago Victoria en África Oriental.

A fines del 1900 Freud publicaba *La interpretación de los sueños* y a principios del 1901, casi simultáneamente con Victoria, moría en Italia Giuseppe Verdi.

¿Y EL PETRÓLEO?

El petróleo buscaba su lugar en el mundo vía frecuentes guerras de precios, intercaladas con acuerdos comerciales entre las tres grandes compañías de entonces: Standard Oil de New Jersey, Shell Transport and Trading y la Royal Dutch. El crudo seguía siendo utilizado primariamente para iluminación y lubricación. Como combustible comenzaba a ser usado en barcos -ya existían buques tanques- en instalaciones fijas de generación de vapor, en ferrocarriles y en los pocos motores de ciclo Otto (1876) o Diesel (1895) que existían entonces. El Zeppelin, primer dirigible comercial que fue probado en 1900, era propulsado por un motor a gasolina. Lo mismo sucedería con el biplano de los hermanos Wright en su vuelo bautismal en 1903. En la Argentina los buques de la Armada y los mercantes eran propulsados por carbón. Los ferrocarriles también lo consumían alternándolo con leña. Las flotas de la Primera Guerra Mundial aún usaban carbón y la Argentina recién comienza la modernización de su flota con los acorazados argentinos Moreno y Rivadavia, convertidos a fuel oil en Estados Unidos en 1925. La fragata Sarmiento, comisionada en 1895, navegó a carbón hasta su retiro en el año 1954.

Entonces, la Standard Oil, radicada en Estados Unidos, estaba a cargo de John D. Archbold. Por su parte, John D. Rockefeller, reconocido como el hombre más rico del mundo, se había retirado en 1897 a los 58 años de edad, con su salud quebrantada. Sus empresas se abastecían del petróleo de Pennsylvania, Indiana y Ohio, y ya tenían ambos -compañía y J.D.R.- un mal nombre en su país donde crecía una gran desconfianza, entre la población y el gobierno, hacia los grandes grupos económicos. En Gran Bretaña la Shell era dirigida por Marcus Samuel y dependía principalmente del petróleo de Rusia que le compraba a los Rothschild, mientras exploraba en Borneo con suerte variada. Su fuerte eran sus buques petroleros y sus mercados: Europa, China y Rusia. En Holanda, la Royal Dutch tenía como principal fuente de crudo su producción en Sumatra, entonces Indias Holandesas. Inesperadamente en diciembre de 1900 fallece su principal directivo, Kessler, quien es inmediatamente reemplazado por Henri Deterding, quien llegaría a ser justamente famoso. Ya en 1901 aparece la nueva gran producción en el mundo: la de Texas originada por el descubrimiento de Spindletop, que tuvo un muy buen cliente en la Shell, que veía peligrar sus fuentes tradicionales. En 1901, el primer productor mundial era Estados Unidos, seguido de cerca por Rusia. En muy menor escala se producía en las Indias Holandesas, en Galitzia (provincia de Polonia), en Rumania y algo en Perú. La producción mundial era del orden de los 500.000 BOPD. En México se descubre petróleo en 1905, en el cercano Oriente en el 1908 y en Venezuela en 1922.

Las tres grandes compañías trataron en varias ocasiones de comprarse o fusionarse, muy a la moda actual. El final de estas negociaciones es la progresiva fusión de Royal Dutch con Shell que terminan consolidándose en 1907 (el año del descubrimiento en Comodoro) y en la cual la fuerte personalidad de Deterding lleva a que Royal Dutch -la más chica de las dos- asumiese el 60 % de la nueva compañía, quedando el otro 40 % para Shell. Y en 1911 la Suprema Corte de los Estados Unidos ordena la disolución de la Standard Oil. El buen clima para los negocios en Europa permite la fusión, mientras que el recelo en Estados Unidos genera el desmembramiento de la Standard Oil.

Así estaba el mundo cuando se fundó Comodoro Rivadavia. A alguien le corresponderá dentro de 100 años reflexionar sobre estos mismos temas en el bicentenario. Pero no podemos dejar de hacer referencia, precisamente, al eje técnico de este número: el desarrollo tecnológico. A cien años de distancia de aquella fundación hay un concepto que cultivaron aquellos pioneros y que ha sido el motor de todo lo que nos ha producido el siglo XX. Sin innovación tecnológica no hay competitividad, sin competitividad no hay desarrollo y sin desarrollo no hay progreso ni bienestar.

Le recomiendo este número de *Petrotecnica*, que según nos dicen a menudo, está cada vez mejor. Por algo recibimos el mes pasado el 1° Premio de la Asociación de la Prensa Técnica y Especializada Argentina en la categoría "Publicaciones Técnicas".

Escribanos, ¿qué le gusta y qué le disgusta de *Petrotecnica*? Hasta el próximo número.

Oscar H. Secco

Presidente

Instituto Argentino del Petróleo y del Gas
osecco@iapg.org.ar