



## Las huellas de la industria petrolera en Comodoro Rivadavia, Patagonia Argentina<sup>1</sup>

Graciela Ciselli<sup>2</sup>

### Resumen

Los testimonios de la industrialización no solo forman parte de la herencia cultural y la memoria histórica de cada región sino también son claves para comprender las transformaciones de su paisaje territorial. La actividad petrolera ha dejado marcas en ciertos espacios vinculadas a las acciones de actores públicos y privados durante los siglos XX y XXI. Así, en la Patagonia Argentina, se ha generado un paisaje relacionado con las particularidades históricas y geográficas locales y las posibilidades tecnológicas de las empresas petroleras. La industria del petróleo, que normalmente se divide en tres fases que van desde la exploración al consumo, ha dejado huellas en el diseño urbanístico (sus *company towns*) y restos materiales que han tenido significado en las prácticas y la vida cotidiana de los trabajadores y empleados vinculados a ella. Estas marcas han cobrado visibilidad al ser valoradas como recurso patrimonial. El artículo analiza el impacto de la industria petrolera en la ciudad de Comodoro Rivadavia en la Cuenca del Golfo San Jorge a partir del concepto paisaje petrolero global y sus capas: espacial y representativa que facilitan la comprensión del proceso productivo y de las prácticas espaciales de la industria en su materialidad valorada como patrimonio industrial.

### Palabras clave

Comodoro Rivadavia, petróleo, capas del paisaje, patrimonio industrial

### The footprints of the oil industry in Comodoro Rivadavia, Patagonia Argentina

### Abstract

The testimonies of industrialization are not only part of the cultural heritage and historical memory of each region, but are also key to understanding the transformations of its territorial landscape. Oil activity has left marks on certain spaces linked to the actions of public and private actors during the 20th and 21st centuries. Thus, in the Argentine Patagonia, a landscape has been generated related to the local historical and geographical particularities and the technological possibilities of the petroleum companies. The oil industry, which is normally divided into three phases ranging from exploration to consumption, has left traces in urban design (its company towns) and material remains that have had significance in the practices and daily lives of workers and employees linked to it. These marks have gained visibility by being valued as a heritage resource. The article analyzes the impact of the petroleum industry in the city of Comodoro Rivadavia in the San Jorge Gulf based on the Global Petroleumscape concept and its layers: spatial and representative which facilitate the understanding of the production process and spatial practices of the industry in its materiality valued as industrial heritage.

### Key words

Comodoro Rivadavia, global petroleumscape, industrial heritage

<sup>1</sup> El artículo forma parte del proyecto de investigación El paisaje y los patrimonios culturales de la Patagonia Central. SeCyT. UNPSJB.

<sup>2</sup> Graciela Ciselli. Dra. en Ciencias Jurídicas y Sociales. Mg. en Antropología Social. Prof. y Lic en Historia. Docente investigadora de la Universidad Nacional de la Patagonia San Juan Bosco. E-mail: [graciselli@hotmail.com](mailto:graciselli@hotmail.com)

## Introducción

Comodoro Rivadavia, lugar donde se produjo el descubrimiento del primer pozo en 1907 y actual centro petrolero de la Cuenca del Golfo San Jorge, constituye un caso de estudio privilegiado para relacionar las nociones paisaje petrolero global y patrimonio industrial. Luego del hallazgo del petróleo por parte del Estado Nacional, numerosas compañías privadas (entre las más conocidas y duraderas Shell, Astra, Compañía Ferrocarrilera de Petróleo) solicitaron permisos de cateo, desarrollaron sitios de extracción y construyeron nuevas infraestructuras y asentamientos funcionales para extraer el recurso. En algunos espacios próximos a los pozos levantaron campamentos, en pocos casos convertidos en auténticos *company towns* donde se ejecutaron varias fases de la industria: extracción, transporte, refinación, y también administración y distribución minorista que se conectaron como sistema a través de la construcción de una infraestructura vial y ferroviaria de la cual se hizo cargo mayormente el Estado nacional argentino.

Las huellas de estos bienes a través de las capas del paisaje petrolero cobraron interés político y académico en las últimas décadas en tanto se las concibió como recursos para fomentar no solo el cuidado del ambiente sino el desarrollo local a partir de actividades pensadas, mayormente, en relación al turismo. La dimensión histórica de la actividad petrolera estatal y privada y su impacto en las formas urbanas, la presencia ferroviaria, la impronta portuaria son algunas de las áreas con fuerte visibilidad patrimonial en la localidad y la región. En estos movimientos de valoración de bienes y en su patrimonialización han coincidido intereses las comunidades locales y de las organizaciones de la sociedad civil que se sumaron a las acciones de preservación impulsadas por el Estado y los grupos técnico-académicos.

El artículo analiza el paisaje petrolero global de Comodoro Rivadavia en la medida en que las prácticas espaciales de esta industria han dado forma al entorno construido expresado en bienes que forman parte de la categoría patrimonio industrial. Si bien lo más visible es lo material, existen aspectos inmateriales vinculados a los imaginarios promovidos por las propias empresas que se expresaron en las prácticas espaciales y en los estilos de vida de sus trabajadores por lo cual la industria petrolera es percibida como positiva (provee trabajo, bienestar, energía, etc). Es medio de producción económica, generadora de un paisaje industrial y de un espacio cultural producido socialmente.

Para el desarrollo del artículo se han consultado diversas fuentes provenientes de Archivos públicos y privados que permitieron el abordaje de una amplia documentación: Revistas como Vida Shell, Astra Color, Boletines y Guías turísticas generadas por las propias empresas y periódicos locales. Cabe mencionar que en esta oportunidad sólo se incluyen los mapas generales del desarrollo de las empresas extraídos de la documentación analizada quedando pendiente la elaboración propia de mapas temáticos de las diversas capas espaciales que permitirán visualizar con mayor precisión el impacto urbano de la industria petrolera sobre la Cuenca del Golfo San Jorge en el último tercio del siglo XX e inicios del XXI.

## La noción paisaje petrolero global: herramienta analítica para valorar el patrimonio industrial

La complejidad del sistema productivo que comprende actividades extractivas, la creación de espacios relacionados para el transporte, el refinado, el almacenamiento, la administración y la venta minorista se encuentra atravesada por las particularidades locales, geográficas, las preferencias históricas y las posibilidades tecnológicas. Un primer análisis de la industria marca la existencia de tres fases en su desarrollo y varias actividades en cada una de ellas:

Primera: "Upstream": Exploración, extracción y producción.

Segunda: "Midstream": Transporte, procesos y almacenamiento. Es decir que abarca el transporte por mar, carretera y ferrocarril y el tendido de oleoductos.

Tercera: "Downstream": Refinación, venta y distribución minorista. Contempla las refinerías de petróleo, plantas petroquímicas, distribución de productos derivados del petróleo, puntos de venta minorista como estaciones de servicio y distribución de gas natural.

Para facilitar la comprensión de todo el proceso productivo y su impacto urbano, Hein (2018) propone utilizar el concepto paisaje petrolero global (Global Petroleumscape) en la medida que la industria se expresa espacial y representativamente.

La Cuenca del Golfo San Jorge es un importante nodo petrolero desde 1907 cuando Comodoro Rivadavia se convirtió en el centro nacional y regional que concentró el interés tanto de la empresa estatal como de las privadas. Asimismo, es el escenario ideal para relacionar el paisaje petrolero con la valoración que realiza la población acerca de él bajo la forma de patrimonio industrial.

### *La capa espacial del petróleo*

La primera capa del *paisaje petrolero espacial* se relaciona estrechamente con las huellas de la industria en sus dos primeras fases. Las empresas modificaron el paisaje patagónico con la presencia de las torres petroleras y la creación de una infraestructura edilicia apropiada para el desarrollo de los sitios de extracción construyendo espacios funcionales e industriales. Así nacieron campamentos temporarios, con una edificación de chapa y madera que lentamente se fueron convirtiendo en pueblos de las compañías petroleras (*los company towns*). En este pasaje de la transitoriedad a la perdurabilidad de la industria en el territorio los materiales constructivos y las formas urbanas se transformaron.

El petróleo, explotado a tan sólo 3 kilómetros de ciudad agro portuaria fundada en 1901, impregnó la vida urbana del poblado ubicado al sur del cerro Chenque que se fue definiendo como el pueblo de Comodoro Rivadavia. Para 1913, según informaba el gobernador del Territorio de Chubut Alejandro Maiz en sus Memorias, la ciudad tenía importantes casas de comercio de ramos generales, hoteles, talleres diversos, una sucursal del Banco Nación, una escuela nacional, la estación y el ferrocarril en construcción, una oficina de correos y telégrafos y caminos vecinales que la comunicaban con los demás núcleos de población. Hacia el norte, entre los cerros Viteau y Hermitte, se desarrollaba el campamento central de la

Explotación Nacional de Petróleo con importantes instalaciones, viviendas y comercios (Foto 1). Una década después varias compañías habían conseguido sus permisos de cateo para explorar la Cuenca.



Yacimientos Petroliferos. Vista desde el Cerro Viteau

Fot. KOHLMANN  
20 Depositada

Foto 1: Vista parcial del Yacimiento estatal a mediados de 1920. Kohlman.

Desde la empresa petrolera estatal (conocida como YPF desde 1922) se enviaba el agua que había escaseado desde los inicios de la fundación y el gas en los años 1920. No sólo estos servicios básicos fueron provistos por el Estado, sino que dos décadas después apoyó un plan sistemático de pavimentación del casco fundacional. Incluso en 1951 avanzó con el estudio de los tipos de pavimentación existentes para sugerir el más adecuado a las características de la ciudad (Ciselli y Collado, 2020). La construcción de carreteras y la pavimentación de las calles llegó de la mano del petróleo convirtiéndose en uno de los aliados de los gobiernos nacionales y locales que requerían desarrollar las regiones y ciudades del país.

En lugares más alejados, distantes a 8, 20 y 27 kilómetros del pueblo de Comodoro Rivadavia las compañías privadas fueron creando espacios habitables con todos los servicios para sus trabajadores y empleados. Estos yacimientos eran fundamentales en las fases iniciales del desarrollo de la industria petrolera (Upstream y Midstream) proveyendo de materia prima a las empresas de capital extranjero.

Una de estas compañías privadas es Diadema Argentina S.A. de Petróleo, distante a 27 kilómetros. En 1907, de modo coincidente con el hallazgo del crudo en



Comodoro Rivadavia, se fusionaba el Grupo Royal Dutch/Shell.<sup>3</sup> Hasta ese momento la *Royal Dutch* se dedicaba a la producción, refinación y embarque por vía marítima del petróleo crudo, mientras que la *Shell* se encargaba de transportarlo en sus barcos y de colocarlo en el mercado a través de sus buques cisterna. Desde el acuerdo, las empresas desarrollaron sus negocios por todo el mundo, derivándose en un numeroso grupo de compañías subsidiarias que entre todas juntas cubrían cualquier aspecto de la industria del petróleo: exploración, producción, transporte, refinamiento, fabricación de productos químicos, comercialización e investigación.

El interés del grupo real holandés por explorar el campo petrolero argentino se tradujo en la llegada de sus representantes entre 1915 y 1920 y en la solicitud de permisos de exploración. Para noviembre de 1922 estaban aprobados los estatutos de la *Shell Oil Company Argentina* y en mayo de 1923 la compañía quedaba inscripta oficialmente como Diadema Argentina S.A. de Petróleo. Esta fue adquiriendo permisos de exploración y cateos hasta lograr, en 1926, unas 6.900 hectáreas ubicadas en las proximidades de la línea ferroviaria que unía Comodoro Rivadavia con la Colonia agro-pastoril Sarmiento que aumentaron a 9.406 hectáreas para el año 1929. Como el gobierno prohibía que los lotes requeridos fueran contiguos, la empresa buscó intermediarios que solicitaran permisos. Así se formaron compañías subsidiarias cuyos nombres fueron Perla S.A. de Petróleo, Rubí, Brillante, Antorcha y Diadema Argentina, todas ellas sociedades anónimas de petróleo que firmaron un acuerdo con Diadema para que esta se hiciera cargo de la exploración y explotación de las concesiones hasta 1930, año en que vendieron sus derechos a esta compañía (Ciselli y Duplatt, 2019).

El paisaje donde se instaló la empresa se fue transformando. Los lugares de trabajo, inicialmente de pequeño tamaño y de construcción de chapa, fueron luego edificados de ladrillo y ampliados para satisfacer las demandas del sistema productivo. Para 1924 ya estaba edificada la oficina central donde funcionaba también la central telefónica, convirtiéndose en el centro de comunicaciones del yacimiento. Años después, allí se construyó un pequeño laboratorio para análisis de petróleo que mantuvo su actividad hasta la década del 60. En las décadas del 30 y 40, se agregaron galpones para soldadura, carpintería, almacén de materiales, una pequeña fundición para recuperar el bronce de rezago y reciclarlo y se acondicionó la playa para caños y materiales para la perforación y producción (Foto 2). Una vía Decauville conectaba el taller con los almacenes y los galpones, facilitando la carga y el transporte de materiales entre los diversos sectores. También se proyectó una oficina de almacenes y transporte y se colocó un surtidor de nafta y gasoil supervisado por almacenes. Próximo al Barrio Iglesia, se construyeron los galpones de transportes y producción. (Ciselli y Duplatt, 2019).

---

<sup>3</sup>La Royal Dutch Company for the *Working petroleum Wells in the Netherland Indies* se había fundado en 1890 mientras que la "*Shell*" *Transport and Trading Company* era una compañía londinense creada en 1897.



Foto 2: Espacios funcionales e industriales de la empresa Diadema Argentina S.A. en la década de 1950

La segunda capa del paisaje petrolero espacial es *la red minorista* de productos derivados del petróleo crudo, como el benceno, un producto que se convirtió en el combustible principal de los automóviles o el caucho sintético para la fabricación de cubiertas. Los primeros autos llegaron a la Argentina provenientes de Francia e Inglaterra a inicios de siglo XX aumentando de 9 unidades en 1901 a 844 en 1908<sup>4</sup>. Desde 1912 el ingeniero argentino Horacio Anasagasti comenzó a armar, carrozar y adaptar a un chasis un motor francés Ballot de 12 HP y cuatro cilindros convirtiéndose en uno de los propulsores de la industria automovilística argentina. Inicialmente comprados por sectores acomodados y probado en competencias deportivas, pronto el automóvil fue cobrando un lugar central en la economía (Revista Vida Shell N° 222 y 223, 1958).

En Comodoro Rivadavia, la crónica de Asencio Abeijón (2008) *La aparición del automóvil en la Patagonia* menciona la llegada del automotor en el año 1906, tan accidentada que el vehículo no preparado para la topografía de la zona terminó semi destruido y tuvo que ser enviado en un vapor nuevamente rumbo a Buenos Aires para su reparación, hasta su reaparición en 1912.

Sin embargo, el aumento de tránsito en la ciudad exigió la elaboración de una Ordenanza del Concejo Municipal en 1914 aplicable a “toda clase de vehículos” y en 1919 la Reglamentación del tráfico para regular la velocidad máxima permitida en el ejido urbano que era de 15 Km. por hora, el estacionamiento en la calle y el manejo por la mano izquierda a la usanza inglesa que rigió hasta 1945 (Duplatt y Ciselli, 2020:108)

En 1921, la empresa automovilística D. Atilano Asencio iniciaba un viaje semanal de transporte de correspondencia y pasajeros entre Comodoro Rivadavia y Colonia Las Heras. Este servicio estaba combinado con el ferrocarril que corría desde Puerto Deseado a Las Heras con lo cual se pretendía brindar una rápida

<sup>4</sup> La nota de la Revista hace referencia a que, en 1908, el doctor Antonio Molinari y Nicolás Roberti salieron de Belgrano en un triple faetón Fiat de 40 HP y viajaron durante tres meses hasta llegar a Comodoro Rivadavia atravesando numerosas peripecias en dicho viaje.

comunicación. En la misma línea los fabricantes de vehículos marca Ford (Fig 1), Studebaker y Chevrolet comenzaron con una intensa publicidad de los beneficios que le podían brindar a los patagónicos la compra de camiones y automóviles de sus marcas. Así lo recogió el Diario Chubut el día 24 de julio de 1926:

“Los automóviles son necesarios en la Patagonia donde los ferrocarriles son mínimos y las distancias enormes. La falta de vías de comunicaciones para el transporte rápido y económico se suple con el anticuado de chatas y carros de tracción a sangre resultante lento y costoso desde que se emplean no menos de quince días hasta las estaciones de ferrocarril pagándose entre 13 y 17 centavos por kilo debiendo agregarse el flete por ferrocarril hasta este puerto. Es de suma importancia para los criadores y habitantes poseer automóviles”.

Agencia

Ford

El "Cablé" bate todos los "records" de economía; Michelin lo afirma y ¿quién podrá juzgarlo mejor, puesto que desde hace 27 años es él quien ha hecho realizar al neumático todos sus progresos?  
Comprobadlo con otras marcas y se convencerán

**Los productos FORD**  
son los únicos que se han impuesto en estos días de nieve y lluvias, nosotros como agentes lo hemos podido constatar, nuestros ventas de coches y camiones no han disminuido en nada, han tenido salida como en los meses de primavera y verano.  
Adquiera un camión o doble faeton al mínimo precio de:  
DOBLE FAETON 1.595.00 s/vagón.  
CHASIS CAMION 1.615.00 "

AGENTES DE ESTOS PRODUCTOS  
Hnos. BERUTTI & GOSIO  
Comodoro Rivadavia (Chubut)  
TELÉFONO 27

Fig 1: Publicidad de Ford. Diario El Chubut del 19 de agosto de 1923

El incremento de autos y camiones a mediados de la década de 1920 alentó el desarrollo del nuevo producto requiriendo de su propia infraestructura: las estaciones de servicio (Foto 3) que proliferaron por espacios urbanos y rurales acompañando a los viajeros en las rutas que estaban en plena expansión, abasteciendo de combustible y proveyendo de productos complementarios en las ciudades. Respecto de las estaciones fueron construidas con estructuras livianas, adaptables a los patrones de consumo de los habitantes de la región. Por ejemplo, la Esso armó un prototipo de estación de servicio; diseñó una construcción en forma de V para albergar la isla de la bomba con una fachada translúcida debajo. En



Argentina, la Shell había inaugurado en la zona de Olivos una estación que modificó en 1956 para que se adaptara al modelo que la empresa había definido para este tipo de edificios: más ambientes para una mejor atención, vidrieras donde se exhibieran los productos, más iluminación, una playa de estacionamiento que facilitara las maniobras de abastecimiento de combustible (Vida Shell, 1957: 5). En 1970 y bajo el lema “renovarse es vivir” la empresa Shell puso en marcha un programa de revitalización de sus estaciones de servicio que modificó la fisonomía de los edificios con la incorporación de grandes aleros iluminados con tubos de neón y la ampliación de los locales de ventas a los que se les incorporaron amplios escaparates para favorecer la exhibición de los productos. Asimismo, se menciona la posibilidad de instalar minimercados y mejorar las instalaciones sanitarias (Revista Vida Shell N° 351, 1970).



Foto 3: Vestigios de la Estación de servicio de Shell en Diadema tomada por la autora, 2020.

La tercera capa del paisaje petrolero espacial se refiere a las *instalaciones administrativas y de investigación*. Las compañías petroleras no solo desarrollaron un sector productivo y portuario junto con un sistema minorista sino también construyeron oficinas centrales e instalaciones de investigación. Tempranamente las empresas ubicaron sus casas centrales en la ciudad de Buenos Aires, cerca de los ministerios, mientras que para la administración a nivel regional se eligió a Comodoro Rivadavia.

La cuarta capa del paisaje petrolero espacial corresponde a los *espacios auxiliares* de la industria petrolera, es decir, aquellos edificios asociados a la vivienda, el ocio, la salud o la educación de los trabajadores y empleados que son provistos por las propias empresas. En ausencia de asentamientos existentes, como fue el caso de Comodoro Rivadavia, tanto la Dirección General (luego YPF) como las empresas privadas los construyeron en su totalidad. La colección fotográfica de

Federico Kolhmann capta en detalle las divisiones ocupacionales expresadas en las viviendas.

En sus inicios, las construcciones de los campamentos fueron de hierro y chapa, próximas a los pozos. En Diadema eran galpones de 10 y 20 habitaciones, tipo barracas, con un comedor en el medio sin baños ni duchas en su interior, dada la transitoriedad con que se pensaba que iban a estar los trabajadores (Fortes, 1994). El éxito en las perforaciones motivó a que rápidamente la empresa decidiera consolidar su explotación para lo cual diseñó toda la infraestructura necesaria para el bienestar de la población que trabajaba en la compañía: personal jerárquico, empleados y trabajadores. Fue así que construyeron diversos tipos de viviendas según un personal específico. A fines de 1920, los galpones fueron sustituidos por pabellones de 20 habitaciones divididas por un pasillo central con duchas y baños además de calefacción a gas. Luego construyeron los chalets de ocho habitaciones con cerco y un terreno donde podían tener una huerta destinados a los empleados de mayor antigüedad y categoría dentro de la empresa (Fortes, 1994).

Los negocios, generalmente contruidos por particulares mediante un permiso otorgado por la compañía, se concentraron en un espacio denominado *Barrio comercial*. En 1922 se estableció el primero de Ramos Generales y en 1928 se instaló La Anónima. Desde 1931, funcionó una verdulería que ofrecía productos frescos, frutas, verduras, huevos, y carne de cerdo o vacuna y artículos que no competían con los ofrecidos por La Anónima. La panadería pertenecía a la compañía petrolera y también operaba en manos de concesionarios. Este modelo empresario se mantuvo hasta mediados de los años 70 cuando inició el proceso de desarticulación del pueblo de la compañía petrolera. La explotación del tambo se inició en los años 1920 y existió hasta 1970. Desde este lugar, la compañía realizaba la distribución diaria de leche fresca por el campamento. Próxima al tambo, se situaba la lavandería que era cedida a un concesionario con las máquinas y le fijaban los precios del lavado y del planchado de cada prenda. De esta manera se brindaba un servicio a los hombres solos, pero a valores controlados por la propia empresa (Ciselli y Duplatt, 2019).

Respecto del servicio de salud, si bien desde los inicios existió una enfermería para primeros auxilios, en 1934, se construyó un hospital de material, con salas de maternidad, de operaciones y de internación general, y con una farmacia que abastecía los medicamentos necesarios para la atención de los enfermos. Once años después, el edificio fue dotado de consultorios destinados a la atención femenina, casas para enfermeras y salas para el aislamiento de enfermedades contagiosas (Ciselli y Duplatt, 2019).

Destinado al ocio y la recreación se construyeron el Club Social y Cine Teatro en 1933. Allí se proyectaban películas tres veces por semana mientras que el salón se utilizaba para fiestas y cenas importantes. Próximo a él estaba la sala de billares y una biblioteca. Exclusivo para el uso de los empleados se edificó el Casino. El *Shell Bar* y una Confitería, edificados en 1931 eran espacios con mesas de billar donde se podía jugar a las cartas, realizar fiestas y bailes. Respecto de los deportes que se practicaban, eran varios: fútbol, para lo cual se construyeron las canchas, tenis, golf y natación. Indudablemente el fútbol era el más popular y en el campamento había tres clubes.

La quinta capa apunta a conocer el desarrollo de la industria petroquímica y a desentrañar el uso que se ha dado a sus materiales en todos los ámbitos de la vida cotidiana logrando las empresas influir tanto financiera como políticamente en los diversos gobiernos tanto a nivel nacional como local. Al respecto cabe mencionar la caída del gobierno de Hipólito Yrigoyen y su propuesta nacionalista que colisionaba con los intereses de algunas compañías petroleras extranjeras, el cual fue visto como “un golpe con olor a petróleo”, tal como lo trae a la memoria la Revista Cartas y Caretas del 6 de septiembre de 2020. A nivel regional y local existen numerosas situaciones que demuestran claramente cómo la empresa petrolera estatal controlaba a la comuna a través de la venta del agua y del gas del pueblo de Comodoro Rivadavia a fines de la primera década del siglo XX (Ciselli y Duplatt, 2020).

Entre los años 1956 y 1960 la Revista Shell<sup>5</sup> publicó numerosas notas resaltando los beneficios del petróleo ya transformado en producto. Algunos de ellos son: el caucho sintético, los herbicidas que permiten combatir plagas, los lubricantes, los detergentes, toda clase de materiales plásticos que fueron aplicados en la construcción (unidades de baño o ventanas de plástico, aislamiento de cables eléctricos y corcho), en los juguetes para niños. Incluso aparecen algunas notas tituladas “Especial para damas” donde muestran las bondades del producto derivado y convertido en un lápiz labial, un detergente o permitiendo el plisado en las polleras.

### *La capa representativa del paisaje petrolero*

Las compañías petroleras, como un modo de mantener su propio poder a través del tiempo y de consolidar su hegemonía en el mercado, promovieron la construcción de identidades vinculadas a su presencia. En este sentido, las *representaciones en los medios corporativos y los materiales de relaciones públicas* buscaron la identificación del bienestar de los consumidores, empleados y trabajadores con ciertos espacios de ocio, entornos urbanos o uso de ciertos productos derivados del petróleo como los mencionados en los apartados anteriores. Dichos mensajes llegaron en diversos formatos, mediante la celebración de rituales conmemorativos, produciendo materiales que fueron distribuidos gratuitamente permitiendo en cada uno de ellos incluir el nombre de la compañía en las conversaciones de la vida cotidiana.

Cada 13 de diciembre, en conmemoración del día del descubrimiento del petróleo, la empresa estatal inicialmente y luego las demás compañías privadas se sumaron a los festejos. Desde 1947 YPF impulsó la elección de las reinas de petróleo en Comodoro Rivadavia que se realizó de modo ininterrumpido hasta 1970 y en los siguientes años perdió importancia hasta que en 2004 el Estado provincial chubutense decidió volver a celebrar este ritual presente en la memoria de los comodorenses (Crespo, 2005).

En 1957, con motivo de las Bodas de Oro del descubrimiento se organizó una gran exposición en Buenos Aires en el predio de la Rural donde las diversas

---

<sup>5</sup> Para este punto se han consultado las Revistas N° 203, 210 y 227 (destinado a público femenino), N° 228 (lubricantes), N° 241 y N° 211 (herbicidas), N° 236 (caucho sintético), N° 244 (plásticos), N° 216 y N° 219 (nuevos productos).



empresas participaron con sus stands y mostraron aspectos de la industria petrolera. Shell fue una de las compañías que estuvo presente exponiendo paneles (Fig. 2) donde mostraba el funcionamiento de sus equipos, donde exponía al público la aplicación doméstica e industrial de los productos derivados del petróleo logrados a partir de la investigación aplicada (Revista Vida Shell N° 220, 1958).



Fig. 2. Stand de la Shell con motivo de las Bodas de oro del descubrimiento del petróleo.

Las campañas publicitarias promovieron el uso del petróleo en sus diversas formas aconsejando el modo efectivo de hacerlo, por ejemplo, brindando charlas informativas y capacitaciones a los agricultores para combatir las plagas que asolaban los campos de cultivo. La solución propuesta era el uso del producto Dieldrin, “arma decisiva en la lucha contra la tucura” para lo cual no sólo se requerían grandes cantidades de herbicida sino también la planificación cuidadosa del procedimiento, un avión fumigador y camiones y equipos terrestres de pulverización (Revista Vida Shell N° 211, 1957: 21-22).

La publicidad de las empresas estuvo dirigida tanto a los empleados como al público en general mejorando el impacto de la capa espacial del paisaje petrolero. Desde la década de 1930 las empresas desarrollaron boletines y periódicos para clientes de todas las edades y niveles educativos. Los avisos publicitarios evidenciaron cambios culturales y sociales, incluidos los temas de género y preocupaciones ambientales. Ejemplo de ello son las revistas Vida Shell, Astra Color y Astrasur, los Boletines de Informaciones Petrolíferas de YPF, estrechamente relacionadas a Comodoro Rivadavia.

Las imágenes de la industria petrolera en estampillas y en monedas han sido usuales en Argentina, remarcando que éste constituye uno de los recursos naturales fundamentales para el país. Por ejemplo, para mostrar el desarrollo del petróleo en el mundo la Revista Vida Shell N° 204 (1956) titula una de sus notas “También el petróleo contribuye a enriquecer el arte filatélico” mencionando el nuevo interés de los coleccionistas por juntar únicamente aquellas estampillas vinculadas a la industria petrolera en sus diversas fases y en todo el mundo (la extracción con las torres petroleras en la costa patagónica, en Lago Maracaibo, en Brasil, en Rumania y en Irak, los tanques de almacenamiento en Bolivia, el transporte marítimo en Curazao, en río Tigris, las refinerías en Austria y Rusia, los edificios de la Shell en Holanda). Una estampilla argentina de 50 centavos del año 1950 con la leyenda “Pozo de petróleo en el mar” y una imagen de las torres de madera y las pasarelas referencian el lugar que ocupa Comodoro Rivadavia en el mundo petrolero.

Las compañías petroleras también comenzaron a entregar mapas gratuitos, alentando a los nuevos propietarios de automóviles a descubrir ciudades y paisajes del país vinculando la posibilidad de circular por las rutas nacionales donde las estaciones de servicio acompañaban a los viajeros para llegar a un destino donde podían disfrutar del tiempo de descanso. Hacia los años de 1950, el consumidor era un participante importante en el paisaje petrolero. Los mapas de carreteras y los folletos promocionaron el turismo hacia lugares que representaban un paisaje argentino particularmente atractivo a los ojos del visitante además de señalar dónde estaban ubicadas sus estaciones de servicio. Es así que la Revista Shell publicita lugares de veraneo como Mar del Plata, Mendoza o las Cataratas del Iguazú resaltando la belleza de dichos lugares como destinos turísticos.

En la capa espacial se ha mencionado la red minorista de productos derivados que se encuentran estrechamente relacionados con cierto bienestar producido por el mejoramiento en el estilo de vida al tener un automóvil propio, una vivienda mejor calefaccionada o ciertos elementos que facilitan la vida cotidiana de las amas de casa. Es decir que el uso de productos derivados del petróleo marcó un estilo de vida retroalimentando con la práctica cotidiana, los deseos industriales y

gubernamentales. Asimismo, permitió la circulación de dos mensajes: las mujeres que pueden manejar hasta su propio trabajo y la importancia de la prevención de accidentes como un hábito en todas las actividades dentro y fuera del lugar de trabajo.

Respecto del primer mensaje sirve de ejemplo una nota de tapa de la Revista Shell N° 246 del año 1960 (Fig. 3) que muestra a la “señorita Bertha Tarodo, del Departamento Distribución de Casa Central, quien ha prestado su consentimiento para ilustrar la portada que interpreta el auge de la motoneta como vehículo moderno”. Esta imagen es acompañada por una nota donde se pondera este vehículo liviano y de fácil manejo, que puede ser conducido por las mujeres para ir a su trabajo.



Fig. 3: Portada de la Revista Vida Shell N° 246

En cuanto al segundo, era difundido bajo el título de Mensajes de Seguridad. Por ello se recomendaba una vida disciplinada y ordenada que conducía a “vivir con seguridad”, para lo cual debían respetarse las medidas de prevención de accidentes domésticos (Revistas Vida Shell N° 244, 246-247 y 249 del año 1960). En cada nota se plantea a la seguridad como clave de la vida, un hábito que le brindará bienestar tanto para la vida laboral como para la vida doméstica por lo que debe promoverse e incorporarse como práctica cotidiana.

Las empresas, por un lado, buscaron construir una imagen de lo positivo que era la industria petrolera desde un punto de vista económico, pero, por otro, artistas y arquitectos también contribuyeron a la consolidación de dicha imagen en los consumidores a partir del uso de la fotografía, las pinturas y las películas.

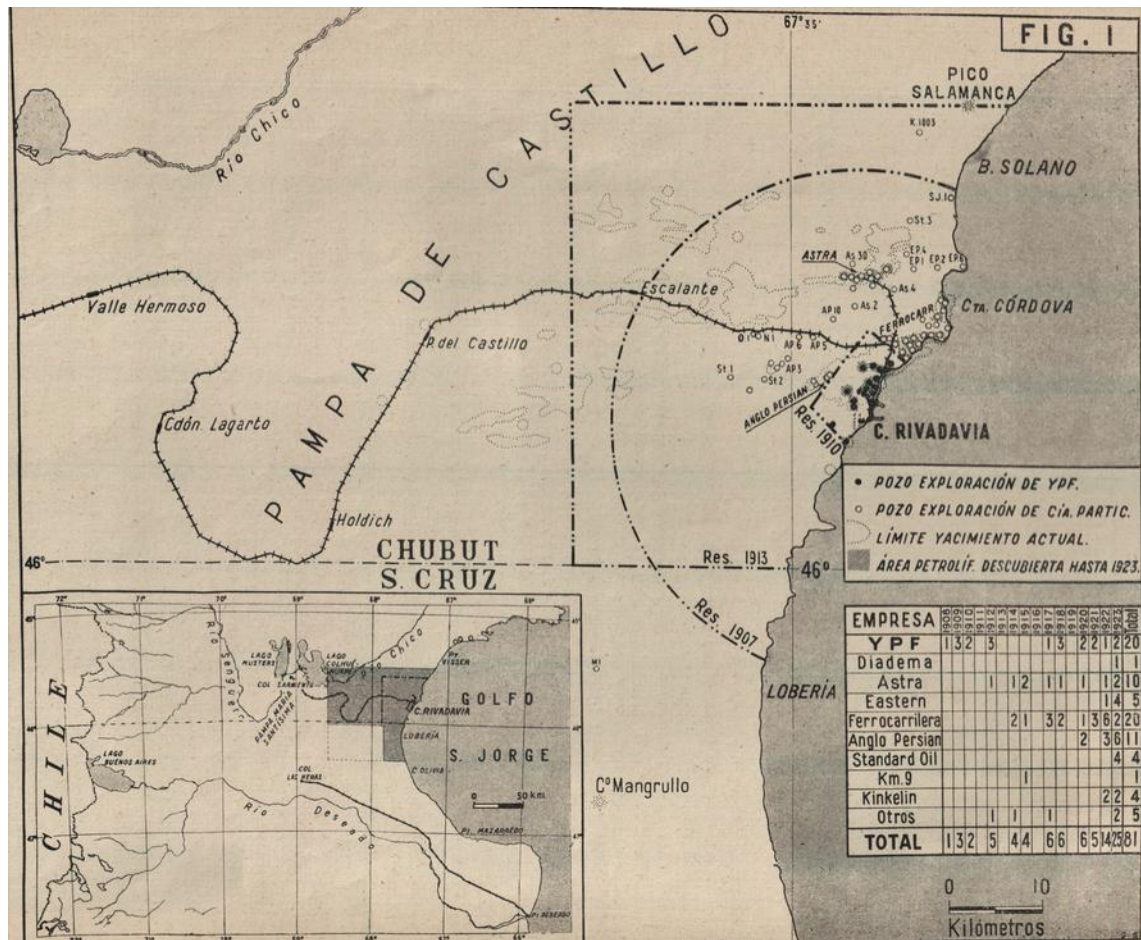
Varios artistas se percataron del cambiante y creciente paisaje petrolero físico, como fue el fotógrafo austríaco Federico Kolhmann quien ha dejado una colección de más de trescientas postales fotográficas de todo el país, documentando con noventa y ocho de ellas, la ciudad de Comodoro Rivadavia y de los campamentos de la empresa petrolera estatal YPF, tanto el central ubicado en Km. 3 como de otros: Valle A y Valle C o la usina en Km. 5. En las imágenes se muestran claramente la primera capa del paisaje petrolero espacial: las torres petroleras, los espacios funcionales e industriales y también se aprecian aspectos visibles de la cuarta capa, vinculada a los espacios auxiliares de la industria petrolera: los tipos de vivienda que representaban las diferentes categorías socio-ocupacionales, y las edificaciones vinculadas al ocio, la salud y la educación.

Los niños también fueron incluidos desde edad temprana en la transformación del entorno construido basado en el petróleo. La Revista Vida Shell dedicaba un cuadernillo titulado El Rincón de los niños, donde se les proponían juegos, adivinanzas, se les relataban historias, se brindaban pistas para el reconocimiento de edificaciones, logotipos y colores que preparaban a los niños para un mundo petrolero.

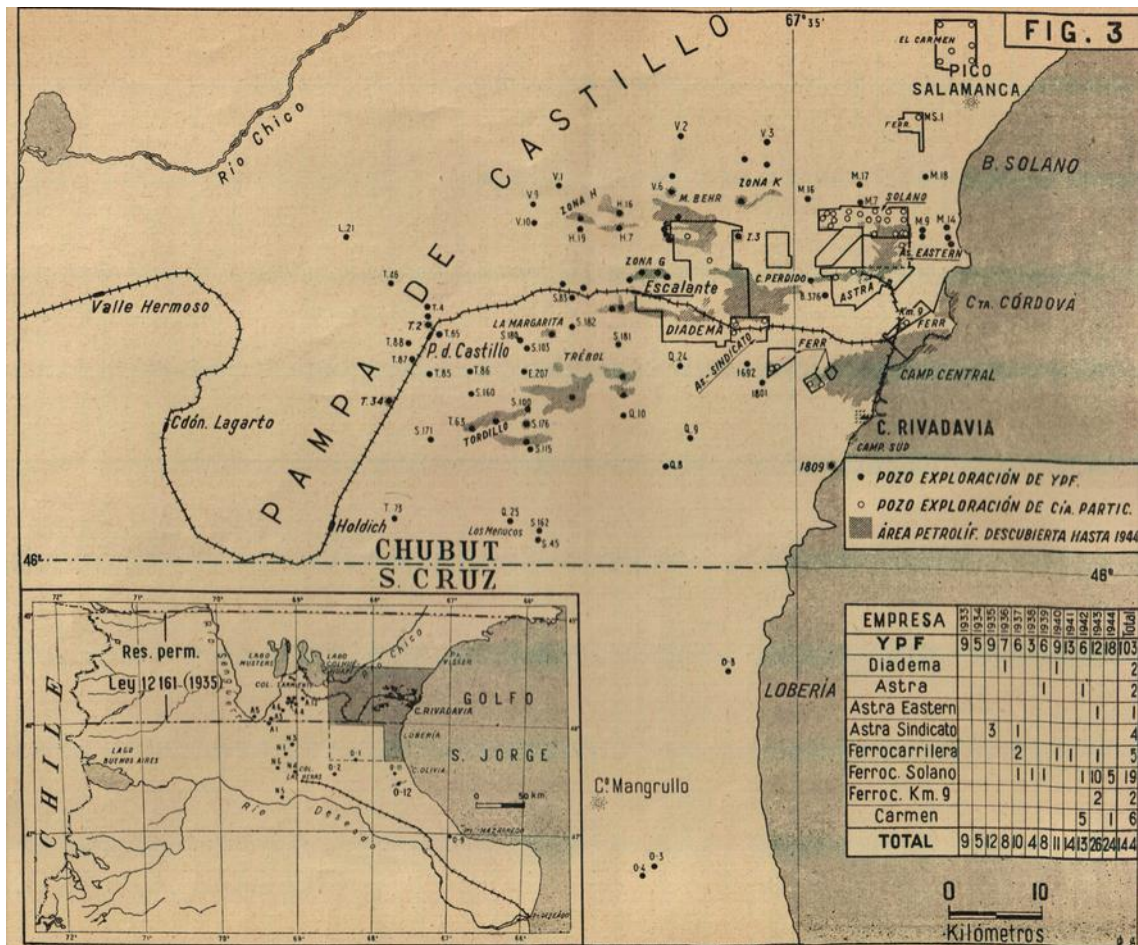
### *Capas espaciales y representadas del paisaje petrolero*

Los mapas permiten mostrar cómo se construyó la capa espacial del paisaje petrolero. El crecimiento del área petrolera de la Cuenca del Golfo San Jorge donde Comodoro Rivadavia es el nodo se vincula con el desarrollo de otras partes de la región y las transformaciones en la estructura urbana de la ciudad que pasó de ser un puerto agro-ganadero en 1901 a ser la capital nacional del petróleo algunas décadas después. Los dos que se presentan corresponden a los años 1923 y 1944, producidos por dibujantes de la empresa estatal, que permiten mostrar la expansión de la industria petrolera en el territorio vinculada a la posibilidad de solicitar permisos de cateo en los sitios previamente seleccionados por las empresas.





Mapa 1: Áreas petrolíferas en explotación hasta 1923. Boletín de Informaciones Petrolíferos de YPF. 1944.



Mapa 2: Áreas petrolíferas en explotación hasta 1944. Boletín de Informaciones Petrolíferas de YPF. 1944.

La conectividad del sistema productivo se logró a través de la utilización de diversos medios de transporte y del uso de la infraestructura ferroviaria y vial construida por el Estado nacional en la primera década de 1910 y complementada por las compañías en caso de que lo necesitaran. Por ejemplo, la extensión de ramales hacia Astra o la Compañía Ferrocarrilera a partir del tendido de la línea ferroviaria que conectaba Comodoro Rivadavia con colonia Sarmiento. El puerto permitió inicialmente el acceso para la mano de obra adicional requerida para actividades relacionadas con la industria petrolera, que luego se complementó con el transporte terrestre y el aéreo.

Desde los inicios de la industria en la Cuenca del Golfo San Jorge hasta fines de los años 1960 las empresas consolidaron su rol protagónico que se vio debilitado por las crisis petroleras de la década de 1970, cuando los principales países industriales enfrentaron escasez de petróleo. Durante más de medio siglo, las compañías mantuvieron de modo autosuficiente a su población trabajadora en los pueblos petroleros que habían creado. Pero desde mediados de los 60, se iniciaron cambios empresariales que llevaron a que varias de ellas comenzaran a desprenderse de parte de sus bienes muebles e inmuebles y a reducir la cantidad de trabajadores y empleados. Para el caso del pueblo de Diadema, el año 1969 es clave para dar cuenta



del comienzo de una nueva época para sus habitantes. Si hasta 1969 la *Shell* le ofreció el completo bienestar a los trabajadores y empleados, les otorgó viviendas, servicios y trabajo, además de fortalecer una identidad empresarial, representada por una concha marina, y un sentido de pertenencia, a partir de esa fecha, ese sistema se resquebrajó. El proceso de cambio empresarial culminó en 1977, cuando un grupo de inversores argentinos le compra a *Shell* el yacimiento con todas sus instalaciones petroleras.

### **El patrimonio industrial petrolero: bienes valorados en un espacio socialmente construido**

En el continente europeo durante la última década del siglo XX, se evidenció el declive de la industria lo cual impulsó la búsqueda de soluciones a las ruinas industriales con propuestas de intervención sobre dichos edificios abandonados pero representativos del pasado y pasibles de ser convertidos en producto turístico. En la Europa comunitaria se impulsaron numerosos proyectos para la protección de diferentes aspectos del patrimonio cultural vinculados a los procesos de reconversión productiva, lo que explica el interés por la dimensión cultural del territorio. Por ejemplo, España puso en marcha el Plan Nacional de Patrimonio Industrial apenas iniciado el siglo XXI vinculado al Instituto de Patrimonio Histórico Español. En el caso bajo estudio la desarticulación de los pueblos petroleros de capital privado en Comodoro Rivadavia se produjo en las décadas del sesenta y setenta mientras que en la empresa petrolera estatal el proceso privatizador fue en las dos décadas siguientes.

Primero en Europa y luego en el continente americano, estas crisis coincidieron con movimientos de patrimonialización que aceleraron la elaboración de inventarios, la creación de asociaciones protectoras y museos temáticos que impulsaron encuentros periódicos y congresos internacionales con académicos y técnicos interesados en la conservación de esos bienes industriales. Este contexto dio lugar al nacimiento del Comité Internacional para la Conservación del Patrimonio Industrial (TICCIH) en 1978 que se apoyaron en la metodología propuesta por los arqueólogos industriales. Un Comité que nucleó a profesionales de diversas disciplinas y lugares del mundo y a instituciones interesadas en la preservación del patrimonio industrial y que recientemente ha indagado acerca de la potencialidad del patrimonio industrial petrolero encomendando a James Douet (2020) un estudio internacional para el ICOMOS que contemplase criterios para evaluar los sitios históricos de la industria petrolera en estos 160 años de existencia en todo el planeta. Ellos son tenidos en cuenta para pensar en Comodoro Rivadavia como uno de esos potenciales sitios.

En la última década las políticas educativas y culturales promovidas por el Estado Nacional argentino han dado lugar a procesos de patrimonialización, con activa participación ciudadana. Asimismo, se han ido incorporando a los debates las Cartas y Recomendaciones y se han firmado convenios lentamente incorporados al ordenamiento jurídico como leyes.

El concepto patrimonio industrial fue definido en el seno del TICCHI del cual surgió la Carta de Nizhny Tagil, en 2003. Esta lo define como los restos de la cultura industrial que poseen un valor histórico, tecnológico, social, arquitectónico o

científico. Estos restos consisten en edificios y maquinaria, talleres, molinos y fábricas, minas y sitios para procesar y refinar, almacenes y depósitos, lugares donde se genera, se transmite y se usa energía, medios de transporte y toda su infraestructura, así como los sitios donde se desarrollan las actividades sociales relacionadas con la industria, tales como la vivienda, el culto religioso o la educación.

Es decir que esta tipología ha contemplado no sólo la dimensión material de la industria, sino también la inmaterial vinculada con la identidad de una comunidad laboral que le otorga sentido a esa materialidad, dando cuenta de su carácter integral. En este mismo sentido Pardo (2008: 15) sostiene que el patrimonio industrial “se hace cargo del esfuerzo obrero, del sindicalismo y de las reivindicaciones laborales, siendo además un testimonio ligado a la técnica y a la economía”, mirada que contribuye a entender la configuración de la identidad de una región en la que las actividades industriales se muestran como estructurales para su desarrollo.

Particularmente el patrimonio de la industria petrolera abarca desde los sitios de producción hasta la distribución incluyendo los campamentos y *company towns* construidos para sus trabajadores y empleados además de los edificios administrativos que han sido explicadas en los apartados anteriores. En la Cuenca del Golfo San Jorge la explotación petrolera aún se encuentra físicamente, por lo cual aún existen las torres petroleras, los edificios de la administración y toda la infraestructura requerida por la industria que atravesó cambios de propietarios, de objetivos y de miradas.

Dentro de los bienes inmuebles se pueden diferenciar cuatro tipos<sup>6</sup> que se relacionan con las capas espaciales del petróleo:

**Elementos industriales:** aquellos que testimonian la actividad industrial, sea por su naturaleza o por la desaparición del resto de sus componentes. Ej. para el caso del patrimonio industrial petrolero podría ser la presencia de vestigios de una torre de madera.

**Conjuntos industriales:** cuando se conservan los componentes materiales y funcionales. Ej. una destilería de petróleo.

**Paisajes industriales:** son de carácter evolutivo y aún en el territorio pueden verse sus huellas. Ej. la planificación urbana de los *company towns* en torno a los pozos petroleros.

**Sistemas y redes industriales:** para el funcionamiento de la industria en el territorio donde está inserta. Ej. oleoductos.

Entre los bienes muebles también pueden diferenciarse cuatro tipos:

**Artefactos:** mecanismos destinados a la obtención, transformación y conducción de sustancia, producción de energía, transporte.

**Utellajes:** herramientas necesarias para el desempeño de los procedimientos técnicos.

**Mobiliarios y accesorios del entorno social del trabajo:** todo el equipamiento que necesita el establecimiento industrial.

**Archivos:** documentos escritos o iconográficos generados por las actividades económicas y las relaciones industriales.

<sup>6</sup> Para esta clasificación se sigue el criterio esbozado en la Actualización del Plan Nacional Español de Patrimonio Industrial de 2016.

Por último, entre los bienes inmateriales se contemplan los testimonios, instituciones o colecciones que forman parte de la memoria histórica de la industria y la cultura del trabajo. Estos aspectos se encuentran más vinculados a la capa representativa del paisaje petrolero.

En su vínculo con los modos de vida, el patrimonio industrial se sustenta en la memoria laboral, articulándola con otras dimensiones sociales, culturales y familiares. Es decir que, en su inmaterialidad, el patrimonio industrial representa “un testimonio de lo cotidiano y la memoria del trabajo y del lugar (...) Sin hombres, los edificios y las máquinas resultarían vacíos de contenido (Álvarez Areces, 2010: 15). Por ende, es fundamental establecer la significación cultural que tiene para la comunidad que deberá ser tenida en cuenta a la hora de planificar la refuncionalización de estos espacios o la puesta en marcha de diferentes iniciativas que propendieran al desarrollo local de su entorno sea bajo la modalidad de exhibición de restos industriales en museos, ecomuseos o parques patrimoniales hasta la rehabilitación de ex edificios y fábricas para nuevas actividades productivas y culturales, entre otras (Benito del Pozo, 2003).

A medida que los habitantes de la ciudad y de los barrios con pasado industrial y los sectores políticos deciden qué estructuras en desuso pueden ser consideradas como patrimonio, también deciden sobre una narrativa histórica que se refleja en la selección de sitios, edificios y objetos para el registro de bienes patrimoniales (Acevedo, Ciselli y Rojas, 2015). El patrimonio industrial se compone de vestigios, objetos que no deben ser solamente contemplados y protegidos por su valor estético o testimonial, sino que deben considerarse parte de la memoria del trabajo hoy reconocida como un potencial recurso económico para afrontar un desarrollo sostenible a escala local y regional. He aquí la capacidad simbólica que los bienes culturales tienen para representar relaciones sociales pasadas y presentes vinculadas al capitalismo que se visualizan no sólo en los objetos, en los sitios, en los edificios sino también en el paisaje donde está inserto. Por ello no debe considerarse el patrimonio industrial de manera aislada ni desde un punto de vista exclusivamente material, pues perdería todo su significado como testimonio de la memoria del trabajo y del lugar y sería dificultoso plantear estrategias de defensa conjunta y uso turístico al desligarlas del contexto territorial donde se desarrollan o han desarrollado (Ciselli, 2013; Ciselli y Hernández, 2015, 2016, 2017, 2018 y 2019).

Las propuestas de rescate de todos aquellos elementos patrimoniales asociados a la producción industrial, tal el caso de las instalaciones industriales (talleres, galpones), edificios de variado uso social (gamelas, proveedurías, clubes, viviendas, escuelas), maquinaria (locomotoras, vagones, grúas, vehículos, usinas), los talleres, las torres petroleras, contribuyen a la interpretación del patrimonio con carácter sistémico, superando la visión tradicional del patrimonio monumental como elemento aislado del resto de los componentes de la cultura y de la sociedad. Asimismo, la generación de circuitos turísticos dirigidos a conocer y valorar patrimonios materiales e inmateriales vinculados a la producción lanar, la explotación petrolera, la actividad ferroviaria, los testimonios del genocidio obrero permiten vincular los diversos espacios regionales.

## A modo de reflexión

En Comodoro Rivadavia, al no haber asentamientos existentes, estas empresas los construyeron para servir a la industria, logrando así que sus trabajadores se dedicaran por completo y sin preocupaciones de la vida cotidiana a sus tareas. Esta es una capa espacial del paisaje petrolero compuesta por aquellos edificios que no forman parte del proceso de producción de petróleo pero que están asociados con la vivienda, el ocio o la educación de los trabajadores petroleros (elite o clase trabajadora), y una compañía los paga total o parcialmente.

El diseño urbanístico de los poblados Astra, Diadema, General Mosconi constituyen testimonios de un modo de ocupación territorial, propio de los company towns, y con un valioso patrimonio industrial que, históricamente forman parte de dicho sistema productivo. Un sistema que abarcó todas las esferas de la vida institucional empresarial y de la vida de los trabajadores: el lugar de trabajo y la vivienda; los espacios privados y los públicos, la vida cotidiana y la social, que tejió redes que interrelacionaban la salud con el deporte, la educación con el trabajo, la recreación con la vida social y el control con el bienestar que fueron construyendo identidades socio-territoriales que aún subsisten a pesar de haber sido desarticuladas en las empresas privadas durante la década de 1960 y en la empresa estatal hacia 1990.

Las compañías petroleras complementaron sus instalaciones industriales con espacios administrativos. En todos los casos, los edificios de las administraciones del petróleo fueron espacios urbanos y arquitectónicos distintivos. A ellas se sumaron las instalaciones destinadas al consumo minorista de productos derivados del petróleo como las estaciones de servicio que implicaron una nueva tipología arquitectónica y que permitían vender no sólo combustible sino otros productos. Esta es considerada por Hein (2018) como otra de las capas.

Por lo antedicho es fundamental comprender cómo impacta el petróleo en la cultura y en las prácticas de la vida cotidiana, para pensar en la refuncionalización de espacios y de infraestructura dejados por la huella de la industria. Pensar en la relación territorio-espacio cultural nos permite analizar las estrategias de intervención posibles que pueden ser aplicadas sobre bienes de nuestra ciudad de Comodoro Rivadavia.

En Comodoro Rivadavia la presencia de las empresas petroleras estatal y privadas y de ferrocarriles del Estado ha dado lugar a la existencia de numerosas construcciones que aún tienen vida útil, por lo tanto, puede proponerse la refuncionalización de edificios industriales con fines culturales o sociales. Asimismo, esos grandes conjuntos industriales han sido reconocidos como barrios de la ciudad constituyendo ejemplos de ese pasado industrial que a la vez ha sido teniendo en cuenta como parte de circuitos turísticos locales.

La experiencia española muestra que antiguas fábricas urbanas se han convertido en *centros culturales*, los cuales son utilizados para la exposición de colecciones de carácter permanente o temporal, de tipo artístico o de otro tipo; los *centros de interpretación* que explican el lugar industrial al completo, con los elementos técnicos y arquitectónicos integrantes de un determinado proceso productivo; los *museos de territorio* que permiten la comprensión del impacto

industrial o minero sobre un amplio territorio, pudiendo interpretar el turista varios elementos de carácter patrimonial relacionados entre sí. La modernización y actualización de los museos de la ciudad promete recuperar espacios de gran valor cultural y atractivo turístico para ser utilizados tanto por la comunidad local como también por los visitantes que recorren la zona. Los *museos temáticos* explican la lógica de una determinada producción, o de un aspecto concreto de la industrialización de un lugar. Suelen ocupar construcciones antiguas de alto valor patrimonial que han sido musealizadas con diferentes piezas y salas expositivas de alto valor didáctico.

Comodoro Rivadavia cuenta con un museo temático: el Museo Nacional del Petróleo, construido por Y.P.F. en 1987, en torno al histórico Pozo N°2 del cual emergió petróleo el 13 de diciembre de 1907 y considerado como un *Museo de Sitio*. Desde 1993 es administrado por la Universidad Nacional de la Patagonia San Juan Bosco. En 1997 fue declarado *Bien de interés histórico y cultural*, por Ley N° 24.799 por ser el más grande de América Latina dedicado al petróleo, y único en el país". En los últimos años ha sido completamente renovado por un equipo multidisciplinario de museólogos, museógrafos, arquitectos, diseñadores gráficos, etc. "El edificio que antes era un espacio comunicacional, que hablaba de un recurso consumible e industrializable, altamente identificado con una empresa comercial (Y.P.F.) y ha pasado a ser un museo científico-técnico que habla de un recurso no renovable, de su importancia para nuestra identidad nacional y de la necesidad de su protección y valoración social"<sup>7</sup>.

Poner en evidencia el papel que ha tenido el petróleo sobre nuestras vidas a través de los siglos XX y XXI nos ayuda a pensar en la potencialidad que pueden tener sus bienes y sus áreas como espacios patrimoniales distintivos de la región. Esto se relaciona con la posibilidad de los habitantes de la ciudad de poner la lupa sobre la construcción de la urbanidad multipolar de Comodoro Rivadavia que puede ser comprendida a través del lente petrolero.

## Bibliografía

- Abeijón, Asencio (2008). *Caminos y rastrilladas borrosas*. (3° ed.). Comodoro Rivadavia: Imprenta Gráfica A. Andrade.
- Acevedo, P.; Ciselli, G. y Rojas Sancristoful, C. (2016). "El patrimonio industrial petrolero en la Patagonia: Comodoro Rivadavia (Argentina) y Cerro Sombrero (Chile). Una perspectiva comparada", en: *Revista Pasos. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, Vol 14, n° 4, pp 977-993.
- Álvarez Areces, M. Á. (2010). "La herencia industrial y cultural en el paisaje: Patrimonio Industrial, Paisaje y Territorios Inteligentes", en *Labor E Engenho*, 4 (1), 78-100. <https://doi.org/10.20396/lobore.v4i1.1690> (fecha de consulta 10 agosto 2020)
- Benito del Pozo, P. (2003) "Patrimonio Industrial y Cultura del Territorio", en: *Boletín de la A.G.E.*, n° 34, pp.213-227.

<sup>7</sup> Renuevan el Museo Nacional del petróleo en la Patagonia en Comodoro Rivadavia. Disponible en <http://www.petrotecnia.com.ar/junio11/sin/MuseoPatagonia.pdf>

- Ciselli, G. y Collado, A. (dir.) (2020) *Comodoro Rivadavia la construcción de una urbanidad multipolar 1901-1955*. Vela al viento ediciones patagónicas.
- Ciselli, G. (dir y comp) (2014). *El patrimonio cultural: debates actuales y múltiples miradas. Comodoro Rivadavia bajo el prisma patrimonialista*. Comodoro Rivadavia. Ed. Vela al Viento.
- Ciselli, G. y Hernández, M. (comps) (2015) *El patrimonio industrial como expresión de la huella del trabajador petrolero en el territorio. El caso de Y.P.F. en Comodoro Rivadavia y su impronta cultural*. Buenos Aires. Ed. Dunken.
- Ciselli, G. y Hernández, M. (comps) (2017) *Astra. Memoria petrolera y paisaje industrial*, Tomo 1, Colección Historia y patrimonio patagónico. Comodoro Rivadavia. Ed. Biblioteca Popular Astra.
- Ciselli, G. y Hernández, M. (comps) (2018) *Diadema. Historia urbana y herencia industrial*, Tomo 2, Colección Historia y patrimonio patagónico. Comodoro Rivadavia. Ed. Biblioteca Popular Astra.
- Ciselli, G. y Hernández, M. (comps) (2019) *General Mosconi. Un lugar con identidad petrolera*. Tomo 3, Colección Historia y patrimonio patagónico. Comodoro Rivadavia. Ed. Biblioteca Popular Astra.c
- Ciselli, G y Duplatt, A. (2020) "La normativa sobre usos del suelo y la configuración de Comodoro Rivadavia" en Ciselli, G. y Collado, A. *Comodoro Rivadavia la construcción de una urbanidad multipolar 1901-1955*. Vela al viento ediciones patagónicas
- Crespo, E. (2005) "Más allá del ritual de belleza: las reinas del petróleo en sus imágenes y palabras", ponencia en X Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Escuela de Historia de la Facultad de Humanidades y Artes, Universidad Nacional del Rosario. Departamento de Historia de la Facultad de Ciencias de la Educación, Universidad Nacional del Litoral, Rosario.
- Douet, J. (2020) *The Heritage of the Oil Industry*. TICCIH Thematic Study. The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage.
- Duplatt, Antonella y Ciselli, Graciela (2020) "La normativa sobre usos del suelo y la configuración de Comodoro Rivadavia entre 1914 y 1955" en Ciselli, G. y Collado, A. (dir) (2020). *Comodoro Rivadavia la construcción de una urbanidad multipolar 190-1955*. Vela al viento ediciones patagónicas
- Hein, C (2018) Oil Spaces: The Global Petroleumscape in the Rotterdam/The Hague Area. *Journal of Urban History*. Vol 44 issue: 5, pp 887-929. Disp en <https://journals.sagepub.com/doi/full/10.1177/0096144217752460> (fecha de consulta 15 agosto 2020)
- Pardo, C. (2008). *Turismo y Patrimonio Industrial*. Madrid: Síntesis.