

*Biblioteca Peronista*  
BIBLIOTECA PERONISTA

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS DE LA NACION  
Dirección Nacional de Construcciones  
Portuarias y Vías Navegables

B. P.  
B. 781

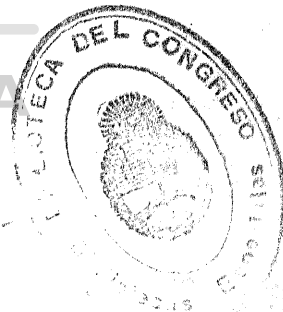
~~○~~  
2º PLAN QUINQUENAL

Conferencia pronunciada por el  
Señor Director Nacional  
Ingeniero Luis Riobó  
el día 20 de marzo

Biblioteca del  
Congreso

ARGENTINA

Buenos Aires  
1953



B.1  
B.72

SEÑOR MINISTRO; SEÑOR SUBSECRETARIO; SEÑORAS; SEÑORES:

El Excelentísimo Señor Presidente de la Nación, con la claridad de conceptos que lo caracteriza, ha establecido como máxima fundamental, que la realización de un plan tiene, básicamente, la imposición de su difusión en el pueblo, ya que él es el ejecutor y el contralor ideal de su realización.

Las publicaciones técnicas limitan, en realidad, las posibilidades de ejecución de un plan, ya que sólo lo ponen al alcance de ciertos sectores capacitados para su interpretación; y puesto que su conocimiento es el primer paso para que sea realizado, ya que nadie hace lo que no conoce, y sólo las cosas simples preceden y conducen la voluntad del pueblo hacia la acción, S.E. el señor Ministro ha querido que en el Ministerio de Obras Públicas, todos sus hombres seamos vehículos y agentes de su difusión en la órbita de nuestras respectivas actividades, y es así como hoy tengo el alto honor y la gran satisfacción de poder hacer uso de la palabra, para exponer ante todos los hombres de mi repartición las finalidades y objetivos de este 2º Plan Quinquenal, a fin de contribuir a que cada uno tenga el más absoluto y cabal conocimiento de la parte fundamental del mismo y para

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS  
SECRETARÍA DE OBRAS PÚBLICAS  
BIBLIOTECA DEL CONGRESO

ARGENTINA - OBRAS PÚBLICAS - 1953

PUENTES - ARGENTINA - CONSTRUCCIÓN

BC-I-i-8-a'-3'-ch"-6"-ch"

IE-VII-6-12-b'-3'-6" 9.5

JANUARIUS NAJIA S

Contador General  
Director General  
Ministerio de Obras Públicas

Biblioteca del  
Congreso  
ARGENTINA

BRUNO ALVAREZ  
1953

que en estos cinco años próximos podamos realizar cuanto expondremos, que es la aspiración no solamente de los técnicos argentinos y de los hombres de esta casa, sino de todos los patriotas que estamos dispuestos a sacrificarnos por su cumplimiento.

El 2º Plan Quinquenal constituye, en materia de puertos y vías navegables, una brillante concepción revolucionaria que contrasta vivamente con la acción dispar e inconexa, que en ese sentido desarrollaron los gobiernos anteriores a 1945, los cuales, cuando encararon las obras portuarias lo hicieron sin método ni criterio racional alguno, o las consideraron como obras públicas simples, y casi siempre terminales de líneas férreas que, al servicio de intereses foráneos, establecían la necesaria vinculación con las importantes flotas comerciales dependientes de ellos mismos.

Es evidente que enfocadas así las necesidades del país, y descuidados por ello los auténticos intereses de su pueblo, esa acción carente de patriotismo, que no respondía sino a las conveniencias del capitalismo colonialista que sojuzgaba a la Nación, esterilizando cualquier esfuerzo orientado a librarse de su yugo, resultaba no sólo gravosa, sino también imperante para el desarrollo de nuestros recursos naturales.

Biblioteca del Congreso  
ARGENTINA

31185

ne o rcaif er somerq notixdny eolia eonio notao no en,  
de expansiones, que en la actualidad se realizan en  
los campos de la agricultura y de las industrias de  
este tipo, para dar lugar a un desarrollo de  
nuestro país.

El Plan Quinquenal, que constituye el eje central  
de nuestra política económica, tiene como finalidad  
la realización de un programa de obras y trabajos  
que permitan el desarrollo de la actividad económica  
del país, y que contribuyan al bienestar y felicidad  
del pueblo argentino. Este programa se divide en  
dos partes: una que comprende las obras de  
infraestructura, y otra que comprende las obras  
de desarrollo. Las obras de infraestructura  
tienen como finalidad la creación de las condiciones  
necesarias para el desarrollo de la actividad  
económica del país, y las obras de desarrollo  
tienen como finalidad el mejoramiento de las  
condiciones de vida del pueblo argentino.

No obstante, en ellos latía el germen de una pujanza  
que hoy, por fin, es magnífica realidad, merced a la  
providencial aparición en la escena argentina de una  
figura de relieve sin par: JUAN DOMINGO PERON.

Su acción integral, intensa y efectiva en to-  
da la vastedad del campo social económico-político de  
la Nación, hasta el punto de configurar una pujante  
NUEVA ARGENTINA, abarca también -y no podía ser de o-  
tro modo- la importante materia que hoy nos ocupa, cu-  
yo estudio y aplicación con sentido de lo nacional, tan-  
to aporta al desarrollo económico del país y, por con-  
siguiente, al bienestar y felicidad del PUEBLO.

Ya durante la ejecución del Ier. Plan Quin-  
quenal, en cumplimiento de sus determinaciones, cupo  
al Ministerio de Obras Públicas, por intermedio de es-  
ta Repartición, desarrollar un armónico plan de cons-  
trucciones y trabajos, de los cuales el litoral flu-  
vial, cuya economía se vió reactivada con la implanta-  
ción del remolque por empuje, brinda, en particular,  
una prueba irrefutable.

Asimismo, por su especial significación en  
cuanto atañe a un importante aspecto de la función es-  
pecífica de esta Dirección Nacional, debe destacarse,

además, la alta capacitación adquirida por la misma en materia de dragado, al disponerse y concretarse la renovación de su anticuado plantel flotante, mediante la adquisición de nuevas y poderosas unidades, exponentes acabados de la más moderna técnica.

Y refirmando en esta materia el sentido altamente nacional, norte de toda la acción de Gobierno desarrollada por el General Perón, el 2º Plan Quinquenal, magna empresa para cuya ejecución se apresta el pueblo íntegro de la Patria, nos presenta entre sus objetivos fundamentales, determinantes de la política permanente y definida de la Nación, el correspondiente a su Capítulo XXV. Puertos, que dispone que en materia de puertos y vías navegables la acción del Estado deberá satisfacer adecuadamente las necesidades de la distribución interna de la producción, los movimientos de las cargas de importación y exportación, y los movimientos de pasajeros con la máxima eficiencia y economía.

Esta clara concepción de lo que en la materia es aspiración irrenunciable de la República, está desarrollada por objetivos generales, asimismo permanentes hasta su total realización, para alcanzar la cual no hay término fijado.



De entre estos objetivos generales corresponden al Ministerio de Obras Públicas:

El Objetivo General 1. Planificación y coordinación de los puertos y vías navegables, que fija que las construcciones y el movimiento portuarios serán planificados, como parte del sistema integral de transportes del país. Serán perfeccionadas las vías navegables y habilitadas nuevas vías interiores, a fin de disponer de un sistema coordinado que permita: abaratar los transportes, intensificando al máximo el movimiento ferro-fluvial y caminero-fluvial; utilizar racional y eficientemente todos los medios de transporte, descongestionando el sistema ferroviario según convenga; y promover el desarrollo de nuevas zonas económicas y la descentralización industrial.

El Objetivo General 2. Construcciones portuarias, que establece que las construcciones portuarias, por su magnitud e importancia, serán realizadas en general, directamente por el Estado.

El Objetivo General 3. Dragado y balizamiento de las vías navegables, que determina que la profundidad de las vías navegables y de los accesos de los puertos, así como la eficiencia del balizamiento, serán mantenidas en función del volumen del movimiento máximo y en relación con la conformación natural de



los ríos y la seguridad de la navegación, de acuerdo con las siguientes bases:

- a) La profundidad de los ríos deberá disminuir escalonadamente de acuerdo con la racional densidad del tránsito;
- b) Los dragados y balizamientos serán sistematizados para permitir la eficiente utilización de los equipos; y
- c) El servicio de balizamiento deberá prestarse con máxima eficiencia y economía.

Otro aspecto de destacada importancia para esta Repartición, está señalado por el Objetivo General 9. Astilleros, talleres y servicios auxiliares, de la parte que establece que a fin de permitir la reparación y conservación de la flota nacional y el adecuado desarrollo de la industria naval, el Estado realizará y auspiciará el equipamiento de los astilleros y talleres del Estado.

Finalmente, el Objetivo General 12. Investigaciones, fija que la investigación tecnológica, especialmente la hidráulica y edafológica, será auspiciada y desarrollada por el Estado, a fin de aplicar sus resultados a la construcción y explotación de puertos.

Hasta aquí, los objetivos generales que, re-



pito, tendrán vigencia hasta su total terminación, pues, en rigor, señalan normas y medios para lograr el objetivo fundamental.

Emergentes de ellos, y para servirlos, el Plan de Gobierno determina los objetivos especiales, es decir, las realizaciones a cumplirse durante el desarrollo del 2º Plan Quinquenal, entre los años 1953 y 1957, ambos inclusive, que concretan la labor que deberá desarrollar la Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables en el quinquenio mencionado, de cuya importancia constituye elocuente índice, el hecho que su enunciación alcanza casi a llenar todo un capítulo del Plan, el ya citado capítulo XXV. No menos significativo en ese sentido, es que el rubro Puertos y Vías Navegables, merezca el tercer lugar en el orden de prioridades fijado en el Capítulo XXX. Inversiones del Estado, Objetivo Especial 1, que establece que durante el quinquenio, las inversiones del Estado serán orientadas preferentemente hacia las realizaciones de carácter retributivo, que contribuyan a la consolidación de la Justicia Social, la Independencia Económica y la Soberanía Política de la Nación.

En presencia pues, del importante aporte que para el éxito del 2º Plan Quinquenal tiene oportunidad

... pito, tendrán vigencia hasta su total terminación, pues, en rigor, señalan normas y medios para lograr el objetivo fundamental. Emergentes de ellos, y para servirlos, el Plan de Gobierno determina los objetivos especiales, es decir, las realizaciones a cumplirse durante el desarrollo del 2º Plan Quinquenal, entre los años 1953 y 1957, ambos inclusive, que concretan la labor que deberá desarrollar la Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables en el quinquenio mencionado, de cuya importancia constituye elocuente índice, el hecho que su enunciación alcanza casi a llenar todo un capítulo del Plan, el ya citado capítulo XXV. No menos significativo en ese sentido, es que el rubro Puertos y Vías Navegables, merezca el tercer lugar en el orden de prioridades fijado en el Capítulo XXX. Inversiones del Estado, Objetivo Especial 1, que establece que durante el quinquenio, las inversiones del Estado serán orientadas preferentemente hacia las realizaciones de carácter retributivo, que contribuyan a la consolidación de la Justicia Social, la Independencia Económica y la Soberanía Política de la Nación. En presencia pues, del importante aporte que para el éxito del 2º Plan Quinquenal tiene oportunidad





...de efectuar el Ministerio de Obras Públicas por inter-  
 medio de esta Repartición, experimento la más viva sa-  
 tisfacción al pasar revista de los objetivos determi-  
 nantes de su cometido, cuyo conocimiento interesa muy  
 especialmente a todo el personal de esta Dirección Na-  
 cional, sin distinción alguna, cualquiera sea la posi-  
 ción que ocupe el agente o la función que desempeñe,  
 la considere humilde o la considere encumbrada, pues  
 cada uno ha de sentirse elemento indispensable de nues-  
 tro organismo en marcha hacia la consecución de los ob-  
 jetivos fijados que, insisto, tomando el claro concep-  
 to del Excelentísimo Señor Presidente, si son de todos  
 conocidos, permitirán concertar las voluntades, facili-  
 tar su orientación común y asegurar el feliz resultado  
 de nuestra acción.

El Objetivo Especial 1. Estudios, establece  
 que durante el quinquenio 1953/57 el Ministerio de O-  
 bras Públicas proseguirá en materia portuaria con la  
 realización de los estudios y proyectos necesarios pa-  
 ra ejecutar las obras que impone el desarrollo del  
 país.

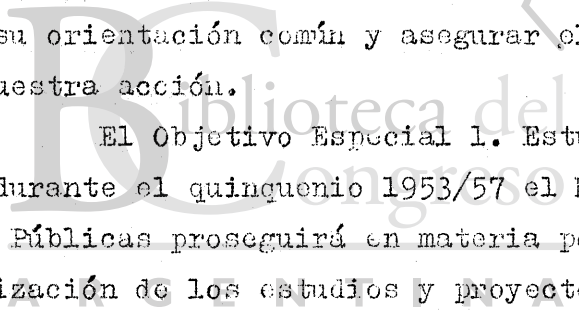
En relación con este objetivo, y concordante  
 con lo preceptuado por la Ley Orgánica dellos Ministe-  
 rios, que determina la competencia del Ministerio de



de efectuar el Ministerio de Obras Públicas por inter-  
 medio de esta Repartición, experimento la más viva sa-  
 tisfacción al pasar revista de los objetivos determi-  
 nantes de su cometido, cuyo conocimiento interesa muy  
 especialmente a todo el personal de esta Dirección Na-  
 cional, sin distinción alguna, cualquiera sea la posi-  
 ción que ocupe el agente o la función que desempeñe,  
 la considere humilde o la considere encumbrada, pues  
 cada uno ha de sentirse elemento indispensable de nues-  
 tro organismo en marcha hacia la consecución de los ob-  
 jetivos fijados que, insisto, tomando el claro concep-  
 to del Excelentísimo Señor Presidente, si son de todos  
 conocidos, permitirán concertar las voluntades, facili-  
 tar su orientación común y asegurar el feliz resultado  
 de nuestra acción.

El Objetivo Especial 1. Estudios, establece  
 que durante el quinquenio 1953/57 el Ministerio de O-  
 bras Públicas proseguirá en materia portuaria con la  
 realización de los estudios y proyectos necesarios pa-  
 ra ejecutar las obras que impone el desarrollo del  
 país.

En relación con este objetivo, y concordante  
 con lo preceptuado por la Ley Orgánica dellos Ministe-  
 rios, que determina la competencia del Ministerio de



Transportes en la planificación de los puertos y vías navegables, ya S.E. el señor Ministro ha dispuesto con muy acertado criterio, que la Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables tome contacto con las reparticiones correspondientes del Ministerio de Transportes, a fin de realizar dichos estudios en el orden de prioridad que para los mismos resulte del programa de necesidades establecido por el expresado Departamento de Estado.

Por otra parte, cabe destacar que los organismos especializados de esta Repartición, se hallan ya abocados a la preparación de los elementos pertinentes, teniendo en cuenta sobre todo, la orientación especial fijada a las inversiones estatales por el 2º Plan Quinquenal, al declarar "zonas especializadas de reactivación" a la Patagonia, Provincias Eva Perón y Presidente Perón, otros territorios nacionales y Delta del Río Paraná, y para cuyo mejor logro, S.E. el señor Ministro ha dispuesto que la Repartición cree dos nuevas dependencias; la División Patagonia con asiento en Río Gallegos y la División Delta, que jugarán un papel preponderante en el estudio y solución de los importantes problemas de nuestra competencia, en estas riquísimas regiones argentinas, lamentablemente olvidadas en la ac-



ción de gobiernos anteriores.

El Objetivo Especial 2. Obras Portuarias, fija que durante el quinquenio 1953/57 se realizarán en materia portuaria las siguientes obras: nuevos puertos de Camarones, Formosa, Barranqueras y Pocadas; iniciación de obras portuarias menores en Río Grande, Rawson, Eldorado y Esquina; prosecución de las construcciones en el Puerto de Comodoro Rivadavia y Puerto Nuevo; la reconstrucción de muelles y la realización de obras nuevas en la ciudad Eva Perón y Puerto Madero; ampliación y terminación de trabajos de completamiento general y obras anexas en Quequén, Mar del Plata, Corrientes, Bahía Blanca, Concepción del Uruguay, Gualaguaychú y otras localidades con trabajos de menor importancia; e iniciación del puerto carbonero de Río Gallegos.

A través del programa enunciado, se advierte claramente que las obras portuarias propiamente dichas, a realizar durante el quinquenio, integran armónicamente la unidad de planificación, pues ellas serán ejecutadas, con preferencia, en las mencionadas "zonas especializadas de reactivación", para promover y fomentar su progreso. Específicamente son de esta índole los nuevos puertos a construir en Camarones (Zona Militar de Comodoro Rivadavia), en Formosa (Territorio Nacio-

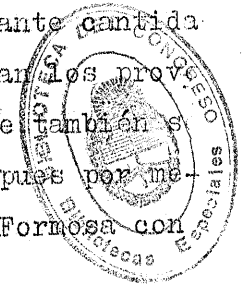
Biblioteca del Congreso  
ARGENTINA

nal del mismo nombre), Barranqueras (Provincia Presidente Perón), y Posadas (Territorio Nacional de Misiones).

La habilitación del puerto en la Bahía de Comarones, exigida desde hace tiempo por las necesidades de la población de su amplia zona de influencia, permitirá acortar los recorridos hasta el punto de embarque -con el correspondiente beneficio económico- de los productos rurales de la misma, que actualmente deben ser derivados hacia los puertos de Comodoro Rivadavia, al sur, o Madryn, al norte.

Para esta realización, la Dirección Nacional ha proyectado un muelle y diversas instalaciones portuarias complementarias, que lo capacitarán para llenar la función a que está llamado.

En cuanto al puerto de Formosa, con cuya ejecución se dará término a una anómala y lamentable situación, cabe decir que ha de contribuir no sólo al mayor desarrollo de las grandes posibilidades económicas del territorio, dando salida a una importante cantidad de sus productos, -entre los que se destacan los provenientes de la industria forestal, sino que también servirá a una más vasta zona de influencia, pues por medio del ferrocarril que une la ciudad de Formosa con



Biblioteca del Congreso

ARGENTINA

Embarcación, en la provincia de Salta, tendrá también acceso al puerto, parte de la producción de esta provincia.

Vinculado por el Ferrocarril Nacional General Belgrano, con las provincias de Santiago del Estero, Salta y Jujuy, el puerto de Barranqueras en la Provincia Presidente Perón, actualmente el cuarto en importancia entre los puertos del país, en general, y el primero entre los de cabotaje fluvial propiamente dicho, por la magnitud de su movimiento, concentra obligadamente la salida fluvial de la producción de una rica y vasta zona del norte del país; de ahí el volumen de su tráfico de algodón y derivados, extracto de quebracho, aceite de lino, azúcar, etc.

Las obras a realizar en este puerto durante el 2º Plan Quinquenal, se han proyectado, no sólo tomando en consideración las circunstancias apuntadas anteriormente, sino previendo las necesidades que ha de crearle el hecho de que el Ministerio de Transportes ha establecido en él la cabecera del tránsito ferrofluvial.

Con respecto a Posadas, capital del Territorio Nacional de Misiones, sus actuales instalaciones portuarias resultan insuficientes para el constante in



cremento del movimiento de mercaderías de la zona, el que sin duda se hará más intenso con la profundización del Alto Paraná en el tramo Corrientes-Posadas, prevista también en el 2º Plan Quinquenal, y a la cual, por su envergadura y características especiales, habré de referirme más adelante.

Correspondiendo, pues, a las crecientes necesidades de su rica zona de influencia, y previéndolas aún mayores, Posadas será dotada de nuevas y completas instalaciones portuarias a construir sobre la Laguna San José, al nordeste del actual puerto.

Además de la construcción de los nuevos puertos a que acabo de referirme, el Plan de Gobierno determina también la iniciación de obras menores, en los puertos de Río Grande (Gobernación Marítima de Tierra del Fuego), en Rawson (Territorio Nacional del Chubut), en Esquina (Provincia de Corrientes), y en Eldorado (Territorio Nacional de Misiones).

Estas obras, aunque calificadas de menores, permitirán acrecentar notablemente la capacidad de cada uno de los puertos mencionados, y contribuirán por lo tanto a que los mismos puedan cumplir eficazmente la función que les corresponde, como factores importantísimos en el progresivo desenvolvimiento económico de



sus respectivas zonas de influencia.

Asimismo durante el quinquenio, esta Dirección Nacional proseguirá desarrollando el plan general de obras correspondiente al Puerto Nuevo de esta Capital, con vistas a completar las instalaciones ya existentes, a fin de que sus servicios se cumplan con la economía y eficiencia propias de un puerto de ultramar tan importante como éste de que se trata.

Entre las obras a ejecutar, merece destacarse la integración del plan general de vías férreas, tan necesario para agilizar y facilitar el movimiento de trenes; a este fin es de fundamental interés la construcción del túnel para vías férreas que conectará los sistemas de los puertos Nuevo y Madero, eliminando al mismo tiempo los inconvenientes que sufre el intenso tránsito de vehículos y peatones, por los cruces a nivel de las calles San Martín y Maipú.

De significativa importancia es también la construcción del puente que, para vincular la ciudad con el Nuevo Puerto, habrá de iniciarse durante el período; dicho puente, en la prolongación de la calle Pueyrredón, llenará una sentida necesidad, pues bien sabemos que actualmente no es posible el acceso al Puerto en el extenso tramo de 3 Km. que media entre las ca-

Biblioteca del Congreso  
ARGENTINA

lles Maipú y Salguero.

En el Puerto Madero se proseguirá con la renovación de los muelles de Dársena Sud, incluyendo sus calzadas y vías férreas; asimismo se llevará a cabo la prolongación de la escollera de defensa del antepuerto y la construcción de instalaciones menores para diversos servicios que cumplen sus tareas en la zona.

Y en el puerto de la ciudad Eva Perón continuarán los trabajos de reconstrucción y consolidación de los muros de atraque del Dock Central y la reconstrucción de la escollera este del canal de acceso al citado puerto.

Destaco finalmente, en materia de obras portuarias, que además de proseguir con las construcciones en el puerto de Comodoro Rivadavia, y llevar a cabo un plan de ampliación y terminación de trabajos de completamiento general y obras anexas en Quequén, Mar del Plata, Corrientes, Bahía Blanca, Concepción del Uruguay, Gualaguaychú y otras localidades de los litorales marítimo y fluvial, esta Dirección Nacional deberá iniciar la construcción del puerto carbonero de Río Gallegos.

Extraordinaria importancia reviste esta obra que ha de llevar a cabo el Ministerio de Obras Públicas

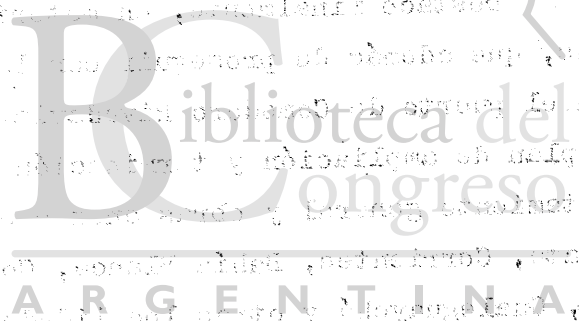




por intermedio de esta Repartición, y por cuenta de Em  
 presas Nacionales de Energía, a través de su Adminis-  
 tración General de Combustibles Sólidos Minerales, pues  
 la realización de la misma contribuirá, en alto grado,  
 al autoabastecimiento del país en materia de combusti-  
 bles, y por tanto a la promoción económica general, de-  
 tinada primordialmente al mejoramiento del nivel de vi-  
 da y bienestar del Pueblo.

Las obras proyectadas, para cuya realización  
 se ha de llamar a licitación dentro de breve plazo, con-  
 sisten en una dársena esclusada, para que los barcos  
 puedan operar en un recinto de aguas tranquilas, a las  
 cuales no afecten las importantes oscilaciones de ma-  
 reas que en el lugar alcanzan a una variación de unos  
 14 metros, entre pleamar y bajamar.

Esa dársena estará provista de los dispositi-  
 vos mecánicos necesarios para permitir el embarque del  
 carbón, a un régimen de 1.000 toneladas por hora, ha-  
 biéndose previsto la formación de un acopio que al mis-  
 mo tiempo que asegure la continuidad de los embarques,  
 frente a posibles interrupciones en el tránsito ferro-  
 viario, permita proseguir la recepción del carbón envi-  
 do desde la mina, en el caso eventual de falta de emba-  
 caciones.





El puerto de Buenos Aires se encuentra en una evidente condición de atraso, en cuanto se refiere a las comodidades que brinda a los pasajeros de ultramar.

En efecto; un viejo galpón ubicado en uno de los costados de Dársena Norte, a cuyo frente atracan los barcos, constituye la única comodidad en que deben cumplirse las formalidades aduaneras a que son sometidos los pasajeros de llegada, con las consiguientes molestias, circunstancialmente agravadas por las prolongadas esperas que se originan, cuando se produce la llegada simultánea de varios vapores, que por las reducidas dimensiones del muelle deben amarrar en segunda y tercera andana.

El embarco de pasajeros para el exterior, ante carencia de mejores instalaciones, se efectúa por lo general en los muelles del Puerto Nuevo, inadecuado para tal servicio, lo que se hace sentir sobre todo en los días de mal tiempo, ya que los embarcos se cumplen prácticamente a la intemperie.

Para suprimir tal estado de cosas, que tan poco conciben con la jerarquía del Puerto de Buenos Aires y la importancia del tránsito de pasajeros que soporta, así como los numerosos barcos que a él acceden,

Biblioteca del  
Congreso  
ARGENTINA

la Repartición, en cumplimiento de las determinaciones del 2º Plan Quinquenal, ha proyectado la construcción de una moderna Estación Marítima a ubicarse sobre espigones, que se emplazarán en el antepuerto Norte de Puerto Madero, dotados de los muelles necesarios para permitir el atraque simultáneo de cinco unidades.

Como obra arquitectónica, contará con un edificio de gran magnitud, que permitirá atender simultáneamente los pasajeros de esos cinco barcos y dotado de todas las comodidades necesarias, con confiterías, oficinas de las empresas de navegación, locales sanitarios, depósitos para equipajes, oficinas de correos, etc.

Cabe señalar que el número de pasajeros que deben atenderse anualmente alcanza la importante cifra de 250.000 y que el número de barcos ha alcanzado a un promedio anual de 600, con días en que han llegado hasta cinco.

La ejecución de esta Estación Marítima ha de exigir la prolongación previa de los conductos de desagüe de la ciudad, que desembocan actualmente al costado de los Talleres de Marina de la Dársena Norte, obra que también se ha previsto en el 2º Plan Quinquenal.

Análogo al cuadro de atraso presentado por



la República de Argentina, en cumplimiento de las obligaciones  
 del Sr. Juan Manuel de Rosas, de promover la construcción  
 de una moderna Estación Fluvial en el Delta del Paraná, para  
 que se facilite el tránsito de los vapores de servicio de  
 cabotaje marítimo y de la costa uruguaya. Tanto el des-  
 censo como el acceso a bordo y el trayecto hasta las  
 dependencias aduaneras, precariamente instaladas en u-  
 nos galpones para mercaderías, debe realizarse a la in-  
 temperie, con las consecuentes molestias para los via-  
 jeros.

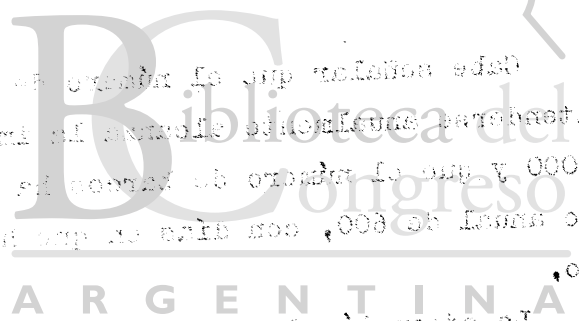
Este cuadro también ha de verse totalmente  
 modificado con la construcción de una Estación Fluvial  
 cuyas instalaciones, adecuadas al intenso movimiento  
 que ha alcanzado la cifra de 300.000 pasajeros por año,  
 se han de desarrollar dentro del perímetro de 2 manza-  
 nas.

En la zona cabecera del Delta del Paraná, en  
 la confluencia de los ríos Tigre y Luján, se ha previs-  
 to la construcción de dársenas, muelles y edificios, pa-  
 ra concentrar allí todos los servicios de pasajeros y  
 encomiendas del Delta, y de una parte de la costa uru-  
 guaya. Estas instalaciones, sumamente necesarias dado  
 el incremento constante del movimiento de la zona, se-

las instalaciones que el Puerto de Buenos Aires ofrece  
 en su dársena norte a los pasajeros de ultramar, es el  
 que puede observarse en la dársena sud, en cuyos muc-  
 lles del costado oeste amarran los vapores de servicio  
 de pasajeros de los ríos Paraná, Paraguay y Uruguay, de  
 cabotaje marítimo y de la costa uruguaya. Tanto el des-  
 censo como el acceso a bordo y el trayecto hasta las  
 dependencias aduaneras, precariamente instaladas en u-  
 nos galpones para mercaderías, debe realizarse a la in-  
 temperie, con las consecuentes molestias para los via-  
 jeros.

Este cuadro también ha de verse totalmente  
 modificado con la construcción de una Estación Fluvial  
 cuyas instalaciones, adecuadas al intenso movimiento  
 que ha alcanzado la cifra de 300.000 pasajeros por año,  
 se han de desarrollar dentro del perímetro de 2 manza-  
 nas.

En la zona cabecera del Delta del Paraná, en  
 la confluencia de los ríos Tigre y Luján, se ha previs-  
 to la construcción de dársenas, muelles y edificios, pa-  
 ra concentrar allí todos los servicios de pasajeros y  
 encomiendas del Delta, y de una parte de la costa uru-  
 guaya. Estas instalaciones, sumamente necesarias dado  
 el incremento constante del movimiento de la zona, se-



rán complementadas con otras para servicios de la Prefectura Nacional Marítima y Direcciones Nacionales de Aduanas y Puertos.

Cumpliendo el Objetivo Especial 6. Riachuelo, se proseguirá con la construcción de muelles y defensas a lo largo del citado curso de agua, como así también el dragado del mismo 4 m. bajo c. r. o.

La República Argentina que dispone de los más grandes caminos fluviales del mundo, que al presente se están aprovechando en forma cada vez más completa y racional constituyendo un insuperable elemento de vinculación económica entre distintas regiones del país, ha hallado al mismo tiempo en ellos una valla de difícil superación, para la vinculación de los sistemas económicos y sociales de sus orillas. Así vemos, en el caso particular de nuestra Mesopotamia, que el caudaloso Paraná la mantenía alejada -segregada, diríamos- del concierto del país, con detrimento del valiosísimo aporte que para la economía nacional constituyen sus inmensas riquezas naturales, explotadas gracias al patriótico esfuerzo de una población que se encontraba injustamente privada del acceso al resto de la Patria.

Para terminar con ese estado de cosas y ha-

Biblioteca del Congreso

ARGENTINA

cer de esos cursos de agua verdaderas rutas de aproximación y contacto de la ubérrima Mesopotamia argentina con el resto del país, se establecieron los servicios de balsas automóviles que a la fecha, y con la experiencia recogida, han puesto de manifiesto la necesidad de su perfeccionamiento, para poder darles el carácter de puentes flotantes, meta fijada por el Objetivo Especial 8. Servicios de balsas, al establecer que durante el quinquenio 1953/57 serán mejorados los servicios de balsas entre las localidades de Paraná y Santa Fe; Zárate y Puerto Costanza, y Corrientes y Lr ranqueras (a los que se agregarán en el futuro los Reconquista-Goya; Puerto Ocampo-Bella Vista y San vier-La Paz) mediante la reducción de recorridos por la habilitación de nuevas rutas y nuevos embarcaderos.

No obstante que el programa así trazado habla bien elocuentemente de la magnitud de la obra a realizar, se considera necesario, antes de pasar al detalle de los trabajos a cumplir, insistir en el profundo y trascendente sentido argentinista del logro perseguido, cuya consecución ha de marcar una etapa histórica en la relevante acción que en pro del progreso nacional, viene cumpliendo el Ministerio de Obras Públicas a través de su fecunda labor.

Biblioteca del Congreso

ARGENTINA

A tal fin, están en plena ejecución los trabajos referentes al acortamiento del recorrido de las balsas del servicio Paraná-Santa Fe, mediante la construcción de un camino sobre la isla Santa Cándida, desde el río Colastiné hasta frente a Paraná, y la construcción de una balsa que cruzará aqué, permitiendo que el recorrido de 26 Km., que en la actualidad realizan las balsas, quede reducido a sólo 3 Km. Estos trabajos se complementarán con nuevos atracaderos en la cabecera del camino mencionado.

En la ruta del servicio de balsas de Zárate a Costanza también están en plena actividad las obras de los tres atracaderos; uno, en el canal Martín Irigoyen y Río Paraná, frente a Zárate; otro, en el río Paraná Guazú y Pasaje Talavera, y el tercero en la margen izquierda del Paraná Guazú y Arroyo Brazo Largo; las obras de vialidad, que también están en avanzada etapa de construcción, permitirán que el recorrido fluvial actual de 42 Km., quede reducido a tan sólo 2 Km., limitándose las balsas a efectuar nada más que los cruces de los ríos Paraná de las Palmas y Paraná Guazú. Estas dos obras se encuentran en tal estado de adelanto en su ejecución, que se espera poder habilitarlas para fines del corriente año, o principio del próximo.



Asimismo en el transcurso del quinquenio que nos ocupa, se acortará la ruta que une los puertos de Corrientes y Barranqueras.

En los tres casos anotados, el acortamiento del recorrido de las balsas, abreviando notablemente la duración de los viajes, transformará fundamentalmente la función de las mismas, pues de un servicio de navegación que en la actualidad constituyen, se convertirán, como ya se ha dicho, en verdaderos puentes flotantes, lo cual hará que al reducirse el tiempo que los vehículos deben permanecer a bordo, se incremente en forma notable el número de los que puedan ser transportados, acrecentándose así el volumen de tráfico, e impulsando, en consecuencia, la economía de las zonas de influencia.

Para alcanzar el Objetivo Especial 9. Vías navegables-Relevamientos hidrogeográficos, la Dirección Nacional, al tiempo que continuará con los estudios y relevamientos generales de costas y ríos, intensificará los relevamientos hidrogeográficos y complementarios en los ríos Uruguay, Santa Cruz (determinación de su navegabilidad), Gallegos (su régimen en relación con las futuras instalaciones portuarias), y en el sistema hidrográfico del Iberá, zona de vastas posi

Biblioteca del Congreso  
ARGENTINA

bilidades económicas.

Uno de los aspectos fundamentales de la labor de la Repartición, está reflejado en el contenido del Objetivo Especial 10. Dragado.

En este sentido, además del mantenimiento de las profundidades en los accesos de los puertos de la Capital, de la ciudad Eva Perón, Rosario, Santa Fe, Corrientes y otros fluviales -para lo cual se emplea con su máximo rendimiento el moderno y eficaz plantel de dragado- se prevén, en el quinquenio 1953/57, otros trabajos de dragado para la apertura de nuevas rutas y mejoras de las existentes, pudiend mencionarse las referentes al nuevo acceso al Puerto de Santa Fe, la rectificación y ensanche del riacho del mismo nombre, del canal de vinculación entre los ríos Sauce y Paraná Guazú, del canal de vinculación entre los arroyos Nancay y Martínez, y nuevos cortes en el sistema de riachos de acceso al puerto de Victoria, los que facilitarán el tráfico fluvial entre éste y el de Rosario.

Trabajos de dragado de mayor profundización se realizarán en el Río de la Plata y Delta del Paraná, en los ríos Paraná, Uruguay y afluentes, como asimismo en los puertos marítimos y sus accesos, para facilitar la cónoda operación de las embarcaciones de mayor cala

do. Entre estos trabajos merece especial mención, la profundización del canal costanero entre el puerto de la Capital y el río Paraná de las Palmas, que permitirá la navegación de ultramar, con la consiguiente reducción en el recorrido de los barcos con destino a los puertos de Rosario y Santa Fe.

Por sus características especiales cabe destacar, en este rubro, los trabajos referentes a la profundización del Alto Paraná, en el tramo Corrientes-Po<sup>s</sup>adas, donde por la naturaleza del cauce deberán afrontarse importantes derrocamientos en las zonas de los rápidos del Apipé y otros. Para poder llevar a cabo estos trabajos, a cuyo fin la Repartición ha iniciado ya tareas a título de ensayo y experimentación, será necesaria la adquisición de modernos y poderosos equipos.

Las soluciones que se estudian al respecto, no descartan por cierto la necesidad de afrontar en el futuro, incluso, obras de la magnitud de un canal lateral en la zona del Apipé, el cual, al permitir la más amplia utilización de la vía navegable, al tiempo que proporcionaría un importante aprovechamiento hidroeléctrico, aproximaría de una vez por todas las más distantes regiones de la Patria a ese privilegiado extremo de nuestro litoral fluvial.



El presente informe, que se encuentra en el expediente de la Dirección Nacional de Obras Públicas, tiene como finalidad informar al Honorable Congreso de la Nación sobre el estado de avance de los trabajos de construcción y habilitación de edificios destinados a talleres y demás instalaciones para ampliar y completar el Astillero Central, el nuevo astillero y los servicios del interior de esta Dirección Nacional. Y el Objetivo Especial 11. Astilleros y Talleres. Planteles de dragado y equipos terrestres, dispone que durante el quinquenio 1953/57 se realizarán:

Finalmente, y tocando a su término la consideración de los objetivos especiales cuya ejecución corresponde al Ministerio de Obras Públicas por intermedio de esta Dirección Nacional, es de señalar que en concordancia con la magnitud e importancia de las tareas a realizar, el Capítulo XXV que nos ocupa, determina, asimismo, los objetivos a cargo de esta Repartición, cuyo cumplimiento contribuirá a capacitarla en un más alto grado para afrontar el plan de trabajos referido sucintamente durante el curso de esta exposición.

En efecto: el Objetivo Especial 7. Edificios y equipamiento, establece que durante el período 1953/57, se realizará la construcción y habilitación de edificios destinados a talleres y demás instalaciones, para ampliar y completar el Astillero Central, el nuevo astillero y los servicios del interior de esta Dirección Nacional. Y el Objetivo Especial 11. Astilleros y Talleres. Planteles de dragado y equipos terrestres, dispone que durante el quinquenio 1953/57 se realizarán:

- a) La construcción, armado y acondicionamiento de planteles de dragado;
- b) El equipamiento y aprovisionamiento de ma





Con lo dicho, queda expuesta la tarea que en orden a lo prescripto por el 2º Plan Quinquenal, deberá cumplir el Ministerio de Obras Públicas de la Nación por intermedio de la Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables.

La tarea está planificada, perfecta y ajustadamente. Cabe recordar ahora, palabras del Excelentísimo señor Presidente de la Nación: "Un plan no es una obra de arte si no se realiza".

A realizar, pues.

Esta Dirección Nacional, señor Ministro, espera, mejor aún, con sereno optimismo guarda el firme convencimiento de que, dentro de la capacidad que en el orden financiero le sea conferida, al término del quinquenio podrá presentar a V.E. la suma de las realizaciones que le son encomendadas, y que habrá de asegurar su participación en el aporte total que, seguramente, ofrecerá el Ministerio de Obras Públicas a la concreción en obra de arte, de este magnífico y excepcional documento que en mérito a la originalidad de su concepción y al método de su trazado, es hoy el 2º Plan Quinquenal.

Cuenta para ello esta vieja y prestigiosa Repartición, con un organismo cuya idoneidad y pujanza

Biblioteca del  
Congreso  
ARGENTINA

tuviera la gentileza de destacar V.E., en su clara y medulosa exposición sobre el Plan que nos ocupa.

Y cuenta con algo más. Cuenta con el patriotismo de cada uno de sus obreros, empleados y técnicos, quienes cabalmente compenetrados de la responsabilidad que les alcanza en el éxito de la empresa, sumarán voluntades y redoblarán esfuerzos, hasta alcanzar los objetivos cuya realización contribuirá, como lo quiere el Objetivo Fundamental del Plan, a "Consolidar la independencia económica para asegurar la justicia social y mantener la soberanía política", en pos de la felicidad del pueblo y de la grandeza definitiva de la Patria, clarividente ideal concebido por el genio de Perón, y hecho luz inextinguible por el supremo sacrificio de EVA PERON.

Biblioteca del Congreso  
ARGENTINA

Biblioteca del Congreso  
ARGENTINA