

B.P.
B.442



MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS DE LA NACION
DIRECCION DE DIFUSION

BIBLIOTECA RENOVADA

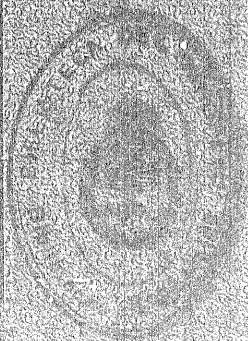
Difusión del

SEGUNDO PLAN QUINQUENAL DE GOBIERNO

CONFERENCIAS PRONUNCIADAS POR
FUNCIONARIOS SUPERIORES DEL
DEPARTAMENTO DURANTE EL
TERCER Y CUARTO TRIMESTRE DE 1963

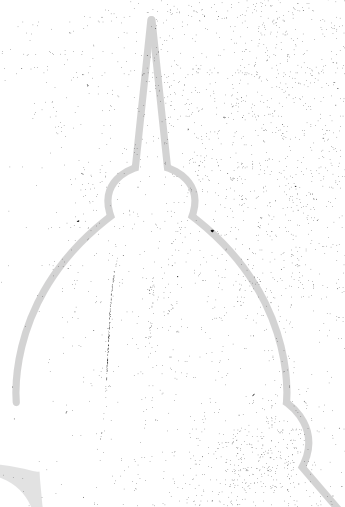
ARGENTINA

BUENOS AIRES

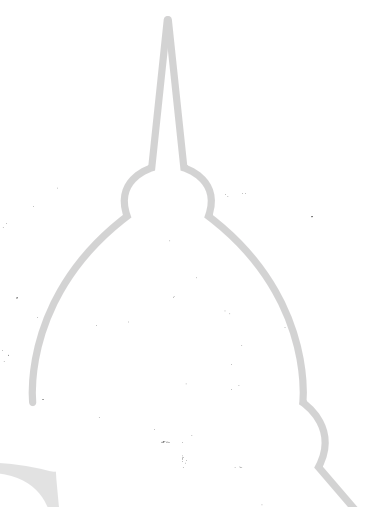


CONGRESO - Aspecto ECONOMICO

l. 6
FN-IV-h-17



Biblioteca del
Congreso
ARGENTINA



Biblioteca del
Congreso
ARGENTINA

2° Plan Quinquenal

*"La función fundamental
de gobierno es conducir
al Pueblo organizado
por la persuasión, con
buena voluntad y alegría"*





~~*~~

310562



Excelentísimo Señor Presidente de la Nación Argentina
General de Ejército don Juan Perón



Dijo el GENERAL PERON
al presentar al H. Congreso de la Nación el

«Que cada argentino sepa que él no
«es un espectador en este plan, sino que,
«cualquiera sea su situación — la más
«encumbrada o la más humilde—, tiene
«una tarea que cumplir en la realización
«del Segundo Plan Quinquenal. Cuando
«cada uno de los argentinos sepa que
«este plan del Pueblo ha de ser cumplido
«integralmente por el Pueblo, y cuando
«cada argentino se persuada de su
«necesidad de pensar en estos objetivos
«todos los días y de que realiza una
«acción para cumplirlos, el éxito del plan
«está total y absolutamente asegurado».

S
E
G
U
N
D
O

P
L
A
N

Q
U
I
N
Q
U
E
N
A
L

*De la quinta disertación verbal sobre la forma de
enunciación del Segundo Plan Quinquenal,
pronunciada el 13 de febrero de 1953*



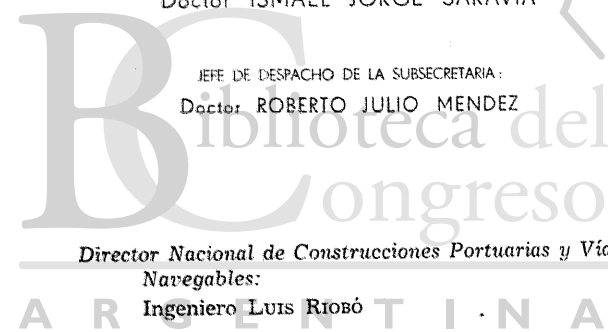
AUTORIDADES

MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS DE LA NACION:
Ingeniero **ROBERTO M. DUPEYRON**

SECRETARIO PRIVADO:
Sr. **CARLOS GUEVARA LABAL**

SUBSECRETARIO DE OBRAS PUBLICAS:
Doctor **ISMAEL JORGE SARAVIA**

JEFE DE DESPACHO DE LA SUBSECRETARIA:
Doctor **ROBERTO JULIO MENDEZ**



Director Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables:

Ingeniero **LUIS RIOBÓ**

Director General de Dragado, Hidrografía y Balizamiento:
Ingeniero **HORACIO MELO FAJARDO**

Director General de Construcciones:
Ingeniero **LEÓN ELÍAS GARAI**S

Director General de Astilleros y Talleres:
Ingeniero **JOSÉ MARÍA COURREGES**

Director Nacional de Arquitectura (a cargo):

Ingeniero CARLOS A. VIEIRO

Director General de Construcciones:

Arquitecto AMADEO J. M. PEZZANO

Director General de Contralor:

Ingeniero GEREMÍAS NASTRI

Director General de Estudios y Proyectos:

Arquitecto ROBERTO QUIROZ

Director Nacional del Catastro:

General de División (R.) OTTO H. HELBLING

Director General de Catastro Físico:

Ingeniero MANUEL V. CARBONELL

Director General de Mensuras:

Agrimensor EDUARDO L. MEYER

Director General de Catastro Jurídico:

Doctor EDUARDO J. FERRER MOYANO

*Director General de Contabilidad y Contralor
de Trabajos Públicos:*

Doctor JUAN ESPÓSITO

Director General de Asuntos Jurídicos:

Doctor CARLOS A. M. YOUNG

Jefe de la Oficina de Sumarios:

Doctor SATURNINO G. VARALLA

Director General de Materiales y Planteles:

Ingeniero ALDO A. CIÚFICI

Director General de Planteles, Equipos y Automotores:

Señor JULIO MAGDALENA

*Director General de la Industria de la Madera «Talleres
Nueva Argentina»:*

Ingeniero JUAN E. J. A. TARDITI

Director General de Suministros:

Señor LUIS O. SCHIRATTI

Director General de Personal:

Ingeniero JOSÉ B. PALADINO

*Director General de Construcción de Elevadores
de Granos:*

Ingeniero CARLOS A. VIEIRO

Director de Difusión del 2º Plan Quinquenal:

Señor AGUSTÍN ARES

Director de Asistencia Social:

Señor MARCELO PIERETTI

Director de Defensa Nacional:

Ingeniero JOSÉ B. PALADINO

*Director de la Comisión de Estudios y Obras
del Aeropuerto «Ministro Pistarini»:*

Ingeniero ALDO A. CIÚFICI

Inspector General del Ministerio:

Ingeniero ALBERTO M. B. PODESTÁ

Asesor Técnico del señor Ministro:

Ingeniero CIPRIANO VITES

Asesor Técnico del señor Ministro:

Ingeniero FEDERICO GODIO

VIALIDAD NACIONAL

Administrador General:

Ingeniero NICANOR ALURRALDE

Consejo de Administración:

Director General Técnico:

Ingeniero HIPÓLITO FERNÁNDEZ GARCÍA

Director General de Proyectos:

Ingeniero ENRIQUE HUMET

Director General de Obras:

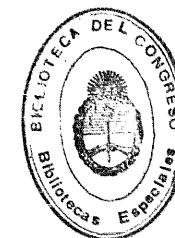
Ingeniero SECUNDINO GIARDINO

Director General de Finanzas y Contabilidad (interino):

Doctor ATILIO ANGEL PAGLINO

Director General de Asuntos Legales:

Doctor ROBERTO ANDRÉS MAÑÉ



OBRAS SANITARIAS DE LA NACION.

Administrador General:

Ingeniero HAMLET ENRIQUE d'AGNILLO

Subadministrador General y Director General Técnico:

Ingeniero GUSTAVO VICTORIO KREUTZER

Director General de Explotación:

Ingeniero PEDRO MARIÁTEGUI

Director General de Finanzas y Contabilidad:

Doctor SALVADOR G. MORRONE

Director General de Asuntos Jurídicos:

Doctor CARLOS A. M. YOUNG

Director General de Personal y Asistencia Social:

Doctor JOSÉ INCOLLÀ



BC Biblioteca del
Congreso
ARGENTINA

Conferencias pronunciadas
durante el tercer trimestre
de 1953



BC Biblioteca del
Congreso
ARGENTINA





I

La importancia del material mecanizado
y el
personal operante en el Segundo Plan Quinquenal

por el

Director General de Planteles, Equipos y Automotores

Señor Julio Magdalena

16 de julio de 1953

Ha expresado el Excelentísimo señor Presidente de la Nación en su clara exposición de difusión de los principios que inspiraron la proyección y realización del Segundo Plan Quinquenal de Gobierno:

«Nosotros buscamos a través del Segundo Plan Quinquenal, el perfeccionamiento de la conducta de nuestros ciudadanos, a fin de que, adaptados sus hábitos a principios de sobriedad y prudencia, cooperen con el gobierno y con toda la comunidad en la tarea de construir la felicidad y la grandeza común».

Esas palabras del Excelentísimo señor Presidente de la Nación han concretado elocuentemente la técnica que sustentó la proyección del Segundo Plan Quinquenal,

sobre la base de la apreciación, coordinación, centralización y contralor de la capacitación y esfuerzo personales.

En consideración a estos elevados postulados, debemos constituirnos en factores patrióticamente fervorosos de su conocimiento y propalación, con el propósito de aunar los esfuerzos individuales para consolidar el éxito de los objetivos trazados y, por ende, de la grandeza del país y el bienestar del pueblo, para quien fué concebido este Segundo Plan Quinquenal por nuestro genial Conductor.

El objeto de esta disertación es el de exponer la posición de esta Dirección General de Planteles, Equipos y Automotores, dentro del capitulado del Segundo Plan

Quinquenal, como prolongación de las tareas efectuadas en concordancia con lo establecido en el Primer Plan, determinando la unificación de los aspectos básicos de la obra a cumplir.

En el curso de esta breve exposición espero manifestar claramente mis puntos de vista respecto a la forma en que esta repartición llevará adelante las determinaciones del Plan, con el objeto de cooperar en la manera más eficiente al éxito de la obra de gobierno expuesta en el mismo, dentro de las posibilidades de nuestras fuerzas y nuestra capacidad.

El personal de esta Repartición comprende y apoya la política del Plan, porque entiende que en ella se basa la salvación de la Patria y de los trabajadores, unida al futuro de grandeza del país.

Las consideraciones expuestas precedentemente abonan el sentido histórico del momento que estamos viviendo y pensamos que cada uno de nosotros tiene la responsabilidad del bienestar de la Patria, para lo cual es necesaria la unión de los esfuerzos individuales, despojándonos de todo sentimiento subalterno para lograr el mayor éxito en la realización de las tareas asignadas.

Cabe expresar que el éxito en las tareas a desarrollarse, no se logrará sino trabajando firme e incansablemente, como lo hemos hecho hasta la fecha, para ir logrando los elevados objetivos propuestos.

Buscaremos entonces el máximo desarrollo de esfuerzos en cantidad y calidad, para lo cual es indudablemente necesario realizar una acción conjunta de subalternos y superiores que, con amplio sentido de cooperación, solucione las dificultades y problemas que lógicamente se presentarán.

Ha dicho el General Perón:

«Creo que ha llegado, no en la Argentina, sino en el mundo entero, el mo-

mento de cambiar los sistemas y tomar otros más humanos que aseguren la tranquilidad y rendimiento de las fábricas, talleres y oficinas».

Estas palabras, que se ven reflejadas en las múltiples determinaciones del Segundo Plan Quinquenal, son de aplicación en la vida toda de la Dirección General de Planteles, Equipos y Automotores.

Tocan las directivas del Plan a la misma en múltiples puntos, lo que se debe a las variadísimas especies de las tareas que desarrolla, tal vez diferenciándose totalmente por ello de las demás direcciones del Ministerio; en efecto, el organismo cuya dirección me honra desempeñar, realiza tanto construcciones como presta auxilio a las máquinas averiadas, repara desde el motor de un ventilador hasta los de las grandes grúas con que cuenta el Ministerio; encara complicados problemas de metalurgia, como los de organización del abastecimiento de repuestos para sus líneas de reparación total en cadena, a inaugurarse en un futuro cercano.

Los problemas obrero-sociales se hacen presentes en forma destacada en el planteo general de la Dirección, especialmente en estos momentos en que se encara la concentración de todas las instalaciones dispersas en una sola; aparecen entonces situaciones de desdoblamiento de funciones, de dificultad de los accesos para personal por domicilio alejado, de necesaria subordinación de jefes y encargados, etc. Menciono esto, sólo al pasar, pues he de tratarlo detalladamente más adelante. Incluso se ha visto necesitada la dirección, en algunos casos, de proveer vivienda para obreros especializados del interior, imposibilitados de solucionar su problema de alojamiento. Automotores, organismo que se encuentra prácticamente en su faz inicial de organización, ha debido siempre crecer mientras trabajaba, proveer a su ordenamiento administrativo con una mano, mientras con la otra aten-

día las exigencias, constantemente en aumento, creadas por la necesidad de máquinas en la obra pública.

Hoy mismo, cuando ya empieza a visualizarse un futuro más ordenado y los sacrificios pasados empiezan a dar frutos, necesariamente un poco inspidos todavía, por lo nuevos, aparecen nuevas tareas a realizar y nuevos sacrificios aun. Sin embargo, el que les habla confía en que, con la ayuda de Dios y la buena voluntad de todos sus compañeros, inspirados en los postulados del Plan del General Perón, se logrará llevar a la práctica lo ya planeado en buena parte y ejecutado en otra, es decir: **«el organismo técnico del Ministerio de Obras Públicas que atienda en forma integral la provisión de máquinas y vehículos de transporte de todas clases a sus reparticiones hermanas del Ministerio y que atienda a su mantenimiento y conservación de un modo que nada tenga que envidiar a los sistemas orgánicos similares, que se ponen en práctica en los países más adelantados del mundo».**

Antes de referirme, específicamente, a los dictámenes del Segundo Plan Quinquenal que considero de aplicación en el desarrollo de las funciones de la Dirección General de Planteles, Equipos y Automotores, creo conveniente hacer una breve reseña de lo que es materialmente la Dirección, para luego pasar al detalle de las soluciones previstas o en vías de ejecución dentro del Plan.

Fundamentalmente, Automotores consta de cinco talleres de reparación de máquinas, de un depósito de recepción y entrega de elementos y del garage central «Eva Perón», además, naturalmente, de las oficinas administrativas y de su Contaduría y de la Dirección General.

Debo agregar que los cinco talleres mencionados se encuentran repartidos entre la Capital y los terrenos que circundan al Aeropuerto, con muchos kilómetros de distancia entre sí. Dichos organismos atienden a la administración, organiza-

ción y mantenimiento de unas cuatro mil unidades, de las cuales aproximadamente la mitad corresponde a vehículos de transporte automotor, tanto Diesel como accionados a nafta. El resto de las unidades corresponde a un sinnúmero de tipos, tamaños y especies de maquinarias de todas las descripciones. Así, hay enormes guinchos, motoniveladoras, hormigoneras, cámaras de refrigeración, usinas, sistemas telefónicos, líneas de alta tensión, etc., sin contar todas las instalaciones que atienden a los trabajos de las anteriores, tales como tornos, máquinas-herramienta en general, hornos para tratamientos térmicos, equipos de ensayo, de medición, etc. Parte complementaria de los talleres mencionados la constituyen los depósitos de materiales y repuestos, con las correspondientes oficinas de pedidos de compra, atención de obreros en ventanilla, provisiones de necesidades, etc. La atención de las tareas y responsabilidades que someramente se han esbozado, la realiza Automotores con un plantel de unos 600 hombres, de los cuales aproximadamente 500 son personal obrero y técnico especializado.

Planteado así, esquemáticamente, el problema de Automotores, como se da en llamar a la Dirección General de Planteles, Equipos y Automotores, pasaré a su vinculación con los enunciados del Segundo Plan Quinquenal con el cual, se dijo, tiene numerosísimos puntos de contacto.

Es en el capítulo Industria donde encontramos destacada, con magistral clarividencia, la importancia fundamental para la Nación Argentina de todo lo relacionado con las artes mecánicas y en particular con las que se aplican a la producción de elementos del transporte automotor. Fíjense aumentos determinados para los renglones más importantes y establécese que el Gobierno Nacional auspiciará la fabricación de repuestos y accesorios. Inmensa es la importancia de frases, aparentemente tan sencillas, para la economía

del país todo. Sábese la dependencia de países extranjeros a que se vió sometida la Argentina hasta hace poco tiempo, en todo lo que representara maquinarias, vehículos automotores, etc. Encontrándose, afortunadamente, en vías de ejecución las soluciones que forman parte de la Impendencia Económica preconizada por nuestro Líder, a saber: la fabricación de vehículos en el país, surge en toda su magnitud el planteo de lo que será, dentro de pocos años, la industria derivada de la básica, es decir la del mantenimiento de los vehículos fabricados y también de los que se decida importar, y la fabricación de los repuestos y de los mil elementos accesorios de automóviles, camiones, tractores, etc. Pocos imaginan lo complejo, variado, fascinante y difícil de los múltiples problemas que constituyen la conservación de máquinas y vehículos. Se ha dicho que, en términos absolutos, resulta más difícil reparar una máquina que hacerla nueva. En efecto, en la fábrica, una vez preparada la cadena de montaje, organizado el abastecimiento y determinada la producción, se trata de repetir las tareas y se llega a una rutina de fabricación. En los talleres de reparación, y especialmente en aquellos que atienden a todas clase de maquinarias se presentan diariamente problemas enteramente nuevos y de grandes dificultades. Así por ejemplo, llega un tractor totalmente desgastado. Primera etapa: el desarme. Ello ya exige personal especializado en esas tareas; téngase en cuenta que hablamos de un taller de reparación de proporciones, del tipo que se planea en los Talleres «Director Félix G. Nicolini». A continuación, el problema de determinar cuáles piezas son utilizables, cuáles susceptibles de reparación y cuáles inútiles. Nuevamente se requieren técnicos especializados, o se corre el riesgo de perder eficiencia en forma vertical, al desechar elementos recuperables o al pretender reparar los inútiles. Las piezas desechadas deben comprarse en plaza, o bien fa-

bricarse en los talleres. Aparece la organización de compras que debe ser ágil y rápida, tanto para conseguir el repuesto, como para determinar su inexistencia. Luego el departamento de fabricación que, téngase en cuenta, debe emplear técnicas totalmente distintas a las del departamento recuperación de repuestos. En la organización prevista para Automotores, dichas secciones serán totalmente independientes, con sólo algunos servicios comunes. Observemos que, en el caso de nuestra máquina tipo que entró en taller, todavía no se ha comenzado la reparación propiamente dicha, a pesar de que varios organismos, oficinas y talleres trabajan en su beneficio. Una vez que se han reunido todos los elementos que humanamente puede preverse requerirá la máquina, ésta pasa a la sección montaje, donde se arman los repuestos abastecidos y donde comienza prácticamente su reparación. Esta fase de la operación es larga y con numerosas alternativas, pues inevitablemente aparecen nuevos faltantes, que deben proveerse. Antes de quedar terminada la reparación, se deben emplear otras secciones auxiliares, como pintura, ensayo de motores y mecanismos, pruebas en el terreno, etc. En nuestra modesta comparación entre los problemas de fabricante y los del reparador de gran número de máquinas, creemos haber demostrado las dificultades del segundo.

En fin, señores, para cumplir con los enunciados del Segundo Plan Quinquenal, Automotores encara actualmente una reorganización de sus procedimientos de conservación, que le permitirá mantener las 4000 unidades a su cargo en pie de eficiencia y satisfactorio funcionamiento. A tal efecto tiene ya en avanzado estado de realización el siguiente plan general:

1º La concentración de todas sus instalaciones en los terrenos de los actuales Talleres «Director Nicolini», situados en la ribera sur del Riachuelo, cercanos al Puente Uruburu. Con ese fin se construyó un modernísimo galpón de material de

unos 4000 m², que duplica la capacidad de otro existente, más antiguo. Esta obra se encuentra ya terminada. En vía de ejecución se halla la instalación de las secciones especializadas en su interior y muy avanzado el laboratorio de ensayo de motores pesados en dinamómetros hidráulicos, que en futuro próximo se entregarán con certificado de capacidad, rendimiento, curvas características, etc. En organización está la sección ajuste de motores Diesel. Las secciones rectificación y tornería general, están prácticamente en funcionamiento definitivo. Se trata de instalaciones modernas con sistemas de distribución eléctrica y de aire comprimido subterráneas, con múltiples bocas, equipo telefónico, etc. Se planea en estos talleres organizar a breve plazo un sistema de reparación de máquinas pesadas exclusivamente, que se aproximará al sistema de línea de montaje o producción en masa, en todo lo que permita la disparidad de las marcas y tipos de los equipos que ingresan. Esto último en colaboración con la Sección Recepción y Entrega de Elementos de la Dirección, la que confeccionará previsiones de necesidad de los distintos tipos de máquinas, tendiéndose a reparar simultáneamente las que sean idénticas. Todas estas actividades serán reguladas por una oficina técnica central, que contará con elementos especializados en las distintas ramas y por una oficina de Producción que determinará el flujo de las máquinas en reparación por las distintas secciones del taller, fijará prioridades de trabajo, confeccionará los programas de fabricación de repuestos según la disponibilidad de máquinas-herramienta preparará presupuestos, etc., etc.

Independientemente de todo lo descrito, se levantan actualmente galpones de mampostería y aluminio de tipo moderno, con superficie total de uno 4000 m² que se destinan a la reparación de automóviles, jeeps, y toda clase de vehículos livianos. Estas tareas se han realizado hasta la fecha en los Talleres Recoleta y del Aero-

puerto. La mudanza de los nombrados a los nuevos galpones se iniciará próximamente y una vez completada la concentración, en el término de aproximadamente 30 días, se comenzará con la instalación de un sistema de reparación tipo cadena de montaje para el reacondicionamiento total de los automotores. En este caso se presentan ventajas en comparación con las máquinas pesadas. En efecto, mientras que en el caso de aquéllas, los modelos, marcas, clases, etc., son dispares, el Ministerio cuenta prácticamente con automóviles de sólo dos marcas y del mismo modelo. Lo mismo puede afirmarse de los jeeps, presentes en número de unos 600. Nuevamente, será tarea de la Oficina de Producción adecuar los trabajos de manera que en una temporada se reacondicionen solamente automóviles Ford, en otros jeeps, Chevrolet, etc., Entiéndase que en los talleres a que me refiero, se practicará solamente la reparación a fondo de los vehículos, es decir motor, tapizado, instalación eléctrica, sistemas de enfriamiento, de lubricación, etc.; en otras palabras, que el coche que emerja de la línea de montaje y pase las pruebas que practicará la sección especializada, habrá sufrido un proceso similar al de fábrica. En este taller no se efectuarán reparaciones parciales de vehículos.

Para ese otro tipo de reparación se instalará un taller «ad hoc» que, naturalmente, trabajará sin sistema determinado de producción. Los nuevos galpones mencionados se encuentran ya bien adelantados y es seguro que para fines del corriente mes se encontrarán prácticamente terminados. Debo destacar, aunque no es modesta, que el trabajo de construcciones a que me he referido fué ejecutado por Automotores, prácticamente sin colaboración exterior, robando gente de sus propios talleres y sólo con peones facilitados por la Dirección Nacional de Arquitectura pero, especialmente, con la magnífica buena voluntad de los muchachos y técnicos de los Talleres Nicolini.

En los terrenos de los mismos hay también, ya instalados, talleres independientes de los mencionados, tales como el de refrigeración, que atiende todas las cámaras frigoríficas del Aeropuerto y los equipos acondicionadores de aire del Ministerio, el de pinturería, electricidad industrial y otros de servicios generales. Esperamos que pronto se levante en el recinto de Talleres Nicolini un pequeño pueblo de 500 almas laboriosas, que hagan realidad completa este sueño, ya parcialmente consumado, del que les habla.

Para la atención de todo ese personal hay un comedor excelente, de tipo cooperativo económico, y se encuentra en vías de organización una pequeña proveeduría. Huelga aclarar a los presentes, que en un desarrollo industrial de este tipo hay que hacerlo todo, como cuando se levanta una nueva población. Se presentan problemas de aprovisionamiento de agua, de antiguos drenajes insuficientes para la nueva ampliación, de escasez de teléfonos, de falta de pavimentos, etc., todo ello mientras se trata de mantener elevada la producción de los talleres actuales que, naturalmente, no pueden descuidarse pues la demanda de máquinas para obras públicas es siempre intensa.

2º La organización y ordenamiento de la Oficina de Control Repuestos y Abastecimiento. Aunque a primera vista este objetivo no aparece como de importancia fundamental, puede afirmarse que, si no se logra la racionalización de la adquisición de repuestos y los diversos elementos accesorios de las máquinas, así como la formación de un stock de repuestos importante, en vano se habrá trabajado para la instalación de todo lo descrito. En efecto, poca producción puede alcanzar la más perfecta instalación, si el obrero no cuenta con el elemento necesario, en la cantidad correcta, de la mejor calidad y en el momento oportuno. Automotores ha encarado el problema adoptando las siguientes medidas principales:

a) Agilización de la Oficina de Compras y Licitaciones;

b) Confección de listas para elementos de stock, sobre base de la existencia para un año; ya se encuentran parcialmente concluidas. Se choca aquí con el gran inconveniente de contar el Ministerio con maquinarias de las más variadas marcas, debiendo en consecuencia multiplicarse las previsiones y adquisiciones;

c) Se ha dado comienzo a las adquisiciones para formar las reservas mencionadas, algunas de las cuales se encuentran a cargo de Automotores y otras las realiza su repartición hermana: Suministros. Aquí conviene comentar brevemente la importancia de que Automotores cuente con cierta elasticidad en sus adquisiciones menores de repuestos. En efecto, imposible resulta exigir gran producción de nuestros importantes talleres, si no puede proveérseles de aquellos repuestos que van siendo necesarios durante la reparación de una máquina, y con cierta prontitud. Se llegaría al cuadro de un gran número de maquinarias desarmadas y a la espera de repuestos, amén del natural deterioro que sufrirían muchas de sus piezas y mecanismos. Dicha situación adquiere sus mayores proporciones cuando se trata de elementos que escasean en plaza, por ser de importación o algún otro motivo. En fin, señores, esta Dirección espera resolver definitivamente su abastecimiento de repuestos, vital para el desarrollo de sus funciones, durante este año y el próximo. Solicita y contará, sin duda, con el especial apoyo de los funcionarios del Ministerio, para el logro de este fundamental objetivo;

d) Otra de las medidas adoptadas para resolver la disponibilidad de elementos de máquinas y tal vez la más importante a largo plazo, la constituye la creación de secciones especializadas para la fabricación y principalmente, la recuperación o reacondicionamiento de repuestos. Desde el punto de vista técnico, es este el más difícil problema que encara la Dirección. La organización integral de este servicio comienza con el experto que, durante las operaciones de desarme, separa los elementos recuperables de los inútiles; continúa con una oficina técnica que redacta la norma para el taller, en la que indica los procedimientos a seguir para el reacondicionamiento de la pieza. Esta norma se archiva para uso futuro, en todos los elementos de ese tipo y número. Llega entonces el turno del taller especializado, que debe contar imprescindiblemente con las máquinas necesarias, pues no se conciben los procedimientos de recuperación que por la falta de taller adecuado deban realizarse con procedimientos de improvisación; el único e inmediato resultado sería que costaría más el reacondicionamiento que la compra en plaza. Entiéndase que al referirme al reacondicionamiento de repuestos me refiero a operaciones con grandes cantidades de elementos idénticos, que permiten sistemas de reparación en serie y con procedimientos de alta técnica controlada, que da resultados de calidad tan buena como la original, o sean repuestos de importación o no. Es claro que cada serie que se encare debe estudiarse previamente desde el punto de vista económico, lo que en la mayor parte de las veces y especialmente cuando se trata de elementos importados, aconseja su inmediata recuperación. Como ejemplo relacionado con el

tema que trato, diré que en el estudio económico de una máquina de reciente adquisición, y que se destinará exclusivamente a la recuperación de repuestos, resultó que la misma se amortizaba totalmente en pocos meses.

Otro de los importantes problemas que encara Automotores es la no disponibilidad, en cantidad suficiente, de mano de obra especializada. Esto obedece a un número de razones, algunas de difícil solución.

Una de ellas es la de las remuneraciones, que no soportarían comparación con las de la industria privada, y resulta poco aliciente para el eventual candidato a ingresar en nuestros talleres. Sin embargo, se cuenta en Automotores con soluciones que hasta la fecha han permitido hacer frente a la situación, mientras no sea posible encarar otras de fondo. Uno de los recursos adoptados lo constituye el horario corrido de tareas. En efecto, los talleres de Automotores trabajan de 6.45 a 15 horas, con intervalo de 30 minutos para el almuerzo, que se realiza en el comedor existente al efecto.

Tan simple detalle constituye en sí una temporaria solución; en efecto, nuestros obreros pueden así encarar alguna otra actividad y solventar con más soltura sus necesidades económicas. El transporte del personal, que se realiza casi íntegramente en ómnibus de la repartición, con recorridos fijos, es otra de las ventajas que se ofrecen.

De la mayor importancia es otra medida adoptada y creo que requiere especial comentario. Se trata del empleo, en los talleres, de los jóvenes aprendices de las escuelas del Ministerio y, especialmente hasta la fecha, de los de la escuela «Evita N° 1», que funciona en el Astillero Central. Estos jóvenes reciben remuneraciones adecuadas e instrucción práctica adicional a la recibida en la escuela, formándose como especialistas y pudiendo continuar como futuros operarios.

Son muchas las ventajas de este sistema, de beneficios para ambas partes. El Ministerio cuenta con ayudantes conocidos y les paga remuneraciones compatibles con su capacidad. El aprendiz adquiere una serie de conocimientos que difícilmente pueda lograr en otro tipo de taller o institución y le es dado optar por permanecer como operario de Automotores en calidad de especialista.

Al efecto, está en vías de ejecución el proyecto largamente acariciado por todos nosotros y que consiste en la «Escuela de Capacitación» en los talleres «Director Nicolini». Tal vez sería más adecuado llamarla «Sección Especialización», pues más que una escuela será un aula para clases y conferencias, en la que se organizarán charlas técnicas periódicas por ingenieros y técnicos de la repartición y especialmente invitados, de los grandes proveedores de Equipos y Automotores. Se contará con un pequeño equipo proyector y con partes seccionadas de máquinas y modelos, que permitan instruir a los oyentes sobre los mismos mecanismos con que trabajan. Ya varias empresas industriales han ofrecido su concurso y películas cinematográficas descriptivas de procesos de reacondicionamiento y fabricación.

Se piensa también en instruir allí a los encargados y capataces, sobre los objetivos a alcanzar en los distintos procesos. Por ejemplo, al comenzar con las reparaciones en serie de repuestos, se reunirá en el aula proyectada a los encargados de las secciones que intervengan y al explicarles el objetivo que se proyecta lograr, se solicitarán sus opiniones, que serán discutidas así públicamente y aplicadas según convenga.

No sólo se espera de este modo interesar al personal obrero en los problemas de la repartición, sino que se ganará al contar con su consejo, que muchas veces resulta desperdiciado en la actualidad, por falta del sistema adecuado para conocerlo. En repetidas oportunidades se encuentran los técnicos de la repartición con que,

iniciativas que al principio son resistidas por el personal obrero, cuentan con todo su apoyo al tiempo de conocerlas y comprenderlas.

Espérase que la nueva escuela, adelantándose a explicar los problemas y produciendo soluciones alcanzadas conjuntamente, aliviará notablemente la tarea de introducir los múltiples sistemas nuevos a implantarse.

Fuera de este tema, pero en el mismo orden de ideas, se encuentra otra necesidad cuya importancia se acrecienta a medida que pasan los años. Se trata de la capacitación del personal que maneja las máquinas del Ministerio. Necesario es reconocer que muchas de las averías, desgastes, ineficiencias, etc., de los equipos que llegan a los talleres de Automotores para su reparación, se deben a la mala atención y manejo a que se han visto sometidos. Los conductores improvisados, los mecánicos «sui generis», los hombres que por terminar una obra en plazo destrozan todos sus útiles de trabajo, deberían ser desterrados para siempre del Ministerio de Obras Públicas. Las máquinas, aun las más perfectas, han sido diseñadas y construidas para dar un cierto servicio y nada más. El forzar una máquina debiera ser objeto de sanción disciplinaria.

En su estudio de las soluciones posibles del problema que planteo, Automotores llega a una conclusión: que los inconvenientes descriptos obedecen a dos causas distintas y bien definidas, a saber: La negligencia y el descuido criminales, y por otra parte el desconocimiento de cómo y hasta dónde debe exigirse la máquina, así como de las operaciones que exige su cuidado, como engrases, cambios de aceite, temperaturas máximas a alcanzar, etc.

Con respecto a la primera clase de descuidos y daños no creo que me corresponda exponer teorías; baste decir que se combatirá por medio de periódicas circulares a las reparticiones con las que se tratará de hacer comprender los enormes perjuicios para el Estado de los descuidos

de que se trata. Simultáneamente, el sistema de inspectores, que ya existe, permitirá determinar cuáles son los malos usuarios de los equipos del Ministerio, para su eventual apercibimiento.

En lo que respecta a los conductores ignorantes, se planea una escuela adecuada, en la que los mismos adquirirán las nociones imprescindibles del funcionamiento de motores, de sistemas de mando hidráulico, de atención de las máquinas, etcétera, conjuntamente con clases prácticas de manejo sobre el terreno. Eventualmente, en un futuro, se proyecta la posibilidad de que cada máquina que se entregue cuente con sus conductores, provistos por Automotores, de modo que el conjunto constituya una garantía de eficiencia para la repartición usuaria y de cuidadoso manejo y atención de la máquina para nuestra organización.

A propósito de este tema, se tropieza con la dificultad que constituye tener máquinas de todas clases y marcas de procedencia americana y europea, con múltiples y diversos sistemas de tracción, mando, etc. La Dirección de Automotores propondrá al Ministerio en toda futura adquisición de maquinarias, equipos, etc., que se trate de unidades todas idénticas, criterio que con el tiempo permitirá simplificar en forma cuadrática todos los sistemas de manejo, conservación y reparación.

Señores: he completado así esta breve y somera reseña de los objetivos fundamentales de la Dirección General de Planteles, Equipos y Automotores, que se prepara para el cumplimiento de los principios enunciados en el Segundo Plan Quinquenal del General Perón. Así, por ejemplo, con la Escuela de Capacitación descripta nos adecuamos al capítulo IV donde enuncia la necesidad del aprendizaje y la orientación profesional; a los fines del capítulo VI de Salud Pública, Automotores ha construido en sus «Talleres Nicolini» un pequeño edificio para servicio médico y odontológico, atendido por

profesionales de la Dirección de Asistencia Social; el capítulo XVII predica las investigaciones industriales que se llevan y llevarán a cabo en régimen creciente en nuestros talleres, a cuyos fines se prevé la instalación del correspondiente laboratorio de ensayo de materiales, y en el mismo capítulo se encuentran los principios a que han de ajustarse las industrias de maquinarias mecánicas, frigoríficas, eléctricas, de automotores, etc. Todas ellas se desarrollan en nuestra Dirección pues, ya se dijo, las tareas de reparación de máquinas exigen todas las especialidades, todos los trabajos de máquina, todos los materiales y todas las tecnologías. Tal vez para fabricar cierta pieza se habrá empleado sólo la fundición y alguna máquina. Su reparación exigirá soldaduras, tratamientos técnicos, prensas, electrodos especiales y alguna otra operación. Automotores cuenta prácticamente con toda clase de industria; por ello se encuentra identificada con el Segundo Plan Quinquenal de la Nación en múltiples aspectos.

En lo referente a transportes, industrias, educación técnica del obrero, asistencia social, investigaciones, Automotores se siente comprometida con la gran concepción de nuestro Líder; acepta las responsabilidades que le corresponden y se prepara a hacerles frente.

Algo se ha logrado ya, pero los objetivos están fijados y se lucha para su logro. La concentración de sus talleres; la formación de un plantel de obreros especializados y satisfechos con sus tareas; el establecimiento de una organización técnica científica, con laboratorios de ensayos, equipos de prueba de motores, etc.; la organización de la producción sobre elevadas bases en lo cuantitativo y cualitativo; el logro de un sistema de abastecimiento de materiales ágil; la formación de stocks adecuados; el constante mejoramiento de los planteles de máquinas; la construcción de galpones y edificios faltantes; la escuela de capacitación; la fa-

bricación en masa de ciertos repuestos; el adiestramiento de los conductores y la inculcación de una filosofía de respeto por las máquinas en todos los niveles jerárquicos; el logro de escalas de jornales compensatorias; y, en fin, el conseguir que cada repartición del Ministerio pueda contar con las máquinas necesarias, cuando y en la cantidad que las requiera, y que las mismas se entreguen en tan bue-

nas condiciones como las de fábrica, con sus respectivos conductores capacitados; esos, señores, son los objetivos fundamentales de esta Dirección cuya conducción se me ha confiado durante el desarrollo del Segundo Plan Quinquenal de la Nación.

Sólo me resta rogar a Dios para que nos conceda la energía y el claro discernimiento necesarios para alcanzar objetivos tan patrióticos.



Biblioteca del
Congreso
ARGENTINA

II

El Segundo Plan Quinquenal
y el
Contralor de las Construcciones
por el
Director General de Contralor
Señor Ingeniero Geremías Eduardo Nastri

23 de julio de 1953

Excelentísimo señor Ministro:
Señor Subsecretario:
Señoras y Señores:

Me ha correspondido hoy el alto honor de ocupar esta tribuna, prestigiada y jerarquizada ya por las ilustres palabras del Excelentísimo señor Ministro, del señor Subsecretario y de tantos funcionarios que me precedieron, para disertar sobre el Segundo Plan Quinquenal.

Nada puede resultar más grato ni más importante para mis íntimas preferencias espirituales e intelectuales, que trabajar con el mejor empeño y dedicación, en cualquiera de los aspectos que presenta

la administración de los bienes de la patria y, en la mayor medida posible, ante lo imperativo de las actuales circunstancias.

La obra de gobierno, inspirada en altos ideales de bien público, se concreta particularmente en este Plan, que reclama el aporte generoso de todos nosotros.

Creo oportuno destacar por ello, las palabras finales que pronunciara ante el Cuerpo Legislativo, en su presentación del Segundo Plan Quinquenal, el señor Presidente de la Nación, General Juan Perón: «Cuando están de por medio la grandeza de la patria y la felicidad de su pueblo, no puede haber argentino que disienta con esos objetivos».

Las realizaciones previstas en el Segundo Plan Quinquenal, tienden fundamentalmente a la consecución de esos fines, de manera que resulta un compromiso moral ineludible, aportar nuestro máximo esfuerzo para llevar a cabo una obra tan importante como trascendental.

La situación actual del país, su desarrollo industrial y económico, requiere una planificación coordinada de su programa de acción y la racionalización de sus recursos, a fin de que la intervención estatal oriente los esfuerzos disponibles, en el sentido de que se asegure el bienestar social, fundamento predominante de la independencia política y económica de la Nación.

El Estado está ubicado en un punto intermedio entre el individualismo y el colectivismo, posición que procura conciliar y unir a las fuerzas del gobierno, del capital y del trabajo, a fin de lograr la organización y regulación de la economía nacional.

Esto se consigue mediante planes coordinados que fijen efectivamente ese equilibrio de fuerzas y las orienten en forma armónica y científica, en bien y en procura de la prosperidad de la patria.

La Constitución en el capítulo IV, relativo a la función social de la propiedad, el capital y la actividad económica, establece —en el artículo 38— que el capital debe estar al servicio de la economía nacional y tener como principal objeto el bienestar social; y el artículo 40, que la organización de la riqueza y su explotación tienen por fin el bienestar del pueblo, dentro de un orden económico conforme a los principios de la justicia social.

La extensión territorial de nuestro país, la diversidad de recursos, de climas, el crecimiento de la población y la complejidad de los problemas que presenta su desarrollo económico, en mayor medida por las circunstancias especiales en que

se desenvuelve actualmente el comercio internacional; así como por otra parte el constante y maravilloso adelanto de la técnica en todos sus órdenes, hace que no se pueda admitir realizaciones de esfuerzos aislados, con un criterio simplista y unilateral, sin considerar y vincular su objetivo, su medida y su oportunidad, con relación al conjunto de las restantes necesidades del país y el bienestar de la población.

Tal es ésta la función orgánica que desempeña el Segundo Plan Quinquenal, que formula en sí una labor planificada y coordinada, que asegura una normal utilización de los recursos humanos y naturales de nuestro territorio y proyecta sus beneficios para el engrandecimiento de la Nación.

Hasta hace pocos años, el escepticismo era el ambiente habitual en que se escuchaban o debatían iniciativas esporádicas, relativas al planeamiento de las obras públicas coordinadas entre sí y con las restantes actividades fundamentales del país, acaso por tratarse de un problema complejo y extenso.

Me permite apreciar la diferencia apuntada, el hecho de haber pertenecido a un ex organismo de este Departamento para ejercer funciones de Planificación, Coordinación y Contralor de Obras Públicas, donde un puñado de funcionarios, hoy dispersos, repetían sin resultados alentadores, en notas, informes e iniciativas propias, conceptos de la materia que ahora resultan indiscutidos y aceptados con entusiasmo.

Así, a manera de ejemplo, recuerdo que en oportunidad de propiciar la conveniencia de la programación de las obras públicas para un período determinado, se decía:

«La planificación coordinada de las obras para un lapso de varios años permite:

«1º El ordenamiento en que deben ejecutarse las obras para dar preferencia a aquellas de mayor urgencia o utilidad pública.

«2º La regulación del trabajo en el país, en forma de que cada zona del mismo reciba la parte correspondiente, en el aporte de la contribución que la obra importa, para la prosperidad económica de la región donde se realiza.

«3º El conocimiento del plan coordinado de obras públicas a realizar durante un cierto período de años, permite la formación de un régimen estable de producción de los materiales de construcción de origen nacional, a la vez que fomenta la creación y el arraigo de nuevas industrias, para la fabricación de elementos que en la actualidad deben ser importados».

En materia de coordinación se manifestaba:

«Un planeamiento correcto tiene forzadamente que abarcar o por lo menos considerar las obras provinciales, las municipales y aun ciertas actividades particulares, cuando estas últimas llenan una función pública, que no puede ignorarse al plantear el problema de conjunto».

Con motivo de un artículo sobre «Planificación» publicado en el diario «Los Andes» de San Rafael (Mendoza) el 5 de agosto de 1945, en que el autor del artículo abogaba por una planificación integral que abarcara todas las actividades de la Nación, la citada ex Dependencia produjo información, de la que se destaca el siguiente párrafo:

«La materia de que se trata en el artículo, es de un interés indudable y de una trascendencia insospechada, acerca de lo mucho que podría hacer una planificación coordinada, de todos los esfuerzos y posibilidades que ofrece nuestro dilatado y rico territorio, para lograr la finalidad ética que debe perseguir una

«tarea, de la envergadura de la que motiva dicha publicación».

Hoy, como consecuencia de la acción directa del actual gobierno, la necesidad del planeamiento coordinado es una convicción nacional; los inconvenientes han sido superados y el escepticismo reemplazado por una confianza unánime, al servicio de una labor orgánica de indudables beneficios.

Respecto a la formulación del Segundo Plan Quinquenal merece destacarse también, y el hecho motiva un especial reconocimiento, la circunstancia de que para su preparación ha sido necesaria la organización general del país, que logrará sin duda un grado de mayor perfectibilidad, en el sentido de obtener la más amplia información sobre sus recursos y necesidades y el real conocimiento de la situación.

Con ese aporte, no recogido hasta entonces ni en su forma, ni en su volumen y proyecciones, ha sido posible encarar la tarea planificadora del Plan que, en síntesis, se traduce en:

1º Determinación de los objetivos a alcanzar.

2º Programa de acción.

Cabe agregar por último, que estos dos puntos son informados de manera minuciosa y precisa en el Plan, señalando en cada capítulo: el objetivo fundamental que se persigue, y luego, bajo el rubro de objetivos generales: el programa a desarrollar en cada tópico; determinando en los objetivos especiales: la labor específica a cumplimentar durante el quinquenio 1953 - 1957.

El capítulo XXVIII del Plan, destaca que la racionalización de las actividades

del gobierno y del Estado, tendrán como **objetivo fundamental**, facilitar la conducción general del país mediante la unidad de **concepción** del gobierno y la unidad de **acción** del Estado.

Señala también que las dependencias de la administración pública, serán racionalizadas adecuando cada repartición al cumplimiento de su finalidad propia y de sus funciones específicas. Y más adelante: la organización y las funciones de cada servicio administrativo o público del Estado, serán examinadas a fin de simplificarlas, refundiendo en una sola entidad los servicios que ejerzan funciones superpuestas, duplicando innecesariamente sus tareas.

A ese fin, uno de los primeros pasos de racionalización administrativa dado por el Ministerio de Obras Públicas, ha sido el dictado de la resolución N° 9-53, que dispuso el reintegro a la Dirección Nacional de Arquitectura de las ex Direcciones de Arquitectura Escolar y Viviendas, seguido de la resolución N° 718 del 3 de marzo, que, con el objeto de proveer a la Dirección Nacional referida, organismo constructivo por excelencia, de una estructura suficientemente ágil y racional, como para responder con eficiencia a las necesidades derivadas de la integral aplicación del Segundo Plan Quinquenal, encargó la distribución de las tareas a su cargo, en orden a la siguiente estructura funcional: Estudios y Proyectos, Construcciones y Contralor.

A esta última le comprende la labor verificativa relacionada con las realizaciones de las construcciones.

La autorización para construir la obra pública, trae implícitamente la obligación burocrática de constatar su cumplimiento.

Constatar su cumplimiento involucra, durante el curso de ejecución, el contralor de las inversiones que origine, el ritmo de trabajo sobre la base del planeamiento

preestablecido y la relación de los gastos realizados respecto a la parte construída.

La segunda parte del objetivo general N° 18, del capítulo 30 —Inversiones del Estado— establece: «La conducción de los planes quinquenales exige la verificación adecuada de sus realizaciones, que será organizada de manera estable por el Ministerio de Asuntos Técnicos».

Para que este cometido pueda llevarse a cabo sin tropiezos, toda repartición ejecutiva de trabajos públicos tendrá que organizar en sus dependencias de contralor, las tareas relacionadas con el objetivo referido, a fin de que pueda en cualquier momento conocerse el estado de una obra en sus aspectos técnico y contable.

Como se ha dicho anteriormente, la nueva estructuración de la Dirección Nacional de Arquitectura contempla, en la Dirección General de Contralor, las funciones verificativas de las construcciones que ejecuta.

La constatación del ritmo de ejecución de las obras, con respecto a las previsiones, debe basarse en dos tipos de informaciones consideradas indispensables: unas de carácter contable, como ser, inversiones y compromisos al firme, y las otras, técnicas, relacionadas con el estado de adelanto de los trabajos.

Los datos contables permitirán establecer el ritmo y contralor de las inversiones, que, registrados gráficamente, determinarán curvas de inversión real, de compromisos pendientes al firme, y de la suma de ambos, referidos a la indicativa de la inversión ideal, que de surgir dificultades para establecerla, podría sustituirse por una función lineal que servirá como punto de referencia para la confrontación con las anteriores.

El contralor del ritmo de las inversiones, admite formular además interesantes estudios comparativos para un mismo tipo de obra, entre distintas zonas del país y para cada época del año, que han de prestar efectiva utilidad para la programación futura de trabajos similares.

Para esta importante tarea, los organismos contables tendrán parte preponderante en el cumplimiento de la información, relacionada con el suministro de los datos necesarios de inversión, imputación y compromisos.

El sistema contable impuesto para las obras por Administración como por Contrato, permite apreciar sin dificultad la información necesaria.

Puede suceder, que para las obras que se realizan por Administración, los datos que periódicamente podrían suministrarse, correspondan a imputaciones de gastos directos y no a los importes totales realmente invertidos. Esto acontece cuando, a pesar de haberse imputado correctamente las inversiones correspondientes a gastos directos de una obra, aquellos otros gastos que deben ser debitados previamente a cuentas de gastos indirectos, como los generales, reparaciones, servicio de automotores, talleres, etc., en oportunidad de los balances, son distribuidos proporcionalmente a los gastos directos y en la medida de su utilización.

En tales casos, con el empleo de porcentajes de gastos indirectos y generales, obtenidos de períodos contables anteriores, puede determinarse con suficiente aproximación, los importes totales de inversión para un correspondiente estado de obra.

El error que pueda surgir con la aplicación de los porcentajes referidos, carece de importancia, por cuanto las cifras que se requieran tienen carácter informativo y no traducen un asiento de libro.

En las construcciones que se realizan por contrato, también aparecen con frecuencia dificultades en las determinaciones contables, que correspondan a la realidad de la parte construída. Estas residen en general, en los reconocimientos por variaciones de costo de personal y materiales, que se concretan en los ajustes cuatrimestrales y a veces, en las liquidaciones finales que se realizan una vez terminada la obra.

Pese a todos los inconvenientes, siempre se puede disponer de cifras con suficiente aproximación, de manera que permita establecer el ritmo de inversión de cada construcción.

El ritmo de inversión, si bien es de importancia y da idea cabal del desarrollo de los gastos autorizados, no informa sobre la realización de las obras, para las cuales se asigna crédito en los planes de trabajos públicos.

Esta exigencia solamente se cumple en el caso hipotético, en que las inversiones reales sean coincidentes con los montos de presupuestos correspondientes a la parte ejecutada.

Por lo tanto, también es necesario constatar el ritmo de ejecución relacionado con el programa de trabajo preestablecido, o sea, si la cantidad de obra ejecutada es compatible con la asignación y el presupuesto.

Esto da lugar a la fiscalización del volumen de obra ejecutada durante períodos establecidos, por medio de la determinación de los estados de adelanto, en relación a los tiempos previstos o programas de ejecución total o parcial previamente planeados y la confrontación de las inversiones habidas, respecto al valor de las partes construídas.

Para ello, será necesario disponer de los datos indispensables para las tareas de contralor, bajo los aspectos técnico y contable. El primero fiscaliza el ritmo de los trabajos y la cantidad de obra ejecutada, sobre la base del programa previamente formulado y el otro, el monto invertido en la realización del trabajo ejecutado.

Los importes a que ascienden los presupuestos y las asignaciones, son informes necesarios que no deben descuidarse.

La inversión y el estado de obra correspondiente, frente al monto del presupuesto, indica su compatibilidad o no, y ante la asignación, el exceso o defecto posible.

Ambos aspectos de contralor de la marcha de los trabajos, obligan observarlos ligados entre sí, por cuanto las cifras indicativas de una inversión para un estado de la construcción, acompañada de la referente al volumen de trabajo ejecutado, da una idea precisa de su estado real.

La materialización del tema ha de efectuarse con especial cuidado de no caer la intervención de contralor en detalles molestos, difíciles de reunirlos para la obtención del concepto general de la obra. Datos esos que solamente interesan a su dirección técnica.

Se habrá conseguido la sencillez expresada, cuando se alcance a obtener con simples números, la indicación del estado de un trabajo, su programa, su cumplimiento y su inversión.

De esta manera expuesta, surge la organización de las funciones del contralor de las construcciones del Segundo Plan Quinquenal, de manera tal de poder informar, con qué intensidad se llevan a cabo las obras programadas y cómo se invierte el dinero confiado a las reparaciones ejecutivas para su realización.

Los controles de imputación de gastos, de ritmo de ejecución de trabajos y de su inversión, son indispensables y saludables, puesto que dan a los que ejercen la función de gobierno, la idea cabal y tranquila de lo que se invierte y construye en materia de obras públicas.

Las normas en vigencia para el contralor de obras, dispuestas en la superior resolución N° 2419-46, requieren la revisión que reclama la experiencia recogida en su aplicación.

Para las construcciones que se realizan por locación de obras, entra en juego otro elemento fundamental que obliga a controlar su cumplimiento; me refiero al contrato.

Los romanos utilizaron la contratación para sus obras públicas previa licitación. En el siglo XV se empleó el curioso sis-

tema de «mata candela» o vela y pregón, consistente en la aceptación de ofertas mientras ardía una vela.

Desde entonces al presente, surgieron diversas maneras de contratar la ejecución de las obras públicas, con las sucesivas modificaciones obligadas para su adaptación al medio, a las distintas épocas y circunstancias.

En nuestro país, el Estado realiza la contratación de sus obras mediante los tres sistemas clásicos. Ellos son:

1° La contratación de la obra, bajo normas dentro de límites expresamente determinados en todos sus extremos de cantidad, de calidad y de retribución, ejemplo de cuyos actos administrativos lo constituye el sistema de contratación por «ajuste alzado».

2° La contratación no decidida definitivamente en cuanto a cantidad y magnitud. Este sería el caso más simple de los contratos por «unidad».

3° Los sistemas que genéricamente comprende los tipos en que se contrata la dirección de la obra, con aporte o no de equipos, conocidos por «coste y costas».

De los tres sistemas, la Administración se inclina con más frecuencia por el primero.

La realización de las obras por un precio global se caracterizó hasta fines de 1939, por la invariabilidad del precio consignado en el contrato suscripto sobre la base del pliego de condiciones preestablecido.

También en los pactos por unidad, el precio era fijo e invariable para cada unidad de trabajo y la variabilidad era causada por la mayor o menor cantidad de obra ejecutada.

Las dificultades derivadas del último conflicto bélico obligaron al poder administrador a introducir en la contratación de trabajos públicos, elementos perturba-

dores de la invariabilidad de los precios pactados, como actos de equidad y justicia contemplativos de situaciones anormales y tendientes a evitar la paralización o la simple suspensión de sus obras, por cuanto las fluctuaciones de los costos podrían, no sólo absorber las utilidades, sino incluso producir sensibles pérdidas.

También contempló el Estado la situación de los contratistas que en la realización de obras públicas, durante el transcurso de la segunda guerra mundial, hayan sufrido pérdidas originadas por esa circunstancia, mediante la absorción de tales quebrantos.

Los elementos de que se trata, son los que constituyeron las «Disposiciones de emergencia para la contratación de obras públicas», conocidas por los regímenes de planillas A, B, C y D y los derivados de la Ley N° 12.910.

La Dirección Nacional de Arquitectura, en virtud del artículo 6° de la Ley número 12.910, contempla la variabilidad de los precios mediante los regímenes A, B, C y D, con las modificaciones que establecen las denominadas Cláusulas Complementarias.

Todos estos sistemas o regímenes, tuvieron por finalidad sortear las dificultades de épocas donde primaba un clima de duda y de inseguridad para las previsiones, siendo imposible medir con cierta exactitud, los factores fundamentales que intervienen en la determinación del precio a ofrecer en el remate.

Durante el año 1951, alcanzó el punto máximo la curva de costos en general y agudizó también el desequilibrio entre la producción y el consumo. Desde ese entonces la situación ha variado notablemente, como consecuencia de la estabilización de los salarios y un mejor equilibrio entre la oferta y la demanda.

Atenuada fundamentalmente la situación que diera lugar a la adopción de pronunciamientos de emergencia, nada más justo que reverlos, a fin de establecer únicamente, sobre la base de la experien-

cia recogida y la situación actual, los que resulten indispensables contemplar aun tendiendo siempre hacia la política de estabilización económica financiera del país, encarada por el Poder Ejecutivo.

El señor Subsecretario en su disertación del 15 de marzo último, manifestó: «Otra contribución a la más perfecta ejecución del Plan, será el estudio de la reforma de los regímenes de contratación de emergencia, que este Departamento se propone emprender de inmediato por el órgano del Consejo del Ministerio de Obras Públicas», expresión que ha encontrado cálida acogida entre los funcionarios y especialmente entre los técnicos que tienen a su cargo la responsabilidad de aplicarlos o de controlar su aplicación, esperanzados que en un futuro próximo para los nuevos convenios se salven sus inconvenientes, sus contradicciones y sus campos propicios a las más variadas interpretaciones.

En la realización del Primer Plan Quinquenal, el Ministerio de Obras Públicas ha debido contratar miles de obras, con inclusiones de cláusulas o regímenes como los referidos. De su aplicación seguramente ha surgido un material tan abundante como variado, constituyendo así valioso antecedente que para el cometido del elevado organismo mencionado, resultará de principal consideración.

En materia de contratación de obras públicas, los conceptos fundamentales de racionalización previstos en el Segundo Plan Quinquenal, orientan hacia la formulación de documentaciones «tipos».

En el año 1944, un ex organismo planificador de este Departamento, ha planteado el problema de la discrepancia existente entre las reparticiones ejecutivas, del Estado, en la confección de Bases y Pliegos Generales, destacando la utilidad de establecer al respecto documentaciones uniformes.

La falta de ese concepto, de que suelen adolecer los instrumentos de contratación, resulta ilógica, por cuanto nada justifica que las reparticiones de un mismo poder administrador adopten disposiciones discrepantes entre sí, dando lugar a interpretaciones que difieren con la esencia de la legislación.

De encararse la confección de Bases y Pliegos «tipos», resultaría de sumo interés y de conveniencia para el Estado y los contratistas, ya que todas las licitaciones se efectuarían sobre la base de condiciones semejantes, variando solamente las cláusulas particulares y las especificaciones técnicas, según sea la naturaleza de los trabajos a ejecutar.

La utilidad y beneficio de que todas las reparticiones del Estado que ejecuten obras públicas, cuenten con una documentación «tipo» para licitar y contratar su ejecución, tiene por ventajas principales:

1º Simplificar la función de contralor y el trámite administrativo.

2º Facilitar su interpretación y la dilucidación de las cuestiones que se originan, en la aplicación de sus cláusulas.

3º Limitar de manera sensible su estudio por los organismos legales de apelación y reducir en gran parte su intervención.

4º Facilitar a los proponentes el estudio de su propuestas.

En el año 1945, el Ministerio de Obras Públicas, con el deseo de resolver tan importante problema, dispuso su estudio y la consiguiente redacción del proyecto de Bases y Pliego de Condiciones «tipo», por conducto de una Comisión «ad hoc». Lamentablemente, la finalidad no llegó a concretarse.

Cuatro años más tarde, el Poder Ejecutivo establece, en el artículo 6º del Superior Decreto N° 19.324-49, que el Ministerio de Obras Públicas proyectará el Pliego de Condiciones «tipo», en base

a las disposiciones legales y reglamentarias, para su adopción con carácter general, en todas las reparticiones del Estado que ejecuten obras públicas.

El Segundo Plan Quinquenal ha previsto expresamente la unidad de concepción del gobierno y la unidad de acción del Estado. El clima actual es propicio para encarar definitivamente la solución de este importante problema, hoy encuadrado dentro del objetivo orientador del capítulo XXVIII.

Por último, cabe señalar que la función del contralor de las obras públicas que se ejecutan por contrato, queda facilitada cuando la redacción de los distintos documentos integrantes del convenio fué realizada con cuidado, dando lugar a un proyecto completo, bien definido en sus detalles y especificado en sus cláusulas, de manera tal que produzca *la menor labor y el mínimo de contratietempos en las relaciones entre Estado y contratistas.*

El tema me obliga a recordar palabras del ingeniero Mauricio Durrieu, el que fuera estimado profesor de la Escuela de Ingeniería de la Universidad de Buenos Aires: «Las modificaciones y la imprevisión constituyen los grandes escollos en la ejecución de las obras».

Antes de finalizar con esta modesta disertación, corresponde destacar la voluminosa tarea que se le ha asignado a la Dirección General de Contralor, señalando particularmente la que se relaciona con las liquidaciones finales —en sus distintos aspectos— de casi mil construcciones realizadas durante el Primer Plan Quinquenal, para lo cual, con el establecimiento de normas precisas y con unidad de criterio, se evitará la formación de situaciones contradictorias, como consecuencia de interpretaciones personales aisladas.

La magnitud de la labor referida, ya en pleno desarrollo, que requiere asimismo la incorporación de nuevos agentes para reforzar los planteles, no desalienta al personal que actualmente se encuentra afectado a la misma, más aun, puede afirmar en su nombre como en el de la totalidad que integra esta Dirección, que

trabajará con el mayor empeño y dedicación, en procura de aumentar constantemente su perfección y rendimiento, sin otro aliciente que mantener el prestigio de laboriosidad que ha acreditado, con justa razón, el personal del Ministerio de Obras Públicas y sentir con satisfacción la felicidad del deber cumplido.



III

El Segundo Plan Quinquenal, refirmación de la Política Humanística del Justicialismo

por el

Director de Difusión del Segundo Plan Quinquenal

Señor Agustín Ares

6 de agosto de 1953.

Excmo. señor Ministro;
Señor Subsecretario;
Señores Directores;
Señoras y señores:

Al someter a la consideración del Pueblo de la República, en el Honorable Congreso Nacional, el texto de su Segundo Plan Quinquenal de Gobierno, el Excelentísimo señor Presidente de la Nación, General Juan Perón, constructor de esta pujante, generosa y ejemplar Nueva Argentina, expresó, según ha sido ya señalado, que la realización de un plan exige como primer paso su difusión en el Pueblo, desde que siempre ha de ser éste, en definitiva y en última instancia, su verdadero ejecutor.

Aprobado, pues, el Plan por ley de la Nación, surgió la necesidad de darlo a conocer a todos los argentinos y a todos los extranjeros de buena voluntad que habitan nuestro suelo, y señalar a la respon-

sabilidad de todos el deber de contribuir con firmeza a la total ejecución de ese extraordinario programa de gobierno elaborado por el genio de Perón; deber tanto más irrenunciable cuanto que dicho programa ha sido elaborado con miras a consolidar la independencia económica de la Nación, para asegurar la justicia social y mantener la soberanía política.

En virtud de las razones expuestas, y con el objeto de racionalizar todas las actividades relacionadas con la intensa campaña de difusión que desde los primeros momentos emprendió el Ministerio de Obras Públicas, el titular del ramo, ingeniero don Roberto M. Dupeyron, creó la Dirección de Difusión del Segundo Plan Quinquenal.

Es así como en orden a las altas directivas del Primer Magistrado de la Nación, y en cumplimiento de los propósitos que animan al señor Ministro de Obras Públicas, en el sentido de que todos los traba-

jadores de este Departamento de Estado, cualesquiera sean sus funciones o tareas, queden debidamente impuestos de los objetivos y patrióticos fines que el Plan Perón persigue, la Dirección a mi cargo ha proyectado y viene realizando un vasto programa de divulgación de dicho Plan, del cual forma parte integrante la serie de conferencias que en este salón vienen desarrollándose, a partir de la fecha de apertura del Ciclo por S. E. el señor Ministro, desde esta tribuna que hoy me honro en ocupar.

De la importancia y alcances de esta campaña de divulgación, da idea el hecho de que hasta ahora y con la intervención de la Repartición a mi cargo, el Ministerio ha pronunciado, por intermedio de sus propios agentes, 578 disertaciones de las 820 programadas para el año corriente.

Como fácilmente puede inferirse de estas cifras, a todo lo ancho y lo largo del país las dependencias del Ministerio de Obras Públicas han sabido levantar sus respectivos estrados para responder al requerimiento del Primer Mandatario con la decisión, el entusiasmo y la fe de sus hombres; de todos los hombres y todas las mujeres que componemos la gran familia del Ministerio de Obras Públicas y que, desde el 17 de octubre de 1945, constituimos una de las más recias e inmovibles falanges de la lealtad a Perón. Lealtad a Perón, que se nutre en las mismas fuentes de nuestra lealtad a la Patria, y que se puso en evidencia no sólo el 17 de octubre, sino también el 28 de septiembre de 1951, en que el resentimiento de los antipatriotas estalló en un movimiento absurdo y criminal, prontamente ahogado.

Para satisfacción nuestra, en las dos oportunidades, los hombres del Ministerio de Obras Públicas fuimos los primeros en salir a la calle y ganarla para Perón. Esto de que fuimos los primeros en salir al encuentro de las fuerzas de la intriga, no es un secreto para nadie, y sobre constituir un doble motivo de orgullo para todos nosotros, es la prueba más feh-

ciente de que nuestra lealtad no es de labios para afuera, sino que está siempre pronta para traducirse en acción en el momento en que haga falta.

Pero nunca se dirá bastante, señores, sobre la necesidad de que esta lealtad que con nuestro líder, se traduzca en una permanente voluntad de trabajo.

En el caso, no basta con hacerse lenguas del Plan; ni basta con prestarle atentos oídos. Es preciso algo más. Es preciso, además, el ejercicio de una voluntad capaz de todos los sacrificios y de todos los heroísmos. Sacrificios y heroísmos de la hombría de bien en el ejercicio de la vida cívica: aquellos que la ética nos exige cada día para llevar adelante una acción de noble trayectoria; sacrificios y heroísmos tanto más difíciles que cualesquiera otros, cuanto que ellos nos exigen tesón y responsabilidad sin desmayos.

Sólo así lograremos una Patria justa, libre y soberana como el creador del Justicialismo nos ha enseñado a soñarla. Porque la justicia social, sólo se impondrá definitivamente cuando cada uno de nosotros demos no menos de lo que podamos dar, que es lo que la sociedad necesita de nosotros; y la libertad económica se consolidará para siempre, sólo cuando cada uno de nosotros pongamos el máximo de nuestro esfuerzo productivamente útil allí donde nos toque actuar; y la soberanía política la refirmaremos victoriosamente, sólo cuando cada uno de nosotros contribuyamos a afianzar con nuestra acción y en nuestra esfera el dominio del suelo.

En definitiva, la Patria exige el trabajo consciente de todos sus hijos para lograr la grandeza que sus posibilidades le prometen. Posibilidades a cuya actualización va enderezado el Segundo Plan Quinquenal, que el Presidente de la Nación ha puesto en manos del pueblo, para la satisfacción de la sed de justicia de todos sus integrantes.

Sobre este ideal de justicia que el Plan persigue, quiero decir aquí siquiera unas palabras. Especialmente esto: que la realización de dicho ideal supondrá la con-

quista de una armonía social donde no haya vencedores ni vencidos, sino una comunidad triunfante y unida, capaz de resistir cualquier embate contra la nacionalidad.

La miseria frente a la abundancia fué el saldo final del liberalismo, en que voceando libertades teóricas el pueblo se había acostumbrado a padecer hambre y menosprecios como cosa natural. Fué la era de la explotación del hombre por el hombre. Todo lo cual vino a desembocar en el colectivismo, que acabó con aquella explotación de una manera absurda: erigiendo un Estado omnipotente y abrogando los derechos de la personalidad en nombre de intereses ajenos al hombre mismo.

Tales eran los términos conocidos: individualismo o colectivismo. Desarmonía entre el capital y el trabajo, bajo un Estado indiferente al dolor de los desposeídos, o desarmonía entre el hombre y el Estado, bajo un régimen que consideró al hombre sólo un medio para la realización de fines extraños a su condición. En definitiva, siempre el desamparo y el olvido del hombre.

Tal era la situación cuando en la Argentina el Jefe de la Revolución Nacional, General Juan Perón, enuncia su doctrina de la **tercera posición**, que, oponiéndose por igual a las demasías del individualismo y a las demasías del colectivismo afirma la necesidad de un Estado que intervenga en la medida necesaria para asegurar la felicidad del pueblo en su totalidad.

Se trata de una filosofía de la acción de gobierno, que no es de abstención total ni de intervención total, y que consiste positivamente en la conducción adecuada de las actividades sociales, económicas y políticas del pueblo, y en la educación de los individuos con miras a elevar la cultura social, dignificar el trabajo, humanizar el capital y reemplazar los sistemas de lucha por el de colaboración.

No política dirigida; no economía dirigida; no actividades dirigidas; sino actividades sólo planificadas según lineamientos troncales, sólo encauzadas según cauces vertebrales. **Dentro de ello, la libertad. No una libertad teórica que en la práctica supone el aniquilamiento del pequeño, del débil, del simple por la astucia de los grandes, de los fuertes, de los tortuosos. Sino una libertad concreta, con todas las posibilidades para las realizaciones de la personalidad, en tanto que éstas no se opongan a los intereses legítimos de los demás. En sustancia: un orden para la libertad y la plena libertad dentro del orden.**

Libertad argentina, que es y debe ser, para que no perezca en su propio ejercicio, una manifestación de la inteligencia y la virtud, según lo enseñaron los fundadores de nuestra nacionalidad. Libertad argentina, dispuesta a recibir el aporte de todos los hombres de buena voluntad que quieran habitar entre nosotros, como lo expresa nuestra Constitución, para labrar la tierra, mejorar las industrias e introducir y enseñar las ciencias y las artes. Esa fué la promesa que nuestros abuelos hicieron al mundo desde los días de Mayo, el ideal que la cultura argentina soñó cumplir, el propósito que por fin el General Perón está realizando con su gobierno justicialista.

Criterio argentino de la libertad, es decir, imperio de la libertad de todos y para todos. La libertad mía, que se integra con el respeto a la libertad de los demás. La libertad mía, que sólo conquista sus derechos ayudando a los demás a ser libres en la gran asociación del trabajo. La libertad mía, que sólo se hace respetable ayudando a mis hermanos a ser libres en la gran familia de la Patria. Esa es, en definitiva **la moral de la libertad peronista.**

Libertad argentina, señores, que constituye un ejemplo para todos los pueblos de la tierra, frente a la falsa libertad que

predican los extranjeros transplantados de encargo a este país, o los malos argentinos que sueñan con profetas de afuera.

El **Segundo Plan Quinquenal** es, precisamente, un exponente de esa filosofía de la libertad, encauzada hacia la felicidad del pueblo y la grandeza de la Nación. De aquí nuestra responsabilidad frente al **Plan**, para cuya fiel ejecución debemos actuar con sentido de unidad, sin distinción de clases, que no las hay en esta Nueva Argentina, y sin distinción de banderías, que no debe haberlas cuando se trata del destino de la Patria. Este sentido de unidad, que ha de traducirse, en primer término, en unidad social y en unidad gremial, ha de permitir que cada argentino se sienta útil y aun necesario para sus semejantes y para el país. Esa fe es la que la República necesita de todos sus hijos, porque el milagro de nuestra grandeza será efectivo sólo cuando el último y más humilde de nosotros sienta el honor de esa posición humilde pero digna, y se sienta en consecuencia indispensable para el porvenir de la Patria. Y en verdad que todos somos indispensables para elaborar los altos destinos de la Nación. El **Segundo Plan Quinquenal**, reclamando la intervención de la totalidad del pueblo, ha venido a ponerlo en evidencia. Respondamos dignamente al honroso llamado, que está en juego el honor de la raza.

Está en juego el honor, porque el Plan no es otra cosa, en sustancia, que el instrumento para asegurar el imperio de un régimen justo y humano, donde la cooperación reemplace a la lucha; donde no haya réprobos ni elegidos; donde cada uno reciba un beneficio proporcional a la riqueza o bienestar que promueva; donde todos tengan un porvenir asegurado; donde la sociedad no se desentienda, egoísta, del viejo, ni del incapacitado; y donde la fraternidad, la generosidad y el amor venzan definitivamente al odio, el egoísmo y la pasión vengadora y presidan las relaciones entre todos los argentinos.

Por otra parte, el Plan del General Perón significa estrictamente, la aplicación del **orden** y la **previsión** en la conducción de gobierno; orden y previsión en la conducción, que con sentido orgánico y nacional fueron felizmente inaugurados por el creador del Justicialismo con el **Primer Plan Quinquenal**, que implantó en la vida de la República una nueva y fecunda práctica gubernativa.

El nuevo **Plan de Gobierno** para el quinquenio 1953 - 1957, lo mismo que el primero, ha permitido que el pueblo de la Nación, en los diferentes aspectos de su actividad, sepa adónde va y qué harán los mandatarios en quienes depositó su confianza.

El **Plan** constituye así la expresión de una doctrina y una técnica nuevas, que tomando como base la realidad del país, ha de proyectar a éste hacia el futuro, con toda la fuerza que le permiten sus bienes materiales y sus bienes espirituales.

De aquí que en esta hora de recuperación de todos los valores materiales y espirituales de la nacionalidad, los argentinos debemos hallarnos unidos. Nadie puede estar ausente, nadie puede permanecer indiferente en este proceso de restauración. Cada uno debe dar de sí lo que pueda ofrecer. El que tenga brazos fuertes, ofrecerá sus músculos; el que tenga cultivada su inteligencia, pondrá en movimiento su cerebro; el que tenga bienes materiales ociosos o socialmente improductivos, aportará el contingente de esos bienes. Porque sólo unidos en un haz indisoluble, edificaremos nuestro porvenir para mantenernos económicamente libres y políticamente soberanos. A eso tiende el ordenamiento del **Segundo Plan Quinquenal**, que, por lo pronto, supone como base el ordenamiento estructural del pueblo, esto es, su organización. Una organización que ha de ser racionalizada en todos sus aspectos y que supone, para empezar y como decíamos hace unos instantes, un concepto de **bien común nacional**,

al que han de subordinarse los movimientos y las operaciones de los grupos y personas que integran la sociedad.

De esto surge la necesidad de un acuerdo común de todos los espíritus en lo esencial de la nacionalidad.

Este es el punto de partida de la doctrina nacional peronista y del **Segundo Plan Quinquenal**, concretado en objetivos fundamentales que ningún argentino puede legítimamente discutir, porque no puede haber ningún argentino que sea enemigo de que en nuestro pueblo se realice una justicia social, de que a los pobres, a los enfermos, a los desvalidos se les dé el auxilio que necesitan; de que exista una independencia económica y de que tengamos, por fin, una soberanía política que nos permita beneficiar, libremente y a nuestro modo, de esa justicia y de esa realidad económica.

Así pues, en orden a la comunidad considerada como masa social, el objetivo fundamental es llegar a la **unidad nacional**. Realmente es cierto, como lo ha dicho nuestro General Perón, que a pesar de nuestros casi 150 años de existencia, todavía no hemos alcanzado la verdadera unidad nacional. Para ello, claro está, no basta un régimen institucional que nos una a todos los argentinos bajo el imperio de la ley. Es preciso, además, un ingrediente mucho más vivo y mucho más activo. Es necesario desarrollar en la comunidad argentina sentimientos y pensamientos tales que la unidad se produzca y mantenga por atracción afectiva. A ello tiende el **Plan Perón** de Gobierno, cuyas realizaciones permitirán las organizaciones necesarias de colaboración y cooperación, y la desaparición de las clases sociales, motivo de lucha en todas las comunidades modernas.

La verdad es que, naturalmente, no existen clases sociales, sino actividades de hombres, que no es lo mismo. Actividades que, combinadas, permitirán en todas las circunstancias un trabajo armónico y en cooperación, no obstante las diferencias

que caracterizan a las personas como tales.

La unificación del pueblo sobre la base del **trabajo de todos para todos**, es el único modo de evitar la existencia de las divisiones clasistas. **El trabajo de todos para todos**. Esa es la mística del **Justicialismo**, y aun cuando las tareas que cada cual cumpla sean diametralmente opuestas de las de los demás, es preciso que cada cual sepa que todos somos iguales desde el punto de vista de los principios humanos y de nuestros derechos y nuestras obligaciones con respecto a la sociedad. Tal es la base de la anhelada unidad nacional.

Veamos en qué proporción el **Plan Perón** vendrá a lograrla. Es ya casi un lugar común aquello de que el **Segundo Plan Quinquenal** es una empresa ofrecida al pueblo para que el pueblo la realice. Se trata, desde luego, de una tarea a cumplir en común, en la que el resultado dependerá de la cooperación de todos. El **Segundo Plan Quinquenal** nos ha transformado a todos en socios de un extraordinario y fundamental negocio: la Patria. Todos estamos, en consecuencia, vinculados por un mismo propósito, por un mismo ideal. Todos somos solidariamente responsables del destino de la República. Este sentimiento de solidaridad, que radica en el corazón de los hombres y en el sentimiento colectivo de los pueblos, y que el **Segundo Plan Quinquenal** ha venido a despertar en la conciencia de los argentinos, es el que nos permitirá que alcancemos la verdadera **unidad nacional**.

Pero ¿cómo desarrollar ese sentimiento solidario en dieciocho millones de argentinos, dispersos en tres millones de kilómetros cuadrados? — se ha preguntado el General Perón. Y se ha contestado: **mediante la organización gremial**, que es una organización casi de derecho natural, como lo es la familia, organizada desde antiguo, y que el **Justicialismo**, a su vez, consolidará con las conquistas que pro-

pugna y ha inscripto en el **Segundo Plan Quinquenal**.

Lo cierto es que el obrero divide lo sustancial de su tiempo entre la familia y el taller. Inclusive, muchas veces está más con sus compañeros de trabajo que con sus hijos y su mujer. Trabajando en un mismo local, en las mismas tareas, con las mismas aspiraciones, con los mismos malos ratos e inconvenientes, va desarrollándose entre los obreros un sentimiento cohesivo que da a la organización gremial el sentido de una institución de derecho natural. Ninguna otra organización, ni económica ni política, tiene en verdad este sentido. De ahí su supervivencia a través de toda la evolución de la humanidad, si bien con distintas formas, y actualmente su desemboque en el sindicalismo tal cual lo conocemos.

Así, la organización sindical, que es donde se desarrolla más y mejor el sentimiento de la afinidad y la solidaridad sociales, nos llevará a la **solidaridad nacional**, base de la **unidad nacional**.

De aquí nuestro deber de favorecer el desenvolvimiento de las organizaciones gremiales, claro está que sobre la base de que ellas se subordinen a la justicia social y se ordenen a la independencia económica y política del país.

Existe, por otra parte, una circunstancia de hecho que torna imprescindible la existencia de los gremios. El gobierno jamás podría enterarse de los problemas de una determinada actividad si tuviera que escuchar separadamente a cada uno de los trabajadores de ese ramo. Todo se hundiría en el desorden y la confusión. Y el hombre seguiría siendo explotado por el hombre. No podemos — dice el General Perón — ir a preguntar a cada uno de los obreros cuáles son sus necesidades y cuál la obra que nosotros debemos realizar. Para ello necesitamos la organización obrera. Y que estas organizaciones estén representadas por auténticos trabajadores.

Y aquí procede hacer siquiera una referencia a la **Confederación General del Trabajo**, creada para controlar, orientar y dirigir la actividad de todas las organizaciones obreras del país. Una organización central de tal naturaleza permite, en efecto, estudiar el problema particular de un determinado gremio teniendo en cuenta el panorama general, no sólo en lo que respecta al trabajo, sino además en lo que se refiere a la economía general del país.

La C. G. T. ejerce así la auténtica representación del obrero argentino, tanto en el orden nacional, interno, como en el internacional. Frente al panorama del mundo — ha expresado el General Perón — el sindicalismo argentino ha adoptado también la posición del **Justicialismo** y ha luchado en el concierto o en el desconcierto internacional de los problemas obreros defendiendo exclusiva y honradamente los intereses de los trabajadores. Frente a las organizaciones obreras comunistas, que sirven de pantalla a la explotación del hombre por el Estado, y frente a las organizaciones obreras capitalistas, que sirven de pantalla a la explotación del hombre por el dinero, la organización obrera argentina, coincidiendo libremente con la lucha del gobierno argentino frente a los imperia- lismos, ha afirmado que condena por igual las dos explotaciones, y levanta frente a ellos la solución justicialista.

Las realizaciones del **Segundo Plan Quinquenal**, en este orden, refirmarán esa solución, que ha brindado a los trabajadores de nuestra Patria conquistas que ningún otro país del mundo puede ostentar.

Recordemos a este propósito lo dicho en rueda de periodistas por el Secretario General de la C. G. T., compañero Eduardo Vuletich, a su vuelta de Ginebra: «Nuestro país ha superado ampliamente las conquistas sociales que propugna la Organización Internacional del Trabajo». Qué nos resta decir a los argentinos sino agradecer a la Providencia la felicidad de tener

a Perón, el extraordinario creador del Justicialismo, doctrina que por su carácter cristiano y humanístico ha trascendido los límites del país.

En cuanto se refiere a nuestra condición de agentes del Ministerio de Obras Públicas, hemos de luchar por la superación de los egoísmos individuales y la formación de una fuerte conciencia de cuerpo. Constituimos un gran equipo de trabajo y nuestro deber consiste en luchar unidos con el músculo y el cerebro para que las previsiones del Plan se realicen en beneficio de todos y en especial de la masa obrera, cuya dignificación es materia fundamental del Segundo Plan Quinquenal.

A propósito de esto, es preciso señalar aquí que en la concepción justicialista es el hombre el que dignifica la ocupación y no la ocupación al hombre; que lo que eleva al hombre en la consideración de sus semejantes, es la perfección con que realiza su tarea y no el mero hecho de realizarla, porque esa perfección es la que le da verdadero sentido social. A él y a su obra.

Es la dignificación del trabajo por el hombre y la dignificación del hombre por el trabajo. Recordemos que Jesucristo fué un artesano. Fué carpintero. Lo cual viene a demostrar que las más altas calidades espirituales no están reñidas con el trabajo más simple. El desdoro no está nunca en el trabajo en sí, por muy humilde que sea, sino en la posición espiritual del trabajador. A corregir las deformaciones antisociales de esa posición, va enderezado el Segundo Plan Quinquenal.

Por lo que atañe a nosotros los integrantes del Ministerio de Obras Públicas, es preciso que se nos haga carne esta verdad: que sólo poniendo entusiasmo y fe constructivos en la labor que nos toque desarrollar, nos haremos acreedores a planos más altos de actuación.

Hay quienes, por un torcimiento intelectual común en el ser humano, preten-

den el premio antes de conquistar el derecho de pretenderlo. Y se están apáticos e indiferentes esperando una ocasión heroica para actuar. Es el peón, por ejemplo, que sin méritos, al menos demostrados, aspira a capataz y no ve mejor actitud para sí, que oponer su desgano de resentido a la labor general, con el pretexto de que está decepcionado, pues está subestimado. Esto, sobre suponer falta de espíritu crítico, significa falta de responsabilidad y constituye una actitud de inmoralidad cívica.

Decimos falta de espíritu crítico, porque si el hombre de nuestro ejemplo lo tuviera, sabría que las posiciones se conquistan con trabajo. Esa es la respuesta única: trabajar. Trabajar con decisión, con entusiasmo, con responsabilidad. Y las puertas del progreso legítimo se abren entonces solas. Pero es que todos queremos ser capataces sin antes saber ser peones.

Lo mismo ocurre con el dactilógrafo que quiere ser redactor, con el redactor que quiere ser jefe, y así siempre.

Hay una frase clásica que resume una honda sabiduría y que todos conocemos. Dice más o menos así: Acostumbraos a hacer las cosas fáciles como si fueran difíciles y acabaréis por hacer las cosas difíciles como si fueran fáciles. Los de nuestro ejemplo actúan al revés: pretenden empezar por las cosas difíciles como si fuesen fáciles y acaban por transformar las cosas más fáciles en cosas difíciles.

No es con pretensiones arbitrarias como vamos a hacer patria. Es necesario que advirtamos seriamente que la vida es un constante esfuerzo, un permanente proceso de superación; que debemos capacitarnos ininterrumpidamente, que debemos disciplinarnos, que debemos respetar el orden y la estructura jerárquicos, y que las posiciones no se toman por salto.

El Segundo Plan Quinquenal se propone obtener las mejores condiciones de trabajo para todos los trabajadores de

la República, mediante su adecuada capacitación y la más justa retribución. Pero todo dependerá de nosotros. Porque todo estará en relación con nuestra voluntad de trabajo y con nuestros ideales de superación. Ya lo ha dicho nuestro Presidente: la obra de arte no está en concebir un plan, sino en realizarlo. Y esto dependerá del pueblo, del que los componentes del Ministerio de Obras Públicas formamos parte.

Hemos venido señalando, casi al azar de nuestro sentimiento y con el fin de poner en evidencia la vinculación del Segundo Plan Quinquenal con el corazón de los argentinos, las notas más significativas del mismo en cuanto se refiere al Pueblo, fin último del Plan.

Queremos ahora destacar la atención especial que la doctrina justicialista y el Segundo Plan Quinquenal prestan al hombre como tal. La Patria —ha dicho nuestro líder, el General Perón— está formada en primer término por hombres y no pueden ser el campo, ni la máquina, ni el dinero, factores que se sobrepongan al hombre, que es quien sufre y trabaja, y sin el cual ni los campos, ni los ganados, ni el dinero tienen valor.

El hombre es, pues, el valor esencial en la Nueva Argentina. Nueva Argentina, es decir, una Argentina que ha sabido por fin retomar su auténtica fisonomía; una Argentina que piensa en argentino, que siente en argentino y que quiere lo que en todos los tiempos han querido los argentinos amantes de la grandeza de la Patria.

Perón ha dicho sobre este particular: Pensamos en una Nueva Argentina, profundamente cristiana y profundamente humanista. Nueva no por desvinculación con el pasado, sino, por el contrario, por haber retomado los ideales cristianos y humanistas de ese pasado, olvidados a lo largo de un siglo. Si la América Española —ha expresado el Primer Magistrado—

olvidara la tradición que enriquece su alma, si rompiera sus vínculos con la latitud... quedaría instantáneamente baldía de coherencia y sus ideas carecerían de validez.

Pero volvamos al hombre. El es sin duda el más alto valor y sólo de él toman todos los otros valores sus contenidos. De ahí la necesidad de devolver al hombre su proporción y su jerarquía.

La recuperación de los valores humanos y su preeminencia sobre los demás, restituirá al hombre al lugar que por derecho le corresponde, como criatura hecha a imagen y semejanza de Dios. De aquí los propósitos de la doctrina justicialista, en cuanto se refiere a devolver y asegurar al hombre su dignidad nativa, y su derecho al goce legítimo de los bienes de la tierra. Es lo que el Segundo Plan Quinquenal se propone expresamente.

Pero esta valoración y defensa del hombre, debemos entenderla con criterio justicialista, esto es, con criterio social: el hombre como miembro de la sociedad, alcanzando en ella y por ella su perfección; y la sociedad, como conjunción de individualidades sumadas y orientadas al bien común.

Se trata de un individualismo colectivista, o de un colectivismo individualista. Es la victoriosa tercera posición, con la suprema fe en el tesoro que el hombre representa por el solo hecho de existir.

Por eso el Segundo Plan Quinquenal, con el objeto de reafirmar esa dignificación del hombre, ha previsto todos los medios para destruir entre nosotros, para siempre, la iniquidad de la miseria en medio de la abundancia, y de cualquier explotación del hombre por el hombre. Concretamente, ha previsto la estructuración de un Código de Derecho Social con los siguientes elementos básicos: a) Disposiciones constitucionales relativas a trabajo y previsión; b) ordenamiento de la legislación actual y de la que se sancione en cumplimiento de los objetivos del

Segundo Plan Quinquenal; c) disposiciones legales que consagren las conquistas del **Justicialismo**.

Entre los 31 capítulos que integran el cuerpo del **Segundo Plan Quinquenal**, hay uno, señores, que brilla de modo especial. Nos referimos al capítulo III, que trata de la **Previsión** y en el cual se advierte claramente la huella de la ilustre e inmortal abanderada de los humildes, la señora **Eva Perón**.

En él se declaran como objetivos fundamentales, asegurar el ejercicio de los Derechos del Trabajador, los Derechos de la Ancianidad y los Derechos de la Familia, en cuanto ellos se relacionan con la seguridad, el bienestar y la asistencia social.

Para ello, en el quinquenio 1953-1957 la legislación social habrá de extender los beneficios del régimen jubilatorio a todos los trabajadores del país, aún no amparados por el sistema nacional vigente; habrá de crear un régimen especial y complementario de seguridad social destinado a cubrir los riesgos que no se hayan previsto en el sistema nacional jubilatorio, y que comprenderá los casos de disminución, suspensión o pérdida de la capacidad de trabajo, motivados por enfermedad, accidente, invalidez, maternidad, vejez o muerte. También habrá de crear un régimen de asistencia social sobre la base de la coordinación nacional de todos los organismos de asistencia social a cargo de la Nación, provincias y municipalidades, y la de éstos con los servicios de asistencia social de las asociaciones profesionales y con los de la Fundación **Eva Perón**. Finalmente, el Estado auspiciará la creación de mutualidades y cooperativas, especialmente las de carácter sindical, creará un fuero judicial especializado para menores, estructurado con sentido **formativo y no represivo**, y construirá nuevos hogares de asistencia social.

Basta esta sintética enumeración de las realizaciones que el **Segundo Plan Quinquenal** se propone alcanzar en materia de previsión social, para que se haga evidente el celo del General Perón por la felicidad del pueblo. Lo cierto es que si todos los problemas que encara el **Segundo Plan Quinquenal** son de importancia vital para el bienestar y tranquilidad de la comunidad argentina, el capítulo que se refiere a las **previsiones sociales** es el que muestra con mayor elocuencia el espíritu justicialista del líder de la nacionalidad.

Esta su predominante y constante ocupación por la felicidad del pueblo, ha de recogerla la historia en un capítulo singular. Y así como al **General San Martín** se lo distingue con el nombre del **Santo de la Espada**, al **General Perón** se lo distinguirá sin duda como al **Santo de la Justicia Social**. Ese será el fallo inapelable de la posteridad agradecida.

Precisamente, gracias al **Justicialismo**, ya beneficia el pueblo argentino las grandes conquistas que lo han puesto a la cabeza de los pueblos más civilizados de la tierra. Los adelantos e innovaciones en las leyes jubilatorias, en el amparo a la vejez, en los seguros de empleados y obreros; los beneficios obtenidos en el orden de la salud, las vacaciones y el turismo; las mejoras por antigüedad en el trabajo y por el número de familiares a cargo; el propósito de asegurar a todos los habitantes del país la posesión de una vivienda adecuada, higiénica, confortable y económica, cuya propiedad ha de garantizar el Estado como un bien de familia; estos y otros muchos beneficios, que han llevado a todos los trabajadores del país el sosiego que nunca tuvieron frente a las contingencias tristes de la vida; todo ello, señores, que con el **Segundo Plan Quinquenal** quedará consolidado y complementado en forma nunca soñada ¿no es bastante para responder con todo entusiasmo al requerimiento del General Perón, en el sentido de poner nuestro máximo esfuerzo para que las previsiones del **Segundo Plan Quinquenal** se cumplan?

Señores:

El primer Magistrado de la Nación ha hecho un firme llamamiento a todos los argentinos para que, deponiendo cualquier sentimiento sectario o banderizo, trabajemos y seamos útiles a la comunidad, sumando nuestro esfuerzo individual al esfuerzo colectivo de la Nación.

Por otra parte, es de todos sabido que el **Segundo Plan Quinquenal** escalona objetivos que representan en cada uno de sus aspectos la verdadera conveniencia de la Nación.

Como agentes del Ministerio de Obras Públicas tenemos además el honor y la suerte de contar con un ministro como el ingeniero Roberto M. Dupeyron, leal y sagaz intérprete de nuestro Presidente y líder, cuya hombría de bien e incansable laboriosidad constituyen un digno ejemplo para nuestro celo de argentinos. El ingeniero Dupeyron, además, posee la virtud de haber colaborado incansablemente junto a la señora **Eva Perón**, en esa obra maravillosa que es la Fundación de Ayuda Social, cuya vicepresidencia hoy ejerce.

En las intensas jornadas de trabajo junto a la **Jefa Espiritual de la Nación**, conoció el ingeniero Dupeyron sus desvelos y cavilaciones y supo valorar en toda su importancia su gran espíritu de lucha, que le permitió sobrellevar sin desmayos las tareas más abrumadoras, porque tenía la seguridad de que con ello estaba afirmando día a día el bienestar y la felicidad del pueblo.

Proveniente de tal clima de acción e identificado con propósitos tan nobles, el ingeniero Dupeyron no podía, al hacerse cargo de este Ministerio, sino extender aquí mismo ese espíritu de trabajo y esa tónica de comprensión y de humanidad, generoso basamento de la figura excelsa que fué **Eva Perón**.

Y si la recia personalidad de nuestro Ministro le ha conquistado por gravitación natural el puesto de vanguardia que le reconocemos, el Subsecretario del Departamento, doctor **Ismael J. Saravia**, cuya capacidad de trabajo, sentido de la disciplina, probidad intelectual y amplitud de espíritu conocemos bien los empleados de este Ministerio, constituye para todos nosotros la reafirmación de la garantía que la presencia del ingeniero Dupeyron supone como firme baluarte para la sana política de trabajo en que todos estamos empeñados para realizar los ideales del **Justicialismo**.

Así, pues, nuestro inexcusable deber consiste en obrar de tal manera que, cuando se hable de nosotros, pueda decirse sin excepción, que con auténtica visión de los destinos de la Patria y con absoluto conocimiento de nuestra responsabilidad social frente al país y frente a la humanidad, estamos poniendo nuestra voluntad y nuestro tesón para que esta Nueva Argentina logre en la marcha que ha emprendido, las conquistas con que el mundo viene soñando para acabar con la prepotencia y la injusticia.

Nada más.

IV

Dignificación y deberes del agente civil frente al Segundo Plan Quinquenal

por el

Señor Jefe de la Oficina de Sumarios

Doctor Saturnino Guillermo Varalla

13 de agosto de 1953

Señor Subsecretario,
Señores Directores,
Señoras,
Señores,
Compañeros:

Al comenzar esta modesta charla de difusión del Segundo Plan Quinquenal, quiero dejar expresa constancia del honor que para mí significa el haber sido invitado a ocupar esta tribuna, en principio, sólo reservada para las altas autoridades del Ministerio de Obras Públicas.

Por la índole de las tareas que desempeño en esta Secretaría de Estado, haré

versar el tema en el capítulo vigésimo octavo del Plan en lo atinente a los agentes civiles de la Administración Pública.

Las sabias prescripciones del magnífico Plan de Gobierno que aparecen contenidas en la Ley Nº 14.184, inspiradas por el Excmo. señor Presidente de la Nación, General Juan Perón, no podía en forma alguna, haber olvidado a los agentes civiles del Estado ya que ellos forman enorme masa de trabajadores arrancada de la célula primaria que constituye la nacionalidad argentina, el PUEBLO.

Es un tema que para todos nosotros resulta de poderoso interés, por cuanto tiende a delinear, a establecer la ubicación y límite de la situación del agente civil frente a la Administración Pública.

Es nuestra misión desentrañar de los enunciados del Plan Quinquenal el espíritu que lo informa, convertir la letra en vida, sacar de lo escrito, acción.

Porque el Plan Quinquenal está escrito pero no está aun hecho. Por eso, precisamente es PLAN.

Y en eso consiste nuestra tarea, la mía, la de todos los argentinos, en transmutar la sucesión de enunciados en un rosario de realidades, entresacar de la riqueza intuida la real aparición. En esta forma nosotros HACEMOS el Plan Quinquenal.

Y es este hacer el que me permite ocuparnos hoy la atención, haciendo aparecer ante vuestra visión tres facetas de un solo cuerpo, las que al igual que las piedras talladas, tienen relieve singular y luminosidad propia y armonizan entre sí configurando un todo refulgente de claridad.

Estas tres facetas son: la dignificación, los deberes del agente civil y las sanciones encuadradas en un Código Administrativo. En apretada y concreta síntesis este PLAN, cuya difusión es deber ineludible de todo argentino y al mismo tiempo mandato de la ley que lo informa, fija los derechos y obligaciones de todos los funcionarios al servicio del Estado y lo enuncia en la siguiente forma: «La dignificación de los agentes de la Administración Pública será auspiciada por el Estado en orden al cumplimiento del deber social que tiene cada funcionario, empleado u obrero».

Este primer punto que vamos a considerar, tratando de delimitar la situación del agente civil frente a la Administración Pública de acuerdo al Segundo Plan Quinquenal, es su dignificación.

Por ello ahondaremos en la riqueza de significaciones que posee este concepto, explayándonos en la idea de dignidad, puesto que dignificar es precisamente otorgar dignidad.

Para lo cual debemos recurrir a la distinción, ya usual desde el pensador Koenigsberg, entre dignidad y precio. Precio dice de relación a un valor acondicionado. Dignidad a un valor absoluto.

Nada tiene otro valor que el que le determina la ley. Toda cosa posee el precio que le ajusta esa ley, pero la ley misma para ser origen de la determinación de todo valor, debe tener en sí misma un valor incondicionado, no relativo, absoluto. Por tanto la ley que fundamenta el precio o valor relativo de las cosas, es en sí misma valor absoluto. Este valor absoluto se llama dignidad.

Es por ello que únicamente los seres que son fines en sí mismos y que no son valorizados por otro ser y en relación a algo extraño, tienen dignidad.

¿Cuál es en resumen el sentido primitivo y radical de esta actuación que se denomina dignificación y que configura el primer punto de nuestra conversación de hoy?

Es el siguiente: Dignificar es mantener una actitud de valorización no relativa a las personas, considerarlas fines en sí mismo y no medios, ubicarlas en un reino donde sean poseedoras absolutas de un valor perenne y no regulable.

Para completar esta visión, que constituye una aproximación para hurgar en la riqueza del concepto de dignificación, agregaré un análisis basado en la confrontación de un lema que todos conocemos y que encierra en su seno la verificación exacta de la noción de dignificación que perseguimos.

Ese lema es «EVITA DIGNIFICA».

Y en este lema resumen en dos palabras y compendio de realidades se convierte para nosotros en un manantial de joyas aclaratorias.

Porque afirmamos resueltamente y trataremos de hacerlo patente, como en este lema —que fué formado por el amor y la verdad del pueblo— se ha utilizado estrictamente la noción de dignificación, conforme lo habíamos bosquejado, cuando afirmamos que dignificar era conferir valor absoluto a un ser considerado como fin, y que ese ser por tanto, en cuanto fin en sí mismo, se contaba en un reino de personas y no de cosas.

Y es precisamente lo que ha hecho EVA PERON, quien en su contacto con las gentes, las ha ponderado y las ha considerado como fines en sí, como seres que poseen en sí el sentido de su vida, como entidades independientes, como personas que no pueden servir como medios para cualquier fin, sea el lucro, la vanidad, la gloria.

Ese es el sentido exacto de dignificar: devolver a la persona su posición sin igual de dueña de sí misma, desmediatizarla, hacerla cesar en su engranaje de medio, hacerle perder su condición de número, de cosa.

Lo opuesto a dignificar es mediatizar, valuar, poner precio.

Y quiero nuevamente recalcar que éste es el verdadero sentido y razón de ser del lema que hemos oído y repetido tantas veces...

Logrado esto, la aclaración de la noción, ya adivinamos qué debe buscarse cuando se habla de la dignificación del agente civil. Su consideración como fin en sí, comprenderlo como tal. Por tanto la dignidad del agente civil no existe por la obra que realice, pues entonces su valor estaría condicionado a su labor, sino en forma opuesta, es él quien valoriza, él dignifica, él otorga dignidad a su tarea, por el solo hecho de ser una unidad pensante.

Y este es nuevo punto de mira que trae como luz nueva el capítulo vigésimo octavo del Segundo Plan Quinquenal. Y confirmando estas ideas quiero agregar unas expresiones del Excelentísimo Señor Presidente de la Nación, quien recientemente, al nombrar un nuevo Secretario de Estado manifestó en el acto de entrega de funciones: «No son las funciones que cumple las que dignifican al hombre, sino el hombre que las cumple».

Y esto es real y verdadero puesto que si fueran las funciones, el hombre sería nuevamente y nada más que el precio que le fijan sus funciones.

Esta visión o captación especial del agente civil poniéndole en dirección a sí

mismo, se llama comprensión o captación del sentido individual.

Veamos cómo esta noción de comprensión, exigida por la idea de dignidad, permite la inteligencia de los dos puntos siguientes: fundamenta los deberes y moldea las sanciones.

Desde nuestro planteamiento anterior, en que identificamos al sujeto como portador auténtico de dignidad, se ve que la noción del deber, y por ende los deberes del empleado público, en este caso, cobran matiz diverso y pierden aquella duradera modalidad de onerosos, pesados y difíciles.

Deber es aquí, en una persona con dignidad recuperada, la obligación primera que el mismo se impone de realizar aquello para lo que está naturalmente capacitado. Por el solo hecho de ser él mismo quien legisla su obligación, permanece por entero en posesión completa de su dignidad realizando simultáneamente su destino: llevar a cabo aquella misión o tarea conforme exactamente con sus cualidades y potencial energético.

El Plan fija los deberes del personal del Estado, deberes que tiene para con la sociedad donde desenvuelve sus actividades y que forman la conciencia de la responsabilidad en la función pública, en su desempeño como parte integrante del pueblo argentino. Ello queda dicho en la comentada ley, siendo su enunciación parte de la doctrina filosófica que por ahora es argentina, pero que dentro de poco tiempo, a no dudarlo, ha de ser modelo y ejemplo para todo pueblo amante de la justicia o como nosotros le llamamos la Justicia Social.

Estos deberes son insertados en el Plan de Gobierno en términos categóricos y enérgicamente afirmando que: **los agentes de la Administración Pública tienen más que ningún otro trabajador del país una fundamental función social que cumplir, toda vez que el pueblo les paga para que sirvan sus intereses. A tales fines, el Estado creará en sus servidores una plena**

conciencia de la responsabilidad social que tienen con relación al pueblo.

Esta Secretaría de Estado, bajo la acertada dirección de S. E. el señor Ministro, ingeniero don Roberto Dupeyron, con clara visión del deber a cumplir, ha comenzado ya, a aplicar en forma integral las prescripciones que el mismo contiene en un supremo afán de crear en forma definitiva y estable la conciencia de esa responsabilidad, para llegar al logro de la demostración indubitable de que, cuanto menos todo el personal del Ministerio, superior o subalterno, conoce y practica aquella responsabilidad y que ha llegado al fin, a comprender que si el Presidente de los argentinos ha dicho que lo mejor que él tiene es el pueblo, ello también es una verdad irrefutable y que a ese pueblo se deben los agentes del Estado por ser sus servidores y por ser ellos mismos el mismo PUEBLO.

Este concepto de deber que queda fijado y comprendido, lleva tras sí el concepto de responsabilidad en su pleno sentido.

Responsabilidad es el hacerse cargo de cualquier acción, sabiendo que es únicamente el sujeto quien puede poner en movimiento esa acción.

Sabiendo que toda acción que dimana de él, la es a él únicamente imputable. Y sabiendo que nadie, por poseer ahora una dignidad recuperada, le puede substituir las acciones o reemplazar la vida.

Nadie puede vivir la vida de otro. Ni cumplir la misión de otro. De aquí la irremediable necesidad de ser cada uno lo que deba ser, ya que no puede ser reemplazado. De aquí lo especialísimo de cada vida particular, que es única, irrepetible, insustituible, y el sujeto, único dueño responsable de lo que se elija para sí y de lo que haga.

Pues mientras en el caso opuesto, mientras uno cumple tareas impuestas por un segundo, es éste quien soporta el peso de la responsabilidad de la acción por el mandante, siendo en cambio, en el otro

caso, únicamente el agente en su condición de dignidad y libertad al que por imponerse el deber, carga sencillamente con su responsabilidad.

Es el agente dignificado quien se fija su deber.

Y todos sabemos que todos saben, sin poder engañarse nunca, aunque se intente, cuándo se cumple con el deber o no. Y esto, aun cuando nadie en el mundo conociera mi acción yo sabría positivamente el valor de la misma. Y todos sabemos que si el que cumple la ley merece respeto y se lo admira no es por el hecho de estar sometido a la ley, sino de ser él quien en pleno reino de su dignidad se obliga a cumplirla.

Esa responsabilidad, surgida del deber fundado en la dignidad, nos permite ampliar enormemente los horizontes y considerar los hechos bajo la aurora de otro cielo que al habitual.

La responsabilidad que pareciera en la Administración Pública estar diluida en una línea difusa y ascendente, está en una idéntica proporción repartida en cada agente, ya que nadie puede asumir la acción del otro.

Y lógicamente, teniendo en cuenta este tipo de fundamentación del obrar del agente apoyado en su responsabilidad, la presencia de cualquier cuerpo u oficina, encargada de sancionar, necesita un enfoque direccional distinto con un filtro distinto.

Con lo que ya abordamos el tercer punto, las sanciones de la conducta del agente civil.

Este enfoque, este filtro distinto, son las características y coordenadas que estructuran y diagraman el tejido del Código Administrativo.

El filtro, a través del cual se observa la conducta del agente, es la **comprensión**, en aquel sentido primigenio de que hablamos: «consideración del sujeto como valor en sí, como un fin, y no como un medio». Y el enfoque direccional atiende a la captación y encuadre de su **responsabilidad**.

Para concretar estas visiones de la comprensión del individuo como un fin en sí, y de la contemplación de su responsabilidad fundada en su dignidad, tomaré un ejemplo ocurrido no ha mucho en este Ministerio y en el que aparecen aplicados ambos.

En realidad se trata de un hecho que por constituir una falta administrativa de un agente, yo debiera no mencionar por su carácter de reservado, pero me atrevo a hacerlo porque patentiza claramente cómo ya en nuestro Ministerio ha empezado a regir como principio de sanción disciplinaria, la comprensión, el tener en cuenta que se trata de una persona y no de un caso.

A. M. cometió una falta, que por estar penada por las leyes, se consideraba gravísima. La gravedad de ella desde el punto de vista legal no admitía excusa alguna. Pero el señor Ministro resuelve el caso con clara visión justicialista, ya que sanciona al infractor en forma tal, que lo lanza a éste a enfrentarse con su propia conciencia. Sin embargo la legislación era terminante.

La letra fría de esa legislación exigía la cesantía, aunque realmente fuese desproporcionado el hecho y el daño. Era un duelo entre la ley y la vida real.

Las conclusiones del sumario arribaron necesariamente, así estaba encuadrado, a solicitar su cesantía. Eso era lo legal. Era lo que se debía hacer. Con todo se solicitó para el agente A. M. una sanción de treinta días de suspensión. Se intentaba, por la oficina a mi cargo, unir la gravedad legal con la relativa importancia real.

Así las cosas, el sumario se eleva.

A partir de este momento tuve el enorme placer de lo cual quiero dejar expresa constancia, tuve el enorme placer, digo, de ver cómo surgían los gestos hermosos y cómo se miraba el caso con los lentes de la comprensión y no con los de la letra fría de la ley. El señor Subsecretario alega su disconformidad con la sanción que la

considera aun elevada. Y el señor Ministro aun disiente e impuso únicamente, para una grave falta cometida una suspensión de diez días!!!

El gesto era realmente hermoso.

Me pregunto yo, y les pregunto a ustedes ¿qué hubiera sido del agente, si en lugar de tener que habérselas con nuestra actual justicia sin venda en los ojos, la justicia que ve, la justicia que comprende, se hubiera hallado con la justicia ciega, que no ve lo que pesa y destruye con tal de mantener el equilibrio de los platillos? La respuesta la adivináis todos...

Fué su convencimiento, que también es mío, que el agente frente a una sanción levisima había reencontrado su responsabilidad y se había ganado un hombre más a la cruzada del bien que todos estamos obligados a enrolarnos. Se había cumplido con el mandato del General Perón: MEJOR QUE DECIR ES REALIZAR.

Con todo es muy posible, que algún asomo de duda surja inmediatamente. Una, si ese agente por el hecho de haber sido tan levemente sancionado, volverá a reincidir, y sino él, tal vez otros, llevados o inducidos por el hecho... Y la otra duda o pregunta que posiblemente os hareis: ¿entonces, la justicia es relativa, y por tanto, se aplica arbitrariamente?... ¿Se perdona si se quiere o se condena si también se quiere?

Voy a responder a ambas, aunque si bien se mira desde ya, se ve que tales preguntas sólo pueden plantearse, si uno se olvida que estamos hablando del agente en el plano de la dignidad, si uno desconoce la altura a que habíamos arribado. Por eso puedo afirmar que, en un plano donde el agente está a la altura exacta del hombre —esa altura se mide con el metro de la dignidad— no sucede lo primero, ni se plantea lo segundo.

A la primera pregunta o duda que os habéis formulado, se puede contestar: El agente, dentro del marco lógico de contingencia, no reincidirá, puesto que ha

visto que la responsabilidad de su acción sólo a él se le ha dejado. Nadie la ha asumido.

Se lo ha considerado persona y no cosa. Y él no querrá descender ya nunca del plano de comprensión que ha alcanzado. La dignidad de la acción de otros exige en una interacción social, la dignidad de las acciones de los restantes.

A la segunda, os digo: La justicia no es relativa, sino la sanción. Y esto es evidente. No hay que olvidar que la sanción es análogamente proporcional al delito. Pero que está en un plano distinto del mismo. La única sanción que no sería relativa, sería la supresión del hecho. Si se pudiera no haber hecho algo que se hizo, esa sería la única condigna, exacta y no análoga. Sería absoluta y la única sanción.

Siendo esto imposible, todas las sanciones son reparaciones, en un orden semejante y atribuido, que intentan restablecer un orden destruido.

La sanción está fundada en la condición humana, porque es otorgar a toda persona que ha caído, una posibilidad de arreglo de su acción. Nosotros experimentamos en nosotros mismos que cuando cometemos una falta hacia alguien, necesitamos la reparación, que es como un castigo, como algo justo, como algo que compensa, que restituye lo que hemos omitido o mal hecho.

Es entonces en base a la responsabilidad —hacerse cargo por entero de su acción— que el sujeto o agente, él mismo exige la restauración del orden que ha destruido.

Es su dignidad que lo exige. Y es en relación a este punto de mira, que la aplicación de las sanciones actualmente, y como ya mencioné en el caso de que hablamos, aparece comprensiva, a saber: **no sometiendo a estricta ceguera legal la irreductible peculiaridad de toda persona.** Ya que cada persona es un camino nuevo. Y una vida que se elige a sí misma para realizarse. Y todos los caminos nuevos no

pueden juzgarse sino por analogía a los ya contruídos, pero tratando de no desperdiciar la visión de su nueva riqueza peculiar y única, hasta ahora no existente. La visión por analogía es el primer paso a la vía de la comprensión.

Explicados ya, los conceptos básicos de dignidad, deber y responsabilidad, falta únicamente delinear la acción ya comenzada y a realizar por la oficina a mi cargo

Procuraremos, y esto es propósito inquebrantable, llegar al saneamiento moral de los empleados y crear para un futuro que se vislumbra muy próximo, el clima que también fué enunciado por el Presidente de los argentinos, al enseñarnos él, que no debemos trabajar para el presente sino para el porvenir, y si queremos obtener la integridad de todos los valores y lanzarlos a la balanza de los tiempos, no pensemos egoístamente en el presente sino en el mañana...

Por ello es que lanzamos todo el peso de nuestros esfuerzos, que será simple granito de arena, pero que tendrá el mérito de no haber sido egoísta. Y a ese fin habremos de obtener la inutilidad del organismo sumarial por que ya, en ese entonces, a nadie se le podrá cuestionar su actuación administrativa, puesto que todos serán por efecto de su patriotismo y perfecta comprensión de su deberes a cumplir, soldados concientes de ese mismo deber y de las obligaciones para con la Patria.

En esa tarea, que nosotros llamamos la de administrar justicia, en el orden administrativo, debe tenerse en cuenta que el derecho ha de responder a la realidad social de la hora presente para que sus normas contribuyan a mantener el equilibrio de intereses que lógica y razonablemente deriven del concepto de equidad y ecuanimidad, esto también fué dicho por el General Perón; y nosotros, es decir este Ministerio, no ha de escatimar esfuerzo alguno para que con el apoyo que, indudablemente ya se cuenta de todos los funcionarios y agentes, podamos enorgulle-

cernos de marchar sino a la cabeza, al menos en primera línea, sentando principios humanos y justicialistas como una avanzada al futuro Código Administrativo que también, en la planificación integral que se propone el gobierno del General Perón, tiene un lugar de privilegio en su genial Segundo Plan Quinquenal.

Este Código Administrativo fué siempre una necesidad sentida y muchas veces se levantaron clamando por su implantación, pero nunca se encaró en forma seria ni menos por los doctos tratadistas que decían que debía hacerse pero que a nadie se le ocurrió hacer.

Mientras tanto y como un anticipo a ese cuerpo legal, se ha proyectado una nueva reglamentación de sumarios que permita en una forma práctica y rápida la valoración de hechos, como asimismo fijación de las responsabilidades de los agentes del Ministerio de cualquier categoría que él sea; fijándoles sus derechos y garantías y que tendrá esencialmente el carácter de una reglamentación procesal o lo que es lo mismo, y siguiendo el símil de los tratadistas del derecho, podrá llegar a llamarse el Código de los Inocentes, es decir que se tratará de probar el hecho y sus atenuantes.

A partir de aquí, se habrá obtenido entonces el punto de partida que permita atemperar la falta o la sanción. Esta sanción será, siempre, con carácter de prevención y nunca como represión, y si esta Secretaría de Estado aun lo considera digno de integrar sus cuadros con

ello se tenderá a despertar su conciencia; si por el contrario, el atenuante es imposible de argumentar, quiere decir que el agente ya había dejado de tener interés en la función pública y no puede, en este caso, seguir compartiendo la labor de sus iguales que, a su tiempo, supieron comprender que a la función pública hay que dignificarla.

La Oficina de Sumarios, finalmente, luego de reglar hechos de inconducta del personal, propenderá por medio de su acción a crear un clima de seguridad en el cabal concepto de que todos los agentes tengan de la función pública y su responsabilidad frente a la Nueva Argentina, al Ministerio, al compañero, al superior y frente a los deberes ineludibles que tiene todo funcionario público que como soldado civil de la Revolución Justicialista está obligado a sustentar.

Espero no haber cansado extremadamente vuestra atención. Y espero que todos salgamos de aquí enriquecidos por haber penetrado y haber sondeado en la jerarquía auténtica del ser humano.

Asimismo, deseo también que estas ideas, con las que he buscado iluminar de algún modo vuestra conducta, no se os escape de la mente y del corazón, por qué estas ideas son tanto más como vuestras.

Son como el sol: que es imprescindible, que es para todos sin distinción, y no es de nadie.

Nada más.

V

La función Social de los Agentes del Estado y su importancia en el cumplimiento del Segundo Plan Quinquenal

por el

Señor Jefe de Despacho de la Subsecretaría
Doctor Roberto Julio Méndez

20 de agosto de 1953

Señores:

La Nación en los últimos diez años ha tenido el raro privilegio de asistir a la programación de tres planificaciones de la acción de gobierno: una de carácter eminentemente ejecutivo (1947-1951) y otra de amplia organización estatal (1953-1957), unidas entre sí por aquel Plan Económico que importó un descanso en el arduo y eficaz trabajo cumplido en la primera que, entre otras, tuvo las virtudes de permitir la construcción de millares de obras, dar pujanza incontenible al progreso industrial, obtener la ocupación total de la mano de obra, elevar el nivel de vida y admitir la recuperación de los servicios públicos más importantes que hasta entonces habían estado en manos del capital privado extranjero.

Tres Planes de Gobierno que concebidos y realizados, o en vías de ejecución, teniendo como única mira al pueblo, deben dar al mismo la sensación de que una organización estatal asentada en bases fuertes y esencialmente sociales, afronta la realidad del país con sentido nacional.

Si bien es cierto que estas sucesivas planificaciones y, principalmente este Segundo Plan Quinquenal, configuran un propósito fundamental: «Consolidar la Independencia Económica, para asegurar la Justicia Social y mantener la Soberanía Política» con criterio de solución nacional, como decíamos, no es menos exacto que están señalando un nuevo derrotero a seguir por todos los pueblos que deseen encontrar en el trabajo planificado y organizado la solución de sus propios problemas.

Los agentes del Estado: funcionarios, empleados u obreros, tienen a ese respecto la ineludible obligación de compenetrarse de la importancia del Plan Quinquenal en marcha, tanto por su contenido social como por sus proyecciones insospechadas que ya rebasan las fronteras territoriales y han trascendido al espíritu de otros pueblos.

Entendemos que es necesario para ello llevar al convencimiento de los agentes que se vive un momento extraordinario en el que, con medidas netamente legales, fundadas en una Carta Magna que tiene la enorme virtud de concretar, como lo ha dicho el General Perón: «el respeto absoluto de nuestra tradición y nuestras instituciones, la elevación progresiva de la cultura en todos sus aspectos y la mejora de todos los habitantes, así como el mantenimiento inquebrantable, firme e intransigente de nuestra soberanía» se ha operado la milagrosa transformación política, social y económica de la Nación, ahora soberana, justa y libre.

Creemos conveniente señalar, para tratar de alcanzar esa comprensión, que nuestro Plan Quinquenal se aparta totalmente de la técnica social y económica que han venido marcando otros programas similares. La tecnología de éstos ha tenido por objeto, en general, buscar el desarrollo del poder personal.

En el siglo XIX y en lo que va del presente, el industrial, el político, el financiero, no han tenido otro propósito o finalidad que el que hemos indicado. Encararon el conocimiento y lo financiaron tratando de encontrar el poder absoluto y la mayor explotación. No les interesaba la naturaleza o el individuo sino como medios para alcanzar los más altos beneficios personales o ese poder. Los mismos propósitos referidos al individuo, podemos aplicarlos a las naciones, que sólo fincaban la importancia de otros países en cuanto pudieran interesarles como mercados, colonias o bases militares.

Como dice Lewis Mundorf: «Salieron del horizonte amurallado de la ciudad

medieval, al mundo ilimitado, sólo para obtener rápidos beneficios y nada les importaba el panorama devastado que dejaban tras ellos. Los rascacielos erigidos en el centro de las ciudades, no en respuesta a la necesidad económica, sino como fanales de prestigio y alarde de poder, son expresiones del mismo crecimiento maligno».

Señores: ¡qué lejos está nuestro Plan Quinquenal de esos propósitos!

Para definir nuestra función, desde cualquier esfera que nos toque actuar, grabemos indeleblemente, a fin de que nuestra acción sea concordante con su finalidad, que nuestro Plan Quinquenal no es la concreción exclusiva de un programa político, sino que es una doctrina cuya «razón suprema es alcanzar la felicidad del pueblo y la grandeza de la Nación... armonizando los valores materiales con los espirituales y los derechos del individuo con los derechos de la sociedad».

Es preciso que fijemos para cada uno de nuestros actos esta premisa que, al compenetrarnos de su alto objetivo, tiene lógicamente que hacernos actuar en función netamente social, dejando de lado toda finalidad egocéntrica.

Cuando se trabaja para la felicidad del pueblo y la grandeza de la Nación, todo propósito mezquino debe dejar paso a la cooperación y solidaridad humana. Y este hermoso privilegio de trabajar para la felicidad del pueblo es el que nos toca a los empleados y obreros de la Nación, en esta venturosa época que vivimos.

Señores: debemos tener muy en cuenta para que la compenetración con este Plan sea absoluta, que «planificar» en sentido del mismo no es «regimentar». No, señores. Sólo comprenderemos bien el Plan Quinquenal y como agentes del Estado actuaremos en el plano elevado que corresponde, si tenemos la convicción que el mismo «planifica» pero no «restringe» para favorecer monopolios de grupos o individuales; busca el mejor empleo de la riqueza na-

cional y una distribución equitativa; «planifica» no sobre la base de una igualdad de clases sino para la supresión del privilegio, es decir, «planifica» para la justicia social; «planifica» para capacitar a todos los ciudadanos en la conducción social, económica y política del país y especialmente a los agentes del Estado para que su acción sea concordante con los objetivos y propósitos de este Segundo Plan Quinquenal.

Y nos ocupamos de la función de los agentes administrativos por la evidente razón que si en la sociedad moderna el Estado está en todas partes, en este Segundo Plan, actuando en su doble carácter de rector y organizador de la vida de aquella sociedad, determina la importancia de los agentes que secundan su labor, aun cuando confía el éxito de ese Plan en la acción conjunta de los ciudadanos y habitantes del país.

Consecuentemente con esa importancia surge la necesidad de la preparación especial del agente del Estado para que cumpla cabalmente con la función social que le ha sido asignada.

Por ello es indispensable la preparación burocrática para que el agente actúe en concordancia con el propósito definitivamente social del Segundo Plan.

É insistimos en la **preparación burocrática** para despojar a la función de los agentes del «carácter de entorpecimiento o lentitud administrativa» como se la entiende, a fin de que se constituya en la racionalizada actuación de los empleados públicos, para la consecución de la elevada finalidad social que le confían los enunciados de dicho Plan.

En tal sentido, creemos oportuno recordar con el General Perón que «El Estado necesita que el funcionario sea su defensor y su amigo y que cada uno haga de su puesto un verdadero baluarte de capacidad y de honradez».

Sólo se podrá alcanzar ese propósito si los funcionarios, empleados y obreros eliminan, por así decirlo, su personalidad

administrativa para dedicarse a realizar cada uno de sus actos, por modestos que sean, en el sentido de solidaridad y cooperación en forma que su actuación responda única y exclusivamente a las conveniencias de la comunidad. Así, y sólo así, cumpliremos **función social**.

Tratemos de compenetrarnos de esa importante función: la colocación de un minúsculo accesorio en un mecanismo determinado, puede permitir su funcionamiento. Si ése fuera una draga, su trabajo dejará expedito un canal por el que la riqueza de la Nación hallará una vía de salida al exterior, de donde en definitiva vuelve en divisas que redundarán en beneficio del desenvolvimiento económico del país.

Asimismo, el diligenciamiento rápido de un expediente puede significar la iniciación inmediata de una obra de carácter social en la que está interesada la colectividad.

Estos sencillos ejemplos sean los que lleven al convencimiento de todos los agentes que cualquier función o tarea, por simple, por fácil, por breve que sea, tiene fundamental importancia y debe llevarse a cabo sin sujeción a conveniencias personales, porque toda actividad del Estado tiende directamente a beneficiar a la sociedad y al individuo y, consecuentemente, a concretarse en alcanzar la felicidad del pueblo: meta del Segundo Plan Quinquenal.

En resumen: conceptuamos que es necesario crear la conciencia de la responsabilidad social en todos los funcionarios, empleados y obreros frente al pueblo del cual formamos parte, pero al que tenemos la obligación de enseñar con nuestro ejemplo, inculcando la doctrina nacional y servir, cumpliendo los objetivos de este Plan.

Sobre estas bases fundamentales, integren en buena hora los empleados y obreros públicos el engranaje de la burocracia estatal.

La función pública exige así conocimientos y experiencia sociales. Los cono-

cimientos han de adquirirse en la enseñanza y compenetración de la doctrina nacional, adoptada por el pueblo argentino y constituida por las tres banderas que enarbola la misma: Justicia Social, Independencia Económica y Soberanía del Estado, las que flamean al amparo de los colores de la Nación: azul, como símbolo de Dios y blanco, como imperio de la paz.

La experiencia social habrá de darla la práctica de esa doctrina en la función pública, poniendo en el ejercicio de la misma el afecto hacia los humildes que integran la colectividad, el sentimiento de amor al prójimo que nos viene de Cristo y la fe en el triunfo del Justicialismo, proyectado hacia el futuro como luz de esperanza para la humanidad.

Tratemos de poner en la obra administrativa, tanto la energía y confianza que inspira el movimiento del Libertador de la República, como el cariño y el fanatismo que en vida puso la Jefa Espiritual de la Nación.

Así, señores, bajo estas inspiraciones, nuestra tarea será en todo momento función social.

Si en una sociedad como la que estamos construyendo, el ciudadano debe actuar en forma adecuada, conforme a la disciplina y libertad colectivas, planificada en función a la obtención del bien común, el empleado y obrero públicos, en razón de la fidelidad, buena conducta y obediencia que debe a los órganos públicos superiores, tiene el deber imperioso de actuar en forma que cada uno de sus actos supere las lógicas reacciones egoístas, para dar paso, única y exclusivamente, a una actividad con el pensamiento puesto en el bienestar de la comunidad.

Parecería que exigiéramos al funcionario público una demasia, y no es así; la carrera administrativa debe encauzarse en este Segundo Plan en tal forma que, quienes la abracen, llegados a ella por sus aptitudes, tengan ciencia y conciencia de que

su idoneidad o contracción no les acuerda privilegio alguno, sino que la gravitación de la función a su cargo requiere se le otorgue el carácter de fuerza orientadora que satisfaciendo necesidades de bien común, ejemplifique en esta democracia que por ventura nos cabe la dicha de vivir tan de cerca.

Debemos comprender que el funcionario, empleado y obrero, al auxiliar al Estado en cierta forma interviene en el Gobierno, y no podría nunca hacerlo eficientemente si en la esfera de su actividad no actúa imbuído del concepto humanista y social que integra la doctrina nacional.

Adoctrinarse en el Justicialismo y capacitarse, tanto en el desempeño de su tarea actual como para alcanzar funciones superiores y de mayor responsabilidad, es contribuir al afianzamiento del orden existente y facilitar adecuadamente el cumplimiento de los propósitos y finalidades del Segundo Plan Quinquenal.

Creemos sinceramente que a esos principios de adoctrinamiento y capacitación imprescindibles para actuar socialmente, no se puede llegar si no se complementa con una firme vocación al trabajo.

Y hablamos de la vocación para el trabajo porque si por él entendemos que «es la actividad intelectual y física dirigida a producir los bienes económicos destinados a satisfacer las necesidades de la vida», cuando él tiende a realizar los principios que permitirán a la comunidad un mayor bienestar, debe, muchas veces, posponerse la satisfacción de las propias necesidades en aras de la consecución de las de la comunidad. El trabajo en el funcionario, empleado y obrero públicos, requiere más que en otros, vocación; vocación que implica el sacrificio de horarios y de días no laborables, sin exigir al Estado nada. Solamente el respeto a la dignidad de su cargo y la convicción de que ese sacrificio está destinado a la colec-

tividad a que pertenece, debe resarcirle de esa mayor obligación que como agente del Estado comparte.

Y expongamos para los funcionarios, empleados y obreros de la Administración Nacional, este criterio que es imprescindible llegue a todos con nítida noción: el empleo público no es una prebenda; no importa un privilegio, significa una obligación mayor y superior a cualquier otra actividad particular.

Quien no se sienta capaz de sacrificarse en el desempeño de la función pública, no cumplirá jamás en la medida que el Estado necesita de él, y no será siquiera aquel minúsculo accesorio del ejemplo, sino una rémora para el rítmico andar de esta Nueva Argentina.

Permitásenos recordar, a este respecto, la palabra del General Perón que al dejar sentado el contenido social de la doctrina cristiana en cuanto al repudio a la riqueza y exaltación del trabajo, expresó: «Ese contenido social está resumido en las palabras que Jesús dirige a los apóstoles: No llevéis oro, ni plata, ni dinero alguno en vuestros cintos, ni alforja para el viaje, ni dos túnicas, ni calzado, ni tampoco bastón, porque el que trabaja merece su sustento». Esto quiere decir, si no me equivoco en la exégesis, que únicamente el trabajo es la fuente del sustento; el trabajo que redime al individuo y que sirve de base a la grandeza de los pueblos. Ese mismo concepto, pero expuesto de manera más cruda, se encuentra en otro de los grandes padres de la Iglesia cuando afirma que «quien no trabaja no debe comer».

Y si la doctrina católica, bajo la advocación de cuyo Dios se han puesto los destinos de la Nación en la Carta Magna, propugna el trabajo como única fuente de riqueza y exalta el amor al prójimo para alcanzar la felicidad de los pueblos, el cumplimiento del Segundo Plan Quinquenal que enuncia en sus objetivos tan cristianos propósitos, no podrá lograrse sino con agentes administrativos que lo sien-

tan como propio y lo lleven a la práctica con decisión, con honradez y con patriotismo.

Concretemos cómo, a nuestro juicio, podrá conseguirse que la función del agente del Estado no sea exclusivamente administrativa y actúe en relación meta-mente social.

Para ello entendemos que es necesario proceder:

- 1º Moralmente, no sólo como acción humana en orden a su bondad o malicia, sino también como unidad de criterio, para actuar colectivamente haciendo prevalecer el interés común sobre los instintos y pasiones.
- 2º Con valor, para afrontar las vicisitudes que la función pública comporta. No debemos perder de vista en este aspecto, que el funcionario, empleado u obrero, como agente del Estado, en la doctrina justicialista debe templar su espíritu en la imperiosa necesidad de cumplir con su deber, aunque su impersonal y anónima actividad no signifique en su larga actuación el reconocimiento público de las victorias que pueda obtener.
- 3º Con equidad y justicia: para resolver todas las cuestiones en orden y relación a la Justicia Social que es norma de la doctrina de la Nación. Justicia en el sentido de virtud que incline al agente del Estado a dar a cada uno lo que le pertenece con la rectitud y equidad que impone la defensa de la causa de los humildes.
- 4º Respetuosamente, con la concepción del General Perón: «Respetuosos con los que nos respetan y buenos y hermanos con los que practiquen con nosotros la bondad y la hermandad».

5º Con solidaridad: dirigiendo el esfuerzo diario a satisfacer las necesidades colectivas con abnegación y llegando, si es necesario, al sacrificio.

6º Con disciplina y obediencia: para trabajar continua e incesantemente por la difusión del Plan Quinquenal, la realización de sus fines y la práctica personal y efectiva de cada uno de sus objetivos.

7º Con fe en Dios, fuente de toda razón y justicia, como señala nuestra Carta Magna; y en la doctrina nacional justicialista, para que con nuestra adhesión, nuestra solidari-

dad y nuestra confianza, alcance el triunfo para la felicidad del pueblo y la grandeza de la Nación.

Señores:

Entreguemos cada uno nuestras energías para la consecución de estos propósitos; nuestra honrada y laboriosa dedicación; el esfuerzo de cada minuto y la fe puesta al servicio de esta causa, en la seguridad de que ello permitirá acrecentar el éxito ya indiscutido del Plan en ejecución y entonces sí, será una verdad que propagarán los hechos, la función social que cumplen los agentes de la administración nacional.

*

Biblioteca del
Congreso
ARGENTINA

VI

La Racionalización Administrativa en el Segundo Plan Quinquenal

por el

Vicedirector de Contabilidad y Contralor de Trabajos Públicos
Señor Antonio Mastropasqua

27 de agosto de 1953

La Administración Pública

La sola enunciación del motivo de estas disertaciones: el Segundo Plan Quinquenal de Gobierno, que señala las realizaciones a lograr en el quinquenio 1953-1957, eleva la mente a la más alta noción de bien público, en la que se confunden armoniosamente visiones de Pueblo y de Patria, alentadas por la convicción más profunda de vivir tiempos tales, que han de marcar con la elocuencia avasalladora de las obras, el triunfo definitivo de la grandeza social y económica de la Nación.

Siempre resulta, por lo tanto, satisfactorio a un funcionario referirse a cuestiones vinculadas con la Administración Pública y lo es hoy más, cuando de la más alta autoridad de la República nos llegan palabras que trasuntan inquietud por algo que fuera ignorado por los an-

teriores gobernantes: la **organización racional del Estado y la formación y perfeccionamiento técnico de sus agentes**, perfectamente contemplados en el capítulo XXVIII del Segundo Plan Quinquenal al decir que: «La racionalización de las actividades del gobierno y del Estado tendrán como objetivo fundamental facilitar la conducción general del país mediante la unidad de concepción de gobierno y la unidad de acción del Estado».

La crítica del General Perón a la inercia administrativa del pasado debió ser necesariamente severa e indispensable.

Mas, consecuente con su pensamiento rector que acepta la crítica pero como análisis previo a la solución del problema fundamental, su acción decidida de afianzamiento de la autoridad estatal y reestructuración de los cuadros administrativos

no se hizo esperar y es hoy una realidad la base orgánica que conforma el esquema estructural de los entes del Estado.

Si hay entre otras, una preocupación en la obra del gobierno justicialista, ella es su propio mejoramiento funcional, ya se trate de personas o instituciones. Esta acción ha de medirse en cuanto a su envergadura por la intensidad y tenacidad con que debieron encararse los innumerables defectos y remover obstáculos, arraigados por un anacronismo de procedimientos, enervante no pocas veces de toda inquietud de bien público.

La Nueva Estructura Estatal

Los elementos conducentes de la acción del Gobierno Justicialista fueron los planes quinquenales y ya en la concepción de éstos surge la primera visión ordenadora, pues se exige la metodización de los objetivos y la reorganización de los organismos proyectivos o ejecutivos. Y es en este orden de ideas que el afán de racionalizar aparece en el reajuste de los servicios estadísticos indispensables y en la coordinación de la acción administrativa con los objetivos prefijados. La Administración Pública es forzada a abandonar su consabida lentitud burocrática y a perfeccionar rudimentarios principios de organización y control y sólo merced a este primero y firme impulso renovador, pudo el Estado cumplir acabadamente los propósitos del Primer Plan Quinquenal y defender sus conquistas en el Plan Económico de 1952.

Así, se puede afirmar ahora, que si el avance hacia una economía vigorosa y emprendedora —palanca transformadora del tipo agrícola-ganadero a tipo mixto de producción y explotación— y el paso de un período de equilibrio y contención, como lo fué el año 1952, pudo hacerse sin trastornos, fué porque pueblo y gobierno actuaron al unísono con un criterio esencialmente racionalizador.

Por eso, el Segundo Plan Quinquenal, cuyo objetivo básico para el gobierno, el Estado y el pueblo argentino es «conso-

lidar la independencia económica para asegurar la justicia social y mantener la soberanía política», viene a constituirse en el factor de planificación necesario para lograr una reactivación creciente en todos los sectores vitales del país. Dicho Plan consecuente con sus previsiones integrales, contempla y define la racionalización administrativa de gobierno y el Estado como objetivo fundamental para «facilitar la conducción general del país mediante la unidad de concepción del gobierno y la unidad de acción del Estado».

Concepción y acción son elementos que deben conformar y ordenar integralmente las energías del país y exteriorizan en este caso, por el anhelo de transformación y expansión impresos en el Plan Quinquenal, la preocupación del Estado Justicialista frente a los problemas sociales, actitud perfectamente racional en época de profundas transiciones como la nuestra, que superó en los hechos el esquema fácil y estrecho del liberalismo y las teóricas y forzadas posiciones del socialismo colectivista.

Cambiar la estructura, lleva implícita como actitud paralela, cambiar, renovar las mentes y los conceptos. No obtendríamos nada si organizada una repartición o una tarea, la actividad mental de los funcionarios significara un retardo o traba impuesta al objetivo del perfeccionamiento deseado.

Pero, los actos políticos del hombre, regidos en todos los órdenes por conceptos o ideas determinadas, producto de formación o de costumbre, tiene por lo mismo que asentarse en nuevas bases para alcanzar nuevos fines, dentro de un ritmo nuevo. En consecuencia y en cuestiones administrativas, en nuestro caso concreto, si el agente público no se compenetra de la trascendencia del Estado en el orden social, si no advierte la necesidad de su presencia en la promoción y vigilancia de la iniciativa individual, si no destruye los falsos y funestos conceptos de la prescindencia estatal y la improductividad de los gastos públicos, si, en suma, no sitúa al Estado

y a la Administración Pública en lugar preponderante dentro de la comunidad, no podrá ese agente adaptarse al sentido dinámico y responsable del Estado Justicialista, ni a las exigencias de sus objetivos. La acción de ese funcionario, que contempla aun a la Administración como un cómodo refugio burocrático y no como un órgano ejecutivo que moviliza, orienta y apoya los esfuerzos de la colectividad, carecerá del empuje que caracteriza a la época y por lo tanto se irá desconectando y aislando, cuando no entorpeciendo la labor común.

No pueden existir en este aspecto sino actitudes igualmente decisivas: o renovarse y actuar con responsabilidad y dinamismo en la labor proyectiva y ejecutiva o constituirse en obstáculo insuperable de la acción estatal.

La respuesta no puede ser sino una: rever conceptos, normas y procedimientos y dar soluciones para alcanzar los objetivos fundamentales fijados en el Plan Quinquenal. En la actualidad, la respuesta trasciende la faz puramente técnica y toca a la actitud humana, esto es, mostrarse digno de ser un funcionario público argentino. Estar consciente del momento que vive el pueblo de la República, con vocación inquebrantable de sostener y afianzar su independencia política y económica, como base esencial de la justicia social tan braviamente conquistada.

El justicialismo se afianza con la reforma económica y social y se estructuró con un Plan Quinquenal y otro Económico, que han significado trabajo y sacrificios del pueblo argentino.

No seamos nosotros, agentes del Estado, quienes parezcamos ignorar esta lucha, cuya meta es la verdadera libertad de la Patria.

La Racionalización Administrativa

Para hacer referencia en forma específica a la racionalización administrativa delineada en el Segundo Plan Quinquenal,

es conveniente verter algunos conceptos generales sobre «racionalización» que ayuden a interpretar los de por sí claros enunciados contenidos en el capítulo XXVIII del Plan. Por ello no será extensiva tal consideración teórica, pero resultará útil analizar sus principios con vistas a su aplicación positiva a los objetivos fundamentales, generales y especiales del Plan.

Los elementos esenciales de la función administrativa son los siguientes: la **previsión**, la **organización**, el **mando**, la **coordinación** y el **control**.

La conducción y manejo de cada uno de estos elementos se reflejan invariablemente en el desenvolvimiento y éxito de la gestión administrativa y, en consecuencia, en la obtención, con mínimo esfuerzo y costo y en la mayor amplitud posible, de los objetivos prefijados en la planificación.

No es ociosa, ni utópica la consideración y el examen cuidadoso de cada uno de los elementos que hacen a la función administradora. En esta materia han de conjugarse equilibradamente lo teórico y lo empírico, de tal forma de analizar las posibles innovaciones con criterio sereno, valorando adecuadamente el organismo, la tarea, los medios y los fines, y todo con propósito de evitar modificaciones en estructuras o procedimientos que no respondan a verdaderas necesidades de la acción ejecutiva práctica.

La racionalización o sea el estudio y adopción de normas y procedimientos racionales y sistemáticos, puede y debe aplicarse a cada uno de los elementos administrativos, ya que su conjunto hace al problema de la conducción y ejecución del plan propuesto.

Considerando nuestra Administración Públicas y aplicando a la misma los elementos enunciados anteriormente podría expresarse lo siguiente:

La **previsión** ha sido contemplada en la esfera nacional con el recdenamiento y actualización de los servicios estadísticos que implican un estudio previo y minucio-

so de las necesidades, problemas y recursos de cada uno de los distintos sectores sociales y económicos.

La **organización** del organismo administrativo ha sido prevista con la sanción de leyes básicas, como lo serían la misma ley de competencia de los ministerios, la de contabilidad, la de obras públicas y otras ya enunciadas en el primer Plan Quinquenal.

El **mando** reposa sobre ciertas condiciones personales y sobre el conocimiento de los principios generales de administración: es función cuya importancia indiscutible el General Perón ha resaltado al referirse a la conducción. Como se expresará, es este uno de los puntos más salientes a solucionar en el quinquenio 1953-57, dotar a la Administración Pública del conjunto de funcionarios dirigentes con condiciones de mando y preparación general y específica de las tareas del organismo dirigido, funcionarios capaces de encarar el concepto del General Perón de que cada jefe, además de serlo, debe sentirse maestro para enseñar a los demás lo que el sabe, para educarlos e instruirlos en la función pública.

La **coordinación** tiende a establecer la armonía entre los actos y los organismos del conjunto administrativo y ha sido prevista no sólo por conducto de la ley o reglamentación positiva, sino también por el contacto personal entre las más altas autoridades del Estado.

El **control** que significa la verificación de lo realizado y su corrección frente a las disposiciones legales o reglamentarias es otro de los elementos que debe consolidarse con el desarrollo del Segundo Plan Quinquenal, no sólo con mero criterio fiscalizador, sino como factor orientador.

Dentro de la Administración Nacional, la racionalización de su estructura orgánico-funcional debe contemplar, junto con la refundición o supresión de servicios, la actualización y sistematización de las normas legales y reglamentarias y la simpli-

ficación y agilización de trámites y procedimientos.

Resultará asimismo conveniente el estudio de una posible redistribución del personal técnico-administrativo entre las distintas reparticiones del Estado.

En el caso concreto de la Dirección General de Contabilidad, se consideran dentro de los enunciados mencionados y como más urgentes, los siguientes problemas en el orden contable y administrativo:

1º El estudio de posibles reformas al sistema de financiación de las obras públicas y de la estructura interna de las leyes de distribución de los créditos, para adaptarlas a las necesidades de ejecución rápida y eficiente de los trabajos;

2º La reestructuración de las reparticiones o servicios contables en cuanto a su organización interna, tendiendo a obtener un tipo uniforme de distribución de servicios para las contadurías centrales y locales de las reparticiones, aun en lo referente a la jerarquización del personal, guardando la adecuada valoración general.

3º La coordinación y sincronización de las registraciones contables, analíticas y sintéticas entre las contadurías locales y centrales y éstas con la Dirección General de Contabilidad. Esto importa en forma decisiva en la ejecución metódica y regular de los planes de obra dentro de las cifras máximas de créditos asignados y con el concepto cabal del deber de vigilar estrechamente la correcta inversión y apropiación de los fondos públicos confiados al manejo del Departamento. Este último aspecto hace especialmente a la personalidad de agentes y funcionarios, que deben permanecer celosamente responsables de su misión fiscalizadora y resguardadora de los preceptos legales en el orden administrativo y financiero;

4º El perfecto y exacto control del patrimonio del Departamento en sus bienes financieros, materiales, semovientes, plan-

teles, automotores, muebles, útiles, etc., para obtener un inventario permanente y actualizado de los mismos, en cuanto respecta a su número, valoración y ubicación; y

5º El cabal y conciente adoctrinamiento y capacitación del personal, sin distinción de categorías, para dotarlo de la imprescindible sensibilidad social y revolucionaria, que le impulse a rendir el máximo y lo mejor en procura del éxito en cada función específica.

A la tarea de perfeccionamiento común y a la superación de los obstáculos que surgirán cuando se decide innovar en materia administrativa, despojando a la Administración de los últimos resabios del anacronismo y la burocracia, debe alentar el pensamiento del Líder, que ya en los comienzos de su acción, cuando nadie anunciara hasta entonces principios de organización en el país, afirmaba lo siguiente:

« La organización es sin duda el imperativo más importante de estos tiempos. « No hay nada sin organización. Nosotros « que hemos vivido impresionados por ciertas ideas anárquicas, hemos prescindido « en muchos casos de la organización».

« La organización del Estado moderno « exige un absoluto ajuste de todos sus « resortes. Si uno solo de sus engranajes « no funciona dentro de la armonía total, « la máquina ha de sufrir en su marcha « y hasta ha de llegar a detenerse».

« Entre las fallas fundamentales de « nuestra instrucción y de nuestra preparación, « está la de que en este país se « ha tenido siempre un desprecio para la « organización. Los países nuevos que des- « precian eso, andan como nosotros, sometidos a una anarquía integral del punto « de vista político, económico y social».

Tal anarquía representaba la dolorosa resultante de años bajo gobiernos insensibles e indiferentes. Por contraste, el Estado vigoroso y resuelto que hoy contem-

plamos, tenaz y firme en sus realizaciones, es el producto de una doctrina y de un Jefe que han subsistido y triunfado porque precisamente encarnan las inquietudes y los deseos del alma nacional.

La inquietud del General Perón en materia de racionalización se manifiesta desde las tareas del Consejo Nacional de Postguerra, la propiciación de la Ley número 13.529 de competencia de los ministerios y, en especial, con los decretos números 28.271 - 48 y 5291 - 51.

El primero crea bajo la dependencia directa de la Presidencia de la Nación, un organismo denominado Consejo de Coordinación Interministerial, que tuvo a su cargo el ordenamiento metódico, secuencia y verificación de la realización del Primer Plan Quinquenal.

El segundo crea el Consejo Nacional de Racionalización, presidido por el titular del Departamento de Asuntos Técnicos, cuyas funciones tienden a lograr:

- a) La organización científica del Gobierno y Administración en forma de asegurar el más alto grado de estabilidad y eficacia orgánico-institucional;
- b) La racionalización correspondiente para obtener la mayor simplicidad y alto grado de perfectibilidad orgánico-funcional en los Departamentos del Estado.

El mismo dispone que el Consejo de Coordinación Interministerial se denominará en lo sucesivo Consejo Nacional de Planificación.

He aquí entonces como surgen dentro del ámbito del Poder Ejecutivo dos organismos perfectamente especializados, que actúan con conocimiento íntimo y directo de los problemas administrativos, con una visión general de la marcha de las realizaciones proyectadas.

Dentro de la más pura metodología, se ha elegido la mejor forma para la dilucidación de tales problemas, disponiendo

ordenadamente la clasificación de los asuntos y datos estadísticos esenciales, sobre los cuales los funcionarios responsables, delegados por cada Departamento de Estado, deben ejercitar su ilustración teórica, experiencia y hasta imaginación, para dotar al órgano administrativo en sus fases proyectivas, ejecutivas y de control, de la regularidad, eficiencia y flexibilidad requeridas en el desarrollo del Segundo Plan Quinquenal.

Cabe recordar en otro aspecto, cómo el problema de la racionalización estatal atrajo la atención de los círculos universitarios. La primera Convención Metropolitana de Graduados en Ciencias Económicas, reunida en la ciudad de Córdoba en el año 1950, considerando el volumen extraordinario alcanzado por las actividades del Estado y por el presupuesto de la Nación, sugirió la creación de una oficina permanente de presupuesto y racionalización, teniendo presente la vinculación íntima existente entre ambos temas.

La Racionalización en el Segundo Plan Quinquenal

La racionalización ha sido definida teóricamente como «toda acción reformadora que tiende, en toda empresa, en todo servicio o administración pública o privada, a sustituir las prácticas rutinarias y antiguas con medios y métodos fundados en un razonamiento sistemático».

La base principal del Segundo Plan Quinquenal ha sido asentar sobre un estudio sistemático la organización y procedimientos a cumplir para los tres sectores básicos: el social, el económico y el político. A estos sectores racionalmente organizados y representando los legítimos intereses de cada grupo en el orden nacional, el Estado dará intervención progresiva en la tarea de gobierno, como elementos esenciales para la conducción integral del país y con el objeto de que el gobierno pueda actuar haciendo efectiva y racionalmente lo que el pueblo quiera.

Este concepto lo contiene el Segundo Plan Quinquenal en su capítulo I al referirse a la «Organización del pueblo».

El principio organizativo y racionalizador se contempla en cada actividad planificada, que cuenta con objetivos fundamentales, generales y especiales determinantes de las normas y medios para alcanzarlos.

La misma ley N° 14.184 que aprueba el Plan, señala en su artículo 4° este ordenamiento conceptual de los objetivos, estableciendo que: «El Poder Ejecutivo de-terminará la competencia y responsabilidad de sus organismos a los efectos del cumplimiento de los objetivos que se establecen para la acción del Estado».

Si se quisiera llegar a penetrar cuál es el propósito último y verdadero del Plan Quinquenal y como tal la acción de gobierno del General Perón, surge de inmediato la visión de una comunidad organizada, integrada por Estado y Pueblo, trabajando conjunta y armónicamente con distintos medios para iguales fines supremos en procura del bien común.

Este es el esquema nacional que debe impregnar la acción de cada argentino, de tal manera, que ese funcionario que actúa desde su despacho, ese empleado afanado en el control de tal o cual estado financiero, ese obrero al pie de su máquina, ese profesional preocupado en la investigación científica, esa ama de casa contraída en el cuidado doméstico, laboren en distintos planos pero en igual forma y eficacia dentro de una unidad de acción y concepción, teniendo como móviles doctrinarios la justicia social y la felicidad de todos los hombres y mujeres argentinos, y aun más, de todos los hombres y mujeres de cualquier latitud, raza o condición.

Específicamente, la racionalización administrativa se contempla, como se ha dicho, en el capítulo XXVIII del Plan.

Comienza por establecer las condiciones de la organización funcional administrativa, que debe ser: **simple, objetiva, estable y perfectible**, y tener como objetivo fundamental el que ya se expresó:

«Facilitar la conducción general del país mediante la unidad de concepción del gobierno y la unidad de acción del Estado».

La **unidad de concepción** se alcanza en el gobierno mediante la planificación general de la acción en orden al cumplimiento de los principios de la doctrina nacional.

La **unidad de acción del Estado** se logra con una organización simple, objetiva, estable y perfectible, coordinada mediante la planificación de gobierno.

El método de planificación, sigue expresando el Plan, comprenderá la **información** adecuada, la **formulación de los planes** generales, particulares y discriminados, la **coordinación** de los planes entre sí y la **verificación** y el **contralor** de su ejecución.

Las estructuras orgánicas de la administración se racionalizarán adecuando cada repartición su ordenamiento estructural al cumplimiento de su finalidad y en tal sentido la acción racionalizadora de la administración pública tendrá en cuenta que los organismos y las funciones se clasifican en:

- a) Organismos o funciones de conducción;
- b) Organismos o funciones de ejecución;
- c) Organismos o funciones de acción general o inespecífica;
- d) Organismos o funciones de acción técnica o específica.

Cada uno de estos cuatro grupos de organismos y de funciones debe ser objeto de una tarea básica de racionalización, a fin de realizar luego la racionalización de conjunto.

La estructura de un sistema de organización no constituye un fin en sí. El armazón tiene por objeto facilitar el funcionamiento, es un instrumento para la actuación, un cauce que señala el curso de las fuerzas productoras. La actuación

no es tampoco, de por sí, una finalidad sino un medio. Todos los factores de racionalización y de organización y todas las modalidades del organismo administrador vienen a ser, al final, comprobantes de la eficacia con que dicho organismo sirve al Estado y al Pueblo.

Dentro de la organización, además, debe tenerse especialmente en cuenta la condición del hombre.

El objetivo a que debe encaminarse una organización funcional, es el de establecer entre los individuos que colaboran relaciones tales que sea posible, sin temor a antagonismos, una actuación colectiva para llevar a cabo en conjunto el fin común.

Tiene que haber una organización del pensamiento para que pueda ser factible el aunamiento de voluntades. De este modo la acción racionalizadora debe alcanzar también al personal de la administración nacional, mediante su adoctrinamiento y capacitación.

Ya se ha hecho referencia a la imprescindible tarea de adoctrinar al personal técnico, administrativo y de servicio, formándolo en el conocimiento y comprensión de: la Constitución Nacional, los objetivos del Plan Quinquenal y los principios de la Doctrina Peronista. Insistiré en la absoluta necesidad de una común y sólida base doctrinaria que sirva de móvil ejecutivo y dinámico la actividad al ritmo deseado por el Plan. Es axioma que el Plan Quinquenal no se cumplirá sólo por la acción de los organismos, pues es perfectamente lógico que como toda creación y propósito humano, necesite del aliento ideológico, de la convicción íntima, hasta diría, en ocasiones, de la generosidad y del heroísmo individual y colectivo capaz de aplastar los obstáculos, los prejuicios y la insidia de los malévolos o los desplazados.

La capacitación del personal debe hacerse por la dirección responsable de cada organismo, en orden a las funciones que cada agente debe cumplir, mediante la en-

señanza de los conocimientos técnicos y generales destinados a obtener: el mejor rendimiento del personal, una mayor eficiencia de los servicios y el máximo rendimiento económico de los gastos públicos.

Tal es la orientación que se imprimirá a los cursos de capacitación a iniciarse en el Ministerio de Obras Públicas.

Debe persuadirse a cada empleado y funcionario que el trabajo rutinario y falto de entusiasmo, la duplicidad de servicios y de tareas, el entorpecimiento, producto de una preocupación por el estado cronológico de trámite y no por la solución integral del asunto planteado, sólo llevan al crecimiento de los gastos públicos que se costean con el dinero y el esfuerzo del pueblo.

Para que tal propósito se cumpla, los agentes de la administración pública tienen una fundamental función social que satisfacer, toda vez que el pueblo los paga para que sirvan sus intereses.

El adoctrinamiento que con gran éxito se desarrolla actualmente en 2000 obradores y oficinas del Ministerio de Obras Públicas, aspira a proveer a la adecuada formación espiritual y cívica de todo su personal, de tal forma de crear en el mismo plena conciencia de la responsabilidad emergente de su actuación, para exigirle su contracción y perfección en el trabajo, impulsándolo a movilizar la actividad diaria, como en todos los órdenes del país acontece hoy, al servicio de la causa nacional: el cumplimiento del Segundo Plan Quinquenal de Gobierno.

Sólo por el cumplimiento celoso y estricto de su deber social el agente de la administración pública obtendrá su propia dignificación. Sólo por la simplificación orgánico - funcional y la racionalización de las disposiciones legales y reglamentarias, la administración crecerá en prestigio y confianza a los ojos de a quien debe servir: el pueblo.

En definitiva, de los conceptos expresados concluimos que la racionalización

administrativa, tiene como puntos fundamentales a considerar los problemas relativos a la estructura, coordinación, reglamentación y control de las funciones y en particular, de los sistemas y normas que —sin perjuicio de la necesaria flexibilidad técnica y económica— aseguren el principio esencial de la unidad de gobierno, de manera que las normas y elementos que la forman se adapten eficazmente a las actividades y gestión económica de los servicios administrativos, con resultados positivos para los mismos.

El agente público, factor decisivo en la marcha del engranaje administrativo, debe merecer también atención integral, asignándosele para su ingreso, capacitación y carrera en la administración, todos los derechos y obligaciones debidos como servidores del Estado.

Señores:

El tema de la racionalización en el Segundo Plan Quinquenal requiere conceptos claros: ellos no deben expresarse en largos y fatigosos discursos, sino trasuntarse en ese elemento vital, enjundioso, necesario e inherente al patriota y al hombre de esta hora, que es la **acción**.

Tiempos nuevos exigen actitudes nuevas y obras nuevas. Tal nuestra misión y nuestro destino en medio de la recuperación argentina.

No puede haber excusas: la planificación clara y precisa, los medios a nuestro alcance y el espíritu en el que ha penetrado la doctrina justicialista, deben bastarnos, junto con la decisión y voluntad argentinas, para cumplir y hacer cumplir el Segundo Plan Quinquenal.

Quedaremos anónimos, pero en las páginas en blanco de nuestra historia, se hablará de nuestra generación como de aquellas de la independencia política o de la organización nacional, que hicieron de la pluma, de la espada y de la acción armas heroicas en defensa de la **Patria**.

VII

La acción del Servicio Médico de la Dirección de Asistencia Social en el Segundo Plan Quinquenal

por el

Señor Jefe del Servicio Médico de la Dirección de Asistencia Social

Doctor Baldomero A. Crespo

23 de septiembre de 1953

Señor Ministro,

Señor Subsecretario,

Señores Directores Generales,

Señores Directores,

Señoras, Señores:

Largos lustros al servicio del Ministerio de Obras Públicas, me han permitido seguir la evolución progresiva de sus servicios médicos, desde el modesto consultorio de la antigua dependencia de Obras y Astilleros del Río de la Plata, donde me inicié hace tantos años, hasta llegar en etapas sucesivas a culminar con la creación de nuestra querida Asistencia Social, organismo adecuado y concordante con las normas implantadas en el orden médico y social. La Dirección de Asistencia Social es hija de uno de los muchos de-

cretos que el gobierno del general Perón ha sancionado en nuestro país, haciendo aparecer a la Argentina ante el concierto de las demás naciones, marcando rumbos en materia de organización social.

Pienso que la mayor felicidad de un pueblo, reside en la conservación y preservación de la salud, tanto en la forma individual como colectiva; el hombre que trabaja produce, engendra la riqueza, que trae por ende como consecuencia el engrandecimiento de la Nación. La Dirección de Asistencia Social, cuidando ese capital humano, cumple con ese precepto que fué precisamente uno de los motivos fundamentales que dieron origen a su creación y que diariamente nos recuerda nuestro presidente general Perón.

Con el concepto moderno ya previsto en el capítulo VII, apartados G - VIII y

G- XVII del Segundo Plan Quinquenal, no sólo debe llevarse el cuidado del enfermo, intensificando y ampliando los establecimientos adecuados para ello, sino también contemplando los problemas que la higiene en su faz evolutiva plantea en el orden social, tan importante y de actualidad como los primeros, es decir resolver las cuestiones médicas que se presentan en los asuntos sociales o los factores sociales que inciden en los problemas médicos, tratando primordialmente de adaptar el medio ambiente al hombre, en lugar del hombre al factor ambiente.

Ya el señor Subsecretario en su conferencia relacionada con el Segundo Plan Quinquenal, al referirse a la Dirección de Asistencia Social reconoció la necesidad que le asiste al Ministerio de dotarla de su policlínico propio, en mi carácter de Jefe del Servicio Médico, me hago eco de tal necesidad, ante el sentir unánime de todos nuestros afiliados, por considerarlo indispensable dados los beneficios que de toda índole les reportaría, al par que de concretarse esa aspiración — convertida en realidad en otras Direcciones de Asistencia Social — podrían extenderse los beneficios de la asistencia médica integral a todos los familiares, cumpliendo así uno de los objetivos fundamentales que auspicia el Segundo Plan Quinquenal en el capítulo VII sobre salud pública.

Aparte de esto, en el aspecto económico, significará una disminución de los gastos que de toda índole ocasionan los enfermos que se internan o concurren para su asistencia a los sanatorios contratados y en el orden asistencial y social, los profesionales y el personal afectado al mismo podrían cumplir sus tareas con una mayor libertad y eficiencia, al disponer de inmediato del suficiente número de camas y salas de operaciones, eliminando así causales que repercuten sobre la moral del enfermo y traban la acción de los facultativos y de la Dirección de Asistencia Social, elevando además a una suma cuantiosa la que se paga en concepto de inter-

naciones en la Capital Federal y en el interior. Nuestro sanatorio propio es muy necesario, es urgente su adquisición, para que el afiliado aparte de los cuidados médicos sienta el calor del hogar.

En otro orden hay un problema de suma importancia que hemos emprendido con el mayor entusiasmo, pero que para cristalizar una máxima perfección es imprescindible la colaboración de cada uno y de todos los afiliados de la Dirección de Asistencia Social.

En las normas que en breve llegará a manos de cada uno de los agentes del Ministerio de Obras Públicas, hacemos mención y hoy transcribo esas palabras:

« La Dirección de Asistencia Social cuenta « con un servicio de transfusión y ha creado un banco de sangre para uso de los « enfermos. Los afiliados deben estar « compenetrados y tener siempre presente « que para que los mismos puedan hacerse « efectivos, es necesario disponer del vital « elemento. Si no hay quien proporcione « sangre no puede hacerse la transfusión. « Este servicio cuenta con un grupo de « dadores voluntarios, organizado en As- « tillero Central, Talleres Nueva Argentina « y Vialidad Nacional, quienes en forma « generosa y anónima, contribuyen con « parte de su sangre, que nosotros reser- « vamos para aquéllos enfermos que pro- « cedan del interior del país o que siendo « inmigrantes, están completamente des- « vinculados de nuestro medio y carecen « de parientes y amigos que se brinden « para ello, pero tanto unos como los « otros están bajo el común denominador « de ser agentes del Ministerio de Obras « Públicas. Estos son sometidos a un mi- « nucioso examen clínico y de laboratorio « y si las pruebas efectuadas son favo- « rables, se procede a la extracción, que « se la reserva en el banco y tiene una « duración limitada, por cuyas causas de- « ben ser renovadas periódicamente para « su mayor garantía; tanto el examen ini- « cial que se le efectúa al dador, como su

« contralor ulterior puede revelarle la « existencia de enfermedades latentes e « ignoradas, que nos darán indicaciones « para su tratamiento. Se invita a todos « los afiliados para que con amplio espí- « ritu de solidaridad humana presten su « colaboración y franco apoyo al servicio « de transfusión, concurriendo voluntaria- « mente al mismo, ya que dar sangre es « dar vida y que con ella se puede salvar « a nuestros semejantes. Debo agregar « que estos bancos pueden prestar un « servicio de emergencia hasta a la misma « Nación, estando en última instancia al « servicio del pueblo sin distinción alguna ».

Lamento sinceramente que la limitación natural de tiempo, obligue al servicio médico a tratar en forma abreviada un temario tan rico en cosas interesantes para todos ustedes y por cuya razón voy a ceder la palabra a mis colegas, los doctores Fermín T. Orfila quien desarrollará el tema «Medicina Preventiva y del Trabajo», Carlos A. Roca «Traumatismo y Accidentes del Trabajo», Raúl Alvarez «La Misión del Servicio Odontológico para los agentes del Ministerio» y Alfredo Springolo «Ausentismo».

Con ustedes el doctor Orfila.

Medicina Preventiva y del Trabajo

por el

Doctor Fermín T. Orfila

Colaborar en la ejecución del Segundo Plan Quinquenal, idea tan brillantemente expuesta por nuestro Presidente el general Perón, en su conferencia inaugural del 14 de enero del corriente año, es para mí sumamente grato, al mismo tiempo que me brinda la oportunidad de indicarles a ustedes la acción, que como Jefe de Medicina Preventiva y del Trabajo desarrollo, tratando de contribuir en la medida de mi esfuerzo y capacidad a su mejor éxito.

Nadie discute al trabajo como fuente de recursos y el Estado auspicia la ocupación como medio para lograr el ejercicio efectivo del «Derecho de Trabajar».

Pero para poder trabajar y para poder intensificar la producción de acuerdo con los objetivos económicos del Plan, necesitamos que el trabajador goce de una perfecta salud. El decreto-ley N° 31.589 - 44, ley de medicina preventiva dependiente del Ministerio de Salud Pública, ha impuesto la obligación del examen periódico de todos los habitantes de la Nación. El concepto

de la higiene ha sido modificado, la ciencia con la adquisición de nuevos conocimientos ha evolucionado, ya no es el concepto de cuidar sólo al enfermo, enseña que hay que cuidar al sano. En ese sentido al doctor Ramón Carrillo cuando se hizo cargo del Ministerio de Salud Pública de la Nación, le tocó suscribir y ratificar por la ley N° 12.912 la transferencia de la Dirección Técnica de la Medicina Preventiva y Curativa a la entonces Secretaría de Salud Pública de la Nación. Recién ahora se ha entrado por fin, en el terreno de las realizaciones concretas. Ha sido necesario primero preparar al obrero, mejorar la parte médico-asistencial que son previas a la aplicación de la medicina preventiva y sobre todo inculcarla a los médicos aferrados exclusivamente en la técnica de la medicina asistencial.

El reconocimiento periódico base angular de la medicina preventiva hay que aplicarlo sobre millones de obreros y empleados en aparente estado de salud y

radiar aquellos que nos ponen en camino de descubrir enfermedades.

Por eso se dice que la medicina preventiva trata de descubrir enfermos entre aquellos que aparentemente se sienten sanos, a fin de evitar que el mal progrese y tarde o temprano los inutilice para el trabajo cuando no los lleve a la muerte.

El esfuerzo médico-social deberá ser dirigido sobre las enfermedades degenerativas, como las cardiopatías, el cáncer, la diabetes y el reumatismo, porque el cancer y las enfermedades cardiovasculares ocupan el primer término entre las enfermedades que matan más gente; y la diabetes y el reumatismo son las que producen mayor número de incapacidades para el trabajo.

En cuanto a la medicina del trabajo tenemos en cambio enfermedades que nos es dado observar en los trabajadores y que constituyen a diario problemas a resolver.

En suma no hay enfermedad que no pueda agravarse o evidenciarse por un trabajo inadecuado a las condiciones físicas personales y tal vez por ello se haya dicho que todo trabajo es insalubre. Tal afirmación es errónea, tan errónea que hoy los médicos afirmamos que ningún trabajo es insalubre, sólo es insalubre el ambiente y siempre que sea adecuado a las condiciones psicofísicas del obrero basta que se les provea de los implementos de protección que cada tarea de las consideradas insalubre exige; en una palabra se trata de hacer salubre convirtiendo los ambientes insalubres en salubres.

Dentro de la medicina del trabajo, el objetivo actual más importante y el de mayores proyecciones futuras, es no sólo asegurar el bienestar, sino conseguir el mejoramiento de la salud obrera. Así como la etapa preventiva de nuestros días superó hace rato a la simplemente curativa de antaño, la posibilidad del «confort» en la tarea diaria, debe reemplazar ya la de prevención de las enfermedades.

Si desde el punto religioso o moral aceptamos el trabajo como una obligación o deber, desde el punto de vista social el hombre tiene derecho a trabajar y en la sociedad moderna el trabajo debe estar garantido; porque reconocemos que es la única dignidad suprema. Sancionado como derecho, no es posible limitarse o garantizarlo con salubridad; puede y debe hacerse más para que la tarea se cumpla con «confort», con optimismo y placer, en forma tal que no sólo conserve la salud, sino que la acreciente.

Por razones de organización la sección a mi cargo realiza el examen de ingreso de todo el que aspira a trabajar en este Ministerio para el cual se lo somete al examen médico previo tratando de comprobar si las condiciones de salud y sus aptitudes están de acuerdo con el trabajo que debe realizar, punto éste muy importante, por cuanto todos sabemos que cuando el obrero no se adapta a las tareas para el cual se lo designa, además de disminuir su producción, su trabajo resulta imperfecto, el cansancio hace su aparición antes de lo común, pierde tiempo por falta de atención, los accidentes aparecen o se enferma con frecuencia. En resumen es un mal obrero y se recarga la mano de obra repercutiendo sobre la producción.

Al proceder así hacemos medicina preventiva en el trabajo y cuidamos al trabajador, entendiéndolo por tal a todo aquel que produce un valor social, es decir no sólo al que produce bienes materiales, sino también al creador de valores intelectuales, estéticos y morales. Todo el que realiza un bien para la humanidad, queda en ese concepto involucrado como un trabajador — así lo da a entender la declaración de los derechos del trabajador en el que se amparan todos los productores, cualquiera sea éste el tipo de esfuerzo que realiza.

La creación por las actuales autoridades de la Nación de las escuelas de orientación profesional, viene a llenar una sentida necesidad, ya que contribuye a preparar los futuros obreros a ocupar pue-

tos dentro y fuera de la Administración Nacional, por los hombres más capacitados de acuerdo a sus aptitudes.

Por nuestra parte contamos con las escuelas de aprendices para los hijos de obreros del Ministerio en Astillero Central, de Concepción del Uruguay, de Rosario, de Paraná y de Corrientes que tratan de orientar a los alumnos en los distintos oficios preparando al obrero de mañana seleccionado entre los mejores.

Es de desear que el número de estas escuelas se multiplique sobre nuestro vasto territorio, dada la obra importantísima que ellas desarrollan ya que sabemos que la elección de un oficio o de una profesión a veces está fundada en consideraciones de carácter exclusivamente ocasional, sin mayor reflexión. A veces la elección se hace por espíritu de imitación, a veces es debida mucho más a la casualidad, a la necesidad de ganar más rápidamente, otras a la influencia del ambiente donde vive, que las inclinaciones naturales y a las aptitudes psicofísicas. En pocas palabras no existe la verdadera vocación. En esta forma se acumula en la colectividad un número notable de ineptos, de desilusionados, descontentos y amargados que forman esa masa amorfa, verdadera rémora de la sociedad, que produce poco o nada y que representa una carga para el presupuesto económico y energético de la Nación en esta hora de verdadera transformación social, en la que todos debemos rendir el máximo posible, única forma de contribuir al engrandecimiento del país.

Concebimos al trabajador como una unidad física y espiritual de manera que encaramos sus problemas bajo la faz integral. No basta mejorar el cuerpo humano, sino también elevar el alma, es decir que piensen bien, sanamente, que actúen con desinterés, que sientan profundamente, que se empeñen con decisión y se mantengan con constancia. La defensa de la «salud integral» es la meta hacia la cual aspira llegar la obra del actual gobierno definida en el decálogo de los trabajadores.

Otra tarea que vigilamos, es la readaptación del personal enfermo; aconsejamos dentro de lo posible, tratando de no afectar las tareas de las dependencias a las cuales pertenecen, los cambios de trabajo, la limitación de las horas de labor, haciendo en una palabra que al reintegrarlo al trabajo, éste no repercuta sobre la evolución favorable del mal.

Colaboramos así, en el Segundo Plan Quinquenal en que el Estado auspicia el incremento de la productividad del trabajo y del capital a fin de obtener el mayor progreso de la economía general y de las economías individuales y familiares, para lo cual además de perfeccionar los métodos de producción y estimular al que trabaja dándole una justa retribución, cuida el capital humano, por sobre todas las cosas, dotando a los lugares de trabajo del mayor confort posible, haciendo de esta manera más llevadera la labor de las mismas.

No basta precaver y cuidar la salud del trabajador; se hace necesario cuidarlo en el lugar del trabajo, hemos hablado del «confort» en el trabajo; en ese sentido nuestra Dirección de Asistencia Social no sólo vigila los ambientes de trabajo, sino también resuelve los pequeños problemas que crean hondas preocupaciones en la mente del trabajador que llegan a veces a inhibirlo, impidiendo que su trabajo se realice como en el normal de los días, repercutiendo sobre el factor producción. En ese sentido debemos mencionar los subsidios o ayuda que la Dirección de Asistencia Social da a los afiliados, para cuya misión contamos con un cuerpo de visitadoras. Realizamos el examen de los familiares que rodean a los tuberculosos y además cumplimos con todas las leyes de profilaxis de las enfermedades infecto-contagiosas.

La medicina social de la que es rama la medicina del trabajo, es sin duda la ciencia del porvenir, así como en el pasado lo fué la medicina académica. Hasta

por el hecho de que sus verdades pueden ser abordadas y sentidas por hombres que no son médicos, es de un valor ético inconmensurable, semejante a un arte, desde que llega a conmover los espíritus más dispares en una misma realidad afín.

En la Nueva Argentina rendimos culto al pasado; pero ya estamos viendo que los

nuevos laureles que han de agregarse a los conquistados por los que nos dieron patria, han de ser arrancados todos los días por las manos callosas de nuestros trabajadores, que son los que están construyendo la grandeza futura de la Argentina, no estando lejano el día en que oigamos decir: Argentina para la humanidad.

Traumatismo y Accidentes del Trabajo

por el

Doctor Carlos A. Rocca

La Ley N° 14.184 en su plan de acción contempla, en lo relativo a la acción social, el cuidado de la salud pública por medio de la profilaxis y el tratamiento de las enfermedades y accidentes, fijando su objetivo fundamental que es: el mejoramiento de la salud del pueblo, con objeto de un mayor coeficiente de vida, propendiendo a su bienestar físico, intelectual y moral.

Los traumatismos atentan contra dicha salud en un alto porcentaje, sobre todo hoy día, cuyo aumento es debido a la actividad fabril en que se vive, el incremento de los transportes, industrias, obras públicas, etc., siendo el más expuesto el obrero, nervio y motor de toda esta actividad.

El individuo que ha sufrido un traumatismo, no debe ser considerado como afectado de una simple lesión segmentaria local, dado que la mayoría de las veces, ésta tiene una honda repercusión sobre su organismo, sobre su personalidad y moral; la que queda disminuída por el «shock» intenso que trae aparejado la idea de la posibilidad de la pérdida anatómica o de la función de una parte del cuerpo; y al relacionarla con su futura situación económica, al no estar en condiciones de ganar su sustento y el de sus familiares,

trayendo, en los predispuestos, complejos de inferioridad, histerias de conversión, sinistrosis, simulaciones, etc., lo que ensombrece el pronóstico y retarda la recuperación de su capacidad laborativa.

De ahí a que el tratamiento de todo traumatizado debe ser integral desde 2 puntos de vista; en lo que respecta al individuo e integral en lo que respecta al tratamiento, desde el primer auxilio, hasta la recuperación total.

Le cabe a la «traumatología y ortopedia», la atención de dichos pacientes; especialidad disgregada de la cirugía general, con personalidad y características propias, dada la calidad de los enfermos que trata, siendo un hecho fundamental que éste se lleva a cabo en la mayoría de las veces, por etapas, siendo el acto quirúrgico y ortopédico uno de los tantos a que está sometido el traumatizado, que es un enfermo de comienzo sobreagudo y de evolución crónica.

Difiere de la cirugía general (Putti), en que ésta es interna y visceral, en ella la nobleza del acto operatorio, imprime un carácter definitivo al resultado final, mientras que la cirugía del aparato locomotor, externa, en donde la importancia del acto quirúrgico muchas veces retrocede ante aquella de la indicación opera-

toria, y más especialmente ante la preocupación por la realización de un plan posterior cuidadosamente elaborado y atentamente perseguido.

Esta última premisa trae involucrado el concepto de organización previsto en el Segundo Plan Quinquenal en su objetivo fundamental, el que si lo referimos a nuestra especialidad, podríamos decir que el objetivo fundamental de la traumatología en el Segundo Plan Quinquenal, es la atención médico-quirúrgico-ortopédica del traumatizado, eficiente y completa, lo más rápidamente posible, aprovechando todos los recursos técnicos que la especialidad pone a su alcance con objeto de conseguir en el mínimo plazo de tiempo, la recuperación anatómica, funcional y laborativa del traumatizado, a fin de reintegrarlo a su trabajo, reduciendo al mínimo el número y la tasa de invalideces.

OBJETIVOS GENERALES

La traumatología cumple los objetivos generales del Segundo Plan Quinquenal, en los que está sentado el concepto de asistencia médica integral, auspiciando con preferencia la medicina asistencial de los sindicatos y la lucha contra las enfermedades y accidentes, poniendo en juego todos los medios profilácticos que la medicina posee, y por medio de la elevación de la conciencia sanitaria del pueblo, de la siguiente manera.

TRAUMATOLOGIA ASISTENCIAL

Asistencia policlínica del traumatizado (capítulos VII y VIII, Ley N° 14.184). La creación y funcionamiento de los consultorios de la especialidad diariamente, permitirán atender un gran número de pacientes, aumentando el número de casos deambulatorios, dejando libre un mayor número de camas, lo que cumplimenta el capítulo VII de la Ley N° 14.184, que dice: «Es más beneficioso para el enfermo

y económico para el Estado, la asistencia deambulatoria, aún domiciliaria, que la internación y segregación del enfermo de su medio familiar y de su trabajo, siempre que esto no sea absolutamente necesario».

El aumento de la dotación del material sanitario y el mejoramiento del servicio de ambulancias para el transporte de enyesados y accidentados, serán dos medidas que, junto a la colaboración más estrecha con los médicos de zona, para el control de los traumatizados, permitirán mejor supervisión, sin el peligro de la pérdida de contacto con el enfermo, a lo que se agregará el control riguroso de la fecha en que debe volver para ser examinado; todas estas serán medidas acertadas, que contribuirán a alcanzar el objetivo del número mínimo de camas asistenciales del 1 %.

FUNCION SOCIAL DE LA TRAUMATOLOGIA

La traumatología y la ortopedia es una de las ramas de la medicina en la que cumple más intensamente el médico dicha función, al hacerlo con sentido de interés colectivo, ya que su razón de ser es: 1° la recuperación del traumatismo y su reintegración al trabajo; 2° porque al efectuar el mejor tratamiento disminuye la tasa de invalidez y, por ende, las erogaciones del Estado.

PROFILAXIS DE LOS TRAUMATISMOS

El Segundo Plan Quinquenal contempla en su plan sobre salud pública, lo correlativo a la aplicación de todas las medidas de profilaxis. ¿Se puede hacer profilaxis de los accidentes? De esto nos vamos a ocupar, relacionándolo con preferencia a los traumatismos de la mano.

Los obreros del Ministerio de Obras Públicas no escapan a la ley que dice que la lesión más frecuente entre los obreros es la de la mano, la que represen-

ta el 40 % de los traumatismos y el 46 % de las indemnizaciones, de ahí la importancia de investigar las causas para disminuir la posibilidad de su producción, que altera, ese maravilloso motor ingeniado por la naturaleza; uno de las más importantes medios de la vida de relación: un obrero vale por sus manos.

En la producción de los traumatismos, entran en juego dos factores: 1º la causa externa, la fortuita, accidental, representada por las máquinas, caídas, vehículos, etc. y 2º el factor personal que favorece la producción del traumatismo.

Estudios serios efectuados en lugares tales como fábricas, minas, etc., donde los obreros están expuestos a una mayor probabilidad de accidentes, han demostrado que alrededor del 85 al 90 % de los mismos son producidos por actos controlados o descuidados del obrero durante su trabajo, condicionados por factores extrínsecos, como son la insalubridad de los locales, mala iluminación, fatiga, exceso de trabajo que disminuye la atención al mismo, etc.; y los factores llamados intrínsecos en íntima relación con: 1º la personalidad del obrero; 2º porque su trabajo no está de acuerdo a su constitución emocional; 3º estados anímicos especiales, tales como alegrías, tristezas, complejos, etc., etc. Las estadísticas demuestran que el 14 % de los obreros con accidentes de importancia, estaban mal colocados en sus trabajos.

La profilaxis de estos factores debe ser hecha por la acción conjunta de la medicina psicotécnica, de la medicina preventiva y de higiene del trabajo, efectuando el estudio psicosomático del individuo y levantando la ficha correspondiente; dándole el individuo una ocupación adecuada a su personalidad, como ya lo dijera el Dante en el Canto VIII del Paraíso. La observación rigurosa de las medidas de higiene del trabajo, la educa-

ción sanitaria por medio de conferencias, gráficos, folletos, contribuirá a disminuir las posibilidades del número de accidentes.

PROFILAXIS POR EL TRATAMIENTO

En lo que respecta a la profilaxis por el tratamiento, diremos que está basado: 1º en un primer auxilio correcto, propiciando las directivas «standard» para los enfermos y encargados de efectuarlas, dejando constancia expresa sobre todo de lo que no hay que hacer. Esto permitirá que llegue a manos del cirujano que efectuará el tratamiento definitivo, la lesión virgen de maniobras intempestivas que perjudican, más que benefician el tratamiento ulterior; la pronta evacuación a medio especializado; el examen radiológico sistemático; la correcta atención médica; la vigilancia rigurosa del tratamiento fisioterápico, teniendo en cuenta que en la mano, la función es todo, dando preferente atención a la movilización activa y a la gimnasia laboriosa. Todas estas medidas harán que disminuya el número de las deformaciones, infecciones y rigideces articulares, que ensombrecen el porvenir de todo lesionado de mano.

Todo lo enunciado no es una simple disquisición puramente teórica, sino que llevado intensamente a la práctica, podrán disminuir estas medidas las invalideces que son un gravamen para la sociedad y el Estado.

OBJETIVOS ESPECIALES

Es esta la oportunidad de propiciar la formación de centros especializados para tratamiento de los fracturados, para intensificar y agilizar la acción de los centros de rehabilitación y readaptación, con el objeto de conseguir una pronta recuperación, razón y meta del tratamiento ortopédico.

Como conclusión diremos, que para cumplir los objetivos del Segundo Plan Quinquenal en materia de accidentados,

proponemos: 1º el control riguroso y frecuente del traumatizado; 2º colaboración más estudiada con los médicos de zona, para el control de la conservación de los enyesados y apósitos; sobre todo los enfermos que viven en las zonas suburbanas; 3º mayor contacto con las juntas médicas, obteniendo datos sobre resultados alejados y capacidad laborativa de los enfermos tratados, a fin de ratificar o rectificar los tratamientos instruidos; 4º ampliación y mejoras de los departamentos de rehabilitación, para que se

efectúe el tratamiento en calidad y en cantidad suficientes; 5º estudios estadísticos de los procesos más frecuentes; 6º estudios e investigaciones sobre causas, diagnóstico y tratamiento más adecuado para la lumbociática, motivo grande de ausentismo en el obrero, propiciando el catastro radiológico de la columna vertebral, previo a la incorporación al trabajo con objeto profilaxis; 7º aplicación correcta de todos los medios profilácticos; 8º educación sanitaria del obrero por intermedio de conferencias, affiches, folletos, etc.

La misión del Servicio Odontológico con los agentes del Ministerio

por el

Doctor Raúl J. Alvarez

El Servicio Odontológico se presenta hoy, ante ustedes, para hacerles conocer algunos hechos que entran en el amplio haz luminoso de las nuevas directivas gubernamentales, que orientan hacia una labor basada en la comprensión humana y en la satisfacción de trabajar por un ideal, que es siempre el corolario de las almas nobles y las obras buenas.

Trabajar en nuestro país, es un anhelo de extranjeros y un orgullo de argentinos.

La Dirección de Asistencia Social tiene su anhelo y su ideal.

Su anhelo es sencillamente cumplir con un sagrado deber: curar, mejorar, auxiliar, apuntalar las fuerzas morales de los que sufren.

Su ideal, prevenir los males físicos y morales de manera que nuestra acción pueda llegar oportunamente a todos los agentes del Ministerio que la necesiten.

Nuestro Servicio Odontológico se reorganiza, se reestructura en 1953, recogiendo esa orden de paz y progreso que se llama Segundo Plan Quinquenal.

Nuestra acción profesional abarca toda la República por intermedio de sus filiales. La atención será integral, profiláctica y curativa.

Como acción profiláctica, nuestra labor llegará hasta los centros de población más alejados para dejar en el ánimo de los empleados del Ministerio y sus familiares la imperiosa necesidad de proteger su salud.

Se dictarán cursillos de orientación en ese sentido, relacionados con nuestra profesión:

Prevención de caries y parodontosis (piorrea).

Diets alimentarias.

Higiene buco - dental.

Los hijos de nuestros afiliados serán sometidos a modernos tratamientos preventivos de caries, en base a la reconocida acción del fluoruro de sodio en pastas, tópicos, etc. Estos tratamientos se realizarán en todo el país, pero su acción será más intensa en las escuelas de aprendices y en los centros de mayor densidad infantil.

También en lo que respecta a la parodontosis, desde el doble punto de vista de su profilaxis y su tratamiento, tenemos profesionales especializados tanto en su aspecto clínico como quirúrgico.

Como acción curativa nuestra labor es múltiple. Desde la eliminación de los focos sépticos hasta las más complicadas prótesis, nuestra tarea comparte con la del médico un poderoso puntal en la higiene y en la vida de los pueblos: *la salud*.

El General Perón ha dicho muchas veces: «Lo mejor que tenemos es el pueblo».

Nuestro deber, entonces, es velar por la salud de ese pueblo.

Así lo entendemos y por ello nuestros servicios se irán extendiendo ahora en forma integral a los familiares de los afiliados, gozando todos de iguales beneficios.

Todos los métodos profiláticos y curativos serán puestos en práctica.

Nuestra profesión en estos últimos años ha progresado extraordinariamente. Materiales modernos, técnicas distintas, más eficaces y prácticas, se van incorporando a nuestra tarea diaria. Hasta el temido torno dental tiende ahora a ser reemplazado por el proyector aéreo abrasivo.

Nuestros profesionales aprenden y realizan sus prácticas en la más grande Fa-

cultad de Odontología de las Américas: **la nuestra**.

El Servicio Odontológico del Ministerio de Obras Públicas cuenta con profesionales que están eficientemente preparados para su cometido. Algunos de ellos son profesores de la Facultad, otros siguen la carrera docente, estando adscritos a distintas cátedras y hay también quienes en el deseo de complementar sus conocimientos siguen estudios de medicina; ya uno de los nuestros es a la vez médico y odontólogo.

Como complemento de nuestra acción profesional directa, contamos con un laboratorio de prótesis dental completamente equipado, donde es posible realizar los mejores aparatos modernos.

Finalmente deseo destacar la preocupación y el empeño que la Dirección de Asistencia Social demuestra frente a la cruzada del pueblo, haciendo que sus servicios tiendan a perfeccionarse día a día.

Debo agregar que próximamente se habilitarán servicios odontológicos exclusivos para familiares en algunos de nuestros consultorios auxiliares, cumpliendo así con el deber de ser cada vez más útiles en beneficio de nuestro pueblo, que en definitiva es la patria misma.

AUSENTISMO

por el

Doctor Alfredo E. Springolo

En su acepción general consiste en la ausencia continuada o no por costumbre o sistema; pero en el sentido práctico del término se califica así al que no está donde su presencia es necesaria para hacer por sí mismo alguna cosa y por extensión se denomina así a las ausencias reiteradas o no de sus obligaciones, de los trabajadores, cualquiera fuera su causa.

Ya que hablamos de causas, diremos que ellas son muy diversas, ocupando,

según la estadística, el primer lugar las enfermedades, el segundo los accidentes y el tercero las simulaciones.

Las enfermedades pueden ser clínicas o quirúrgicas, agudas o crónicas, simples o graves. No es necesario un proceso de gran cuadro clínico para invalidar a una persona; el simple resfrío, gripe, bronquitis, etc., son, según las estadísticas, las causas de mayor pérdida de horas laborables, por el número de personas afec-

tadas por el carácter epidémico de estos procesos. Luego tenemos todas las variedades de enfermedades clínicas desde la cefalea al surmenaje y psicopatías, desde la dispepsia hasta los grandes procesos gastrointestinales, desde el simple y molesto dolor de muelas u oídos hasta la inmovilizadora lumbalgia y ciatalgia que invalidan por largos días, lo mismo que el reumatismo, todos estos procesos que vemos a diario, substraen buen número de agentes de sus obligaciones diarias.

En cuanto a las enfermedades crónicas tenemos aquí ya una causa de ausentismo que es sin duda ponderable por la cantidad de días, meses y aun años, que debe faltar el agente afectado, como en las tuberculosis, el cáncer, enfermedades cardiovasculares y procesos mentales, pero felizmente el número de enfermos es menor y tiende a disminuir, especialmente la tuberculosis que, gracias a las medidas profiláticas, higiénico-dietéticas, antibióticos y quimioterápicas, está siendo dominada en forma por demás promisoría, vislumbrándose para un futuro no lejano, su posible extinción; no así podemos hablar de las enfermedades cardiovasculares y el cáncer, que según las estadísticas de los últimos años están en franco aumento, siendo estas dos las causas que originan mayor mortalidad en los adultos.

Entre las enfermedades quirúrgicas, las operaciones de hernias son las más frecuentes, en razón de la cantidad de obreros de este Departamento y por la índole del trabajo que realizan, luego tenemos las apendicectomías y en menor número operaciones proctológicas, hepáticas, tabique, amígdalas, laringectomías, etcétera, dejando para la parte de accidentes toda la cirugía traumatológica a la que se refirió en extenso el colega que habló anteriormente, refiriéndome sólo a que, dadas las características de este tipo de cirugía, la invalidez del afectado es de larga duración, hasta su recuperación total, por consiguiente es una importante causa de ausentismo, que es posible dis-

minuir en base a las medidas que precorizan la medicina preventiva y del trabajo.

En tercer lugar me ocuparé de los simuladores de enfermedades o dolencias personales o de sus familiares, para beneficiarse con el artículo 30, de aquellos que son verdaderos genios para descubrir triquiñuelas, para que le justifiquen días y más días, conocen todos los artículos del decreto correspondiente y desconocen los reglamentos de esta Dirección de Asistencia Social, para su beneficio, pues si bien saben cuál es el mecanismo verdadero en que deben actuar, alegan siempre ignorancia de los mismos, originando en esa forma una serie de inconvenientes, perjudicando a los verdaderos enfermos, molestando a los médicos quienes deben poner todo su tecnicismo en descubrir la falsedad de sus males, quitando así tiempo a la asistencia del verdadero enfermo y dilatando de esta manera su cura y por consiguiente su ausencia.

Como causal de este tipo de ausentismo podríamos hablar de seres inadaptados a sus funciones, ya que por razones económicas o sociales, tienen que encuadrarse en ese cargo, o seres que psíquicamente son inhábiles o irresponsables para las tareas que se les asignaron.

Los efectos económico-sociales del ausentismo no pueden ser más temibles, ello trae aparejado un desequilibrio que llega al encarecimiento del trabajo, escasez de producción y disminución por lógica consecuencia del jornal productivo, un plan de trabajo bien concebido, como es el Segundo Plan Quinquenal puede verse malogrado en su realización integral, si cada uno de sus realizadores no está capacitado física y espiritualmente para la pequeña o grande función que en suerte le cupo, en esta obra del pueblo y para el pueblo.

Los remedios para el ausentismo han de ser paralelos y opuestos a sus causas y toca a esta Dirección de Asistencia Social, dentro del mecanismo del Ministerio de Obras Públicas, la función primordial de esta terapéutica.

Todos sabemos que, para que los obreros, empleados y funcionarios rindan en sus labores en la medida que lo exijan las grandes obras a cuya realización se halla abocada esta Secretaría de Estado, es necesario que gocen de la plenitud de sus fuerzas físicas y psíquicas, nadie trabaja a gusto y eficazmente si su organismo padece de alguna enfermedad, si la debilidad, la fatiga o el dolor lo vencen. Para trabajar, para producir, hay que estar sano, con ello hay más voluntad, y más agilidad mental e inteligencia clara, de allí que el fruto de trabajo será tanto o más perfecto.

Por ello en el Segundo Plan Quinquenal, en su capítulo 7º Salud Pública, dice: «el objetivo fundamental de la Nación en materia de salud pública, será desarrollar la protección y el mejoramiento de la salud del pueblo, a fin de acrecentar su bienestar físico intelectual y moral, y obtener el máximo coeficiente de actividad social».

Para cumplir con este objetivo fundamental, la Dirección de Asistencia Social cuenta con los organismos suficientes: **Medicina sanitaria**, con función de acción preventiva de la salud, organización de servicios asistenciales y, en especial, encauzar los exámenes periódicos y organizados de los agentes del Ministerio de Obras Públicas, a fin de sistematizar el diagnóstico precoz de las enfermedades, es decir descubrir la enfermedad a tiempo, «la patología funcional» a fin de impedir que el mal progrese y se torne incurable, inhabilitando por mucho tiempo al afectado o, aun peor, su deceso.

Medicina asistencial. Prestación integral de asistencia médica, quirúrgica y especializada en todos los centros importantes a fin de poder atender rápidamente y con la menor pérdida de tiempo a los agentes enfermos o accidentados y sólo derivar al Policlínico Central los casos muy difíciles o de atención muy especializada, cuya internación se hace en los sanatorios contratados, hasta tanto se pueda contar con nuestro propio sanatorio

policlínico, ideal largamente acariciado por los agentes de este Ministerio y solución de infinitos problemas para esta Dirección de Asistencia Social.

Medicina social. Uno de los postulados más importantes de esta sección será la educación sanitaria. Valorando la enorme importancia de la salud, los medios para precaverse, consejos preventivos, pues si bien es cierto que todos tenemos interés en vivir muchos años y sanos, hacemos todo lo posible consciente o inconscientemente para vivir poco y enfermos.

2º **Ayuda social.** Otra función de medicina social, es la ayuda del agente para su mejor tratamiento a fin de evitar el derrumbe financiero del hogar por enfermedades.

3º **Encauzar y ordenar las vacaciones** de los agentes del Ministerio de Obras Públicas hacia las colonias especialmente construidas a tal efecto, en diversos puntos del país, medida ésta también preventiva de enfermedades.

Pero si bien es cierto que todos estos elementos técnicos permitirán la disminución del ausentismo, no es menos cierto que debe agilizarse el trámite de los partes de enfermo, un mejor control de los días concedidos, inspección periódica del artículo 30 y de los numerosos partes de los lunes; y el otorgamiento de un mínimo posible de días compatible con el restablecimiento del enfermo. En cuanto a los simuladores, éstos pueden disminuirse en base a una vigilancia permanente que permita desenmascararlos, y con medidas disciplinarias drásticas, y una amplia difusión de los horarios y reglamentos de esta Dirección de Asistencia Social a fin de que nunca puedan alegar un desconocimiento culpable de los mismos, causa según ellos, de sus inasistencias.

Del celo que pongamos en defensa de la salud de los agentes de este Ministerio, veremos disminuido en forma altamente significativa el ausentismo y con ello cumpliremos con el postulado peronista de velar por la salud, felicidad del pueblo y grandeza de la Nación.

Señores:

Terminan de interiorizarse de algunos puntos muy interesantes, en la relación diaria del Ministerio de Obras Públicas y la Dirección de Asistencia Social, pudiendo extractarse de todo ello, una premisa que se hace ley, reflejando cómo el Estado necesita de la salud de todos sus agentes para un mayor rendimiento en sus tareas específicas y, por lógica consecuencia, un saldo económico favorable con la felicidad personal que estos factores importantes de la vida conceden a aquellos que saben regirlos.

Juan Finot en la «Filosofía de la longevidad» dice que nuestro organismo es un motor incomparable como solidez, flexibilidad y manera de funcionar. No es posible encontrar en el vasto dominio de nuestras invenciones ningún mecanismo que pueda compararse al organismo humano, que excede por mucho a todos en elasticidad y resistencia. La más poderosa locomotora maltratada de manera análoga a la que usamos con nuestro cuerpo, no podría durar más que algunas semanas. Sin embargo nuestro cuerpo, tan débil en apariencia, está sujeto a continuas pruebas de una inconsciencia que desafía las exigencias del más elemental buen sentido.

No es difícil imaginarse que un organismo atacado en forma aguda o crónica, por estas afecciones, agotado, rendido de fatiga, intoxicado, se defiende desesperadamente buscando artificios e ingeniosamente para adaptarse a todos los medios y a todas las circunstancias. Es así como obligamos a nuestro cuerpo a recorrer

aceleradamente etapas de decadencia que él por sí, habría evitado o que por lo menos habría recorrido con la mayor lentitud, si su evolución hubiera sido dirigida por el racional comienzo de la vida.

Ni siquiera a esas leyes escapa el trabajo intelectual, cuanto más grande sea su capacidad cerebral, más intenso será el esfuerzo exigido para desarrollar ese cerebro.

El envejecimiento o la muerte prematura extinguirán una inteligencia que habría podido prolongarse muchos años más. Al través de la historia hemos visto cómo muchos genios han muerto en edad temprana porque sus magníficos cerebros estaban alojados en cuerpos envejecidos y gastados antes de tiempo.

Dado el progreso que diariamente se observa en estas conquistas por la salud, lucha en que se ha empeñado el señor Presidente de la Nación y que tan fielmente sigue sus directivas el Ministerio de Obras Públicas de la Nación, no es dudoso vaticinar que muy pronto alcanzaremos un standard de vida, trabajo y salud que permita a un agente contar con toda su capacidad física e intelectual para el Estado, quien retribuye y vuelve a ese mismo agente todos los beneficios que necesita el hombre de trabajo, en forma metódica y racional. Preparando y creando una generación con aptitudes físicas y morales que la capaciten para consagrarse íntegramente, pensando en la grandeza de la Nación y el futuro de la patria teniendo por bandera la causa de Perón: Una Argentina justa, libre y soberana.

Baldomero A. Crespo

VIII

El Arte de Comandar y el Segundo Plan Quinquenal

por el

Director General de Construcción de Elevadores de Granos

Señor Ingeniero Carlos A. Vieiro

7 de octubre de 1953.

Señor Ministro;

Señor Subsecretario;

Compañeros de tareas:

En julio del año pasado, el Excmo. señor Presidente de la Nación reunió en la Casa de Gobierno a los funcionarios públicos para destacar la importancia que asignaba en este Segundo Plan Quinquenal, el que cada funcionario se convirtiera en un maestro y enseñara a los demás lo que él sabe sobre la función y para darle también al alma de los demás, lo que él tiene de calificado en su propia alma. Vale decir, educar e instruir en la función.

El tema que voy a desarrollar se vincula con estos deseos del Primer Magistrado y va dirigido en especial a los jefes, cualesquiera sean su jerarquía y la función que desempeñan, porque estimo que siendo ellos quienes ejercen el mando,

tienen la mayor responsabilidad para el éxito del Plan, en lo que compete a la administración pública.

En el desarrollo de mi carrera administrativa, que ya pasa de los 25 años, he visto cometer tantos errores de comando a jefes de toda especie e importancia jerárquica, que hace años tuve intención de escribir algo sobre el particular para contribuir a reparar, en lo que fuera posible, los inconvenientes que la persistencia en esos errores estaba ocasionando en los servicios.

Diversos factores, entre ellos la pre-ocupación por las tareas en que me he visto envuelto, atentaron contra este propósito. No fué tiempo perdido, no obstante. El lapso transcurrido desde entonces ha sido proficuo en experiencias; el leer y releer sobre el tema, más profundo y además los mayores años cumplidos, me han hecho analizar con más imparcialidad los propios errores.

Me incita ahora a decir algo sobre esta materia, además del deseo de ser útil al Ministerio y a mis estimados compañeros de tareas, el clima de armonía y cordialidad que estamos viviendo desde hace un tiempo en esta casa, que es propicio para hablar sobre estas cosas.

Voy pues a resumir lo que me sugiere la experiencia de tantos años al servicio de la administración y las lecturas a que he aludido de casi otros tantos.

No se hallará en lo que diré nada de original, pero sí constituye la expresión de la mejor opinión que me he formado sobre el particular y lo diré con la esperanza de que muchos jefes a quienes no les ha preocupado esta materia, reflexionen sobre ella y para que aquellos jefes que compartan los principios que expondré, por aplicarlos o conocerlos, hagan públicos a su vez, los resultados de su experiencia.

Porque a veces se tienen grandes cualidades en potencia, que no acaban de desarrollarse plenamente por defectos que las oscurecen. Si se tomara como práctica hacer un examen de conciencia sobre el comportamiento personal, es muy probable que tales defectos pudieran eliminarse, mejorando dicho comportamiento.

En tales circunstancias más que en cualesquiera otras, es necesario querer, y querer es poder.

LA AUTORIDAD

La vida en grupo, impuesta por la naturaleza al hombre, no se puede separar de la noción de disciplina; por eso puede decirse que la función de la autoridad es tan vieja como la humanidad.

En la antigüedad el ejercicio del poder era ejercido la mayor parte de las veces por la violencia y por la fuerza. Los jefes poderosos de entonces fueron sobre todo guerreros, sin piedad para quien los resistiese.

Los primeros golpes dados en ese andamiaje de crueldad, fueron obra del cristianismo naciente, gracias al cual fué suprimida la esclavitud, no obstante lo cual la autoridad continuó en manos de una minoría de feudales.

Fué la Revolución Francesa la que afirmando el principio del respeto por la persona humana y por los derechos del hombre, dió el golpe mortal a la noción de autoridad absoluta.

El maquinismo que poco después hizo su aparición, dió origen a una transformación no menos importante como consecuencia del desenvolvimiento de la industria.

Al principio de esta evolución, los jefes de las empresas eran la mayoría de las veces, antiguos operarios hábiles y emprendedores que no se paraban en susceptibilidades para ejercer el mando, porque abundaba la mano de obra y las crisis económicas se manifestaban periódicamente. De hecho, el autoritarismo fué durante mucho tiempo la regla en esta materia.

Las grandes concentraciones industriales, facilitaron una mejor capacitación de la clase obrera, la que, más instruida, fué adquiriendo conciencia de su propia fuerza, formando los sindicatos obreros a medida que el patronato hereditario tendía a desaparecer para ceder lugar a las empresas capitalistas, en las cuales la autoridad tuvo fatalmente que dividirse y jerarquizarse.

Hoy, lo que se llama el trabajo, representa una fuerza inteligente e instruida, que defiende calurosamente sus intereses y no acepta los abusos de autoridad, por eso estamos lejos de los tiempos en que ella podía mantenerse por la simple fuerza.

En nuestro país, el comando debe adaptarse a las condiciones sociales resultantes de los profundos cambios introducidos por el justicialismo, a la propia importancia que ha adquirido el Estado en las actividades del país y al gran des-

arrollo de la industria en las actividades particulares y estatales.

Por eso interesa hoy más que nunca la formación de jefes, en particular entre los jóvenes ingenieros y arquitectos para las actividades de nuestro Ministerio, porque son ellos los que deberán llenar en el futuro los cuadros superiores de las principales reparticiones técnicas que lo integran.

Todavía en nuestras universidades y escuelas secundarias, se descuida en general la formación del carácter y el buen sentido en los jóvenes estudiantes, y lo sabemos bien los que tenemos hijos u otros familiares estudiando en dichos centros.

Y por eso no es de extrañar que un ingeniero o cualquier otro profesional debutante, que esté llamado a asumir las responsabilidades del mando, se encuentre con grandes dificultades cuando se apercebe de que el elemento humano exige de su parte una conducta maleable y otros medios, que para él han sido hasta entonces desconocidos.

Se hará cada vez más necesario, a medida que el país progresa en sus variadas actividades, que en todas las escuelas secundarias y universidades, en especial en las técnicas, se adopten programas de estudios especiales encaminados a la formación de jefes que permitan a los egresados el conocimiento y desarrollo de las aptitudes para las funciones del mando.

Podrá sorprender que el gran filósofo español Ortega y Gasset haya dicho que la misión fundamental de la Universidad es enseñar a mandar, pero a poco que se analiza esta verdad, resulta evidente.

Cursos especiales habrá que crear también en la administración pública, pues será útil facilitar esta formación aun a aquellos que teniendo condiciones en potencia, no puedan cultivarlas por no haberles sido posible asistir a las escuelas secundarias o a las universidades.

Así lo ha previsto el Segundo Plan Quinquenal en el capítulo que se refiere

a la racionalización administrativa al establecer la creación de la Escuela Superior del Estado, que tendrá a su cargo la capacitación de los funcionarios superiores.

La administración tiene mucho que ganar con ello, pues sólo jefes competentes pueden formar, en el trajín diario, funcionarios y empleados competentes.

Recordemos la importancia que le dió a esta tarea el Excmo. señor Presidente en la reunión citada cuando, refiriéndose a la formación de funcionarios, dijo:

« Tenemos el instrumento, pero tenemos un instrumento sin temple, sin brillo, quizá sin la forma adecuada para el trabajo que tenemos que realizar. Tomemos este instrumento en nuestras manos y, antes de emplearlo, démosle el temple que debe tener, formémosle ese temple, formémosle la capacidad, diríamos formal, para la realización; pulámosle todas sus aristas y estemos seguros de que ahora, con ese instrumento, vamos a realizar el mejor trabajo con el mínimo de esfuerzos y de sacrificios.

« Para eso, señores, que es tan fácil de decir, debemos emplear muchas, pero muchas de nuestras fatigas de estos años de trabajo. Es muy difícil formar hombres que uno los toma ya después de haber andado mucho por la vida y mucho por la administración. No es fácil. Más fácil es formar que corregir, que modificar y que formar de nuevo. Por eso la tarea nuestra tiene, en ese aspecto, una importancia fundamental, y yo les pido a todos los señores que piensen por sí, que reflexionen profundamente sobre la responsabilidad que pesa sobre nosotros, no sólo como funcionarios, sino como maestros de los que van a ser después los funcionarios que nos reemplacen y que deben formarse dentro de esa administración que nosotros manejamos ».

COMO SE PUEDE SER UN BUEN JEFE

Los trabajos publicados por autores destacados en la materia como Le Bon, Payol, etc. y las memorias de grandes jefes de industria, han demostrado que las aptitudes o cualidades humanas, tales como la inteligencia, la memoria, la voluntad, son susceptibles de educación y desenvolvimiento, gracias a métodos simples, hoy conocidos, de la misma manera que ciertos defectos, tales como la timidez y el pesimismo, etc. pueden ser combatidos con éxito.

Quiere decir que se puede llegar a ser un buen jefe, trabajando en tal propósito, perfeccionándose y sobre todo queriendo poseer o adquirir las aptitudes o cualidades que me permitiré citar más adelante y atenuando o perdiendo los defectos que no son conciliables con la función de jefe. El trabajo perseverante en esta acción, hará que los actos de comando fueran dictados a la postre, del hábito, como si fueran dictados por el inconsciente.

El ideal sería que las aptitudes de un jefe concordaran con el cargo a ocupar.

Claro está que esto dista mucho de ser una expresión matemática. La mayoría de las veces las aptitudes se revelan en el ejercicio del cargo y muchas de ellas son factor desconocido antes de presentarse la ocasión de manifestarse.

Pero lo evidente es que los cargos adquieren importancia en relación con la capacidad de quién los desempeña. Es lógico, pues, que la falta de aptitudes amigore la importancia del cargo.

Entre las cualidades que pueden considerarse primordiales en la formación de la personalidad de un jefe, se encuentran el carácter, la voluntad, el amor al trabajo, el buen sentido comúnmente llamado sentido común y el conocimiento de los hombres.

El carácter o temperamento, constituyendo el fondo sobre el cual se diseña nuestra personalidad, debe merecer aten-

ción especial por la influencia que sobre él puedan ejercer el medio, la instrucción y la educación.

El carácter es susceptible de perfeccionamiento. Sabemos que la repetición de actos forma el hábito, que el hábito forma el carácter y el carácter nuestro destino. No obstante, hay ciertas facultades que predominan en el temperamento innato y que se conservan siempre fuertemente diferenciadas, cualquiera sea la ulterior evolución de la personalidad que adquirimos.

Por eso no puede haber un tipo de jefe definido para un determinado puesto; cada uno actuará conforme con su temperamento, uno será sonriente, otro severo, pero con todo bastará que uno u otro hayan adquirido las aptitudes complementarias gracias a las cuales su autoridad podrá ejercerse por vías, algunas veces diferentes, pero igualmente eficaces.

Aquel que aspire a ser un buen jefe debe conocer por sobre todo su propio carácter, para adquirir las cualidades que le faltan, perfeccionar las que están latentes y dominar sus propios defectos. De ahí la necesidad para un buen jefe del dominio de sí mismo. Decía el filósofo Séneca: « Estimo que no sin razón, que se es más poderoso cuando se logra el dominio de sí mismo » y completaba el filósofo alemán Nietzsche que cuando se alcanza el dominio de sí mismo se puede dominar a los demás. Y la experiencia nos demuestra, en efecto, que para vencer en la vida hay que dominar las circunstancias; para dominar las circunstancias, es necesario dominar a los hombres y para dominar a los hombres, es necesario dominarse a sí mismo.

El conocerse a sí mismo es para un jefe un imperativo, por que es la introducción lógica al conocimiento de las otras personas, sin lo cual es difícil comandar.

El problema es de orden psicológico. de ahí que sean de importancia los estudios de esta especialidad para el que aspire a ser un buen jefe.

La voluntad es otra cualidad primordial. Es una fuerza que comanda todas las demás, cuando es dirigida con inteligencia. La historia de todos los tiempos nos enseña que todos los grandes jefes civiles y militares fueron personas enérgicas dotadas de una voluntad más poderosa que todas las voluntades capaces de oponerse a la suya.

La voluntad de un jefe no debe manifestarse por explosiones intermitentes o esfuerzos excepcionales, sino por la tenacidad demostrada en los actos habituales. El propio jefe debe ser la primera persona sometida a su propia voluntad, sea para perfeccionarse o para someterse a la misma disciplina que exigirá de sus subordinados.

Siendo preponderante el papel de la voluntad bajo el punto de vista de la influencia del jefe, recordaré la memorable obra de Payol sobre «La educación de la voluntad», en la que se demuestra la posibilidad de adquirir y de aumentar esa cualidad, sujetándose a algunas reglas simples de higiene física y mental.

El amor al trabajo es otra cualidad esencial del jefe. Es evidente que un perezoso no puede tener la pretensión de comandar, por cuanto los esfuerzos continuados que necesita la conducción de los asuntos y de los hombres, no son su especialidad.

El amor al trabajo tiene como consecuencia hacer de un jefe una persona realizadora que arrastra tras de sí a los demás. El amor al trabajo no siempre basta; el jefe debe hacer irradiar su potencia de trabajo, para lo cual debe evitar la dispersión de sus fuerzas, aplicándose a mantener esfuerzos continuados, evitando los esfuerzos esporádicos intensos que lo fatigan a él y a sus subordinados. Hay jefes de gran capacidad que incurrir en el yerro de trabajar con energía pero sin discriminación, porque no se han hecho cargo de que no basta con trabajar mucho, sino que es preciso concretar la acti-

vidad a tareas adecuadas a las facultades que se poseen.

Un buen jefe debe tener el buen tino de delegar el mando a sus subordinados para todas las tareas que puedan efectuar mejor que él, pero asimismo es necesario que encargue a esos subordinados ciertos trabajos que acaso no ejecutarán tan bien, para que él pueda dedicarse a aquellos que únicamente él, como jefe, está en condiciones de llevar a cabo.

Hay jefes que buscan atribuirse todo el mérito, no permitiendo que sus subordinados intervengan en los asuntos, ni aun para aliviarlos de una adecuada parte de la carga que supone el resolverlos personalmente.

Tampoco es concebible que un jefe admita que sus subordinados lo estén importunando continuamente, para que los ayude en cuestiones de detalle, porque así, éstos no se acostumbrarán nunca a confiar en su propio criterio, ni a valerse de los medios de que puedan disponer en virtud de sus atribuciones.

También estimo inconvenientes las largas y frecuentes conferencias entre jefes y subordinados.

El jefe que entra en detalles demasiado minuciosos que debieran atender sus subordinados, o pierde el tiempo que debería emplear en ocuparse de lo que le incumbe o bien trabaja más de lo justo.

Y el exceso de trabajo, cuando llega a ser continuado desgasta las energías, resultando a la postre que quien incurre en tales excesos no tiene la inteligencia en condiciones más que para resolver las cosas insignificantes.

El buen sentido o sentido común es la cualidad que nos permite juzgar criteriosamente. Es por lo mismo la facultad que más escasea y que más difícilmente se adquiere. De ahí el dicho corriente de que el sentido común es el menos común de los sentidos.

Tiene mucho valor en su adquisición la experiencia y es por eso que el buen sentido es factor esencial de la autoridad.

Conocimiento de los hombres. Si la experiencia que tenemos sobre la materia es generalmente fácil de adquirir, no sucede lo mismo en lo que se refiere a la experiencia sobre los hombres. Por ello es indispensable que un buen jefe posea nociones de psicología suficientes, para que le permitan conocer las aptitudes y los defectos del personal a sus órdenes, si quiere evitar ciertos errores de comando.

No es tarea fácil. Hay personas que por simple intuición pueden a veces sacar conclusiones formales sobre otras, pero no es lo corriente ni lo seguro. La misma experiencia, no siempre es guía segura para sacar conclusiones generales sobre esta materia.

Es natural que, a fuerza de años de trato con el personal se termine por conocerlo en gran parte, pero el ideal para los jefes sería conocerlo rápidamente, pues ello le permitiría evitar la incorporación en las oficinas u obras de elementos inadaptables que, no pudiendo ejecutar correctamente el trabajo que les ha sido confiado, provocan observaciones de sus jefes y forman el lote de los descontentos que reaccionan contra la dependencia a que pertenecen, ocasionando perturbaciones en las tareas.

La ciencia moderna da medios para obtener un conocimiento seguro de los hombres. El método experimental o psicotécnico constituye un proceso de investigación objetivo, independiente del operador, que da una medida de comparación de las más precisas para determinar científicamente las aptitudes personales.

Se basa en la medición de ciertas reacciones psicológicas o fisiológicas en presencia de excitaciones definidas llamadas "tests".

Una elección juiciosa de estas pruebas permite descubrir en forma segura las personas no calificadas para el ejercicio de determinadas tareas y también las inadaptables.

Sobre el particular deseo destacar que desde 1947 funciona en nuestro país un

Instituto Psicotécnico y de Orientación Profesional, creado por la Comisión Nacional de Aprendizaje, integrado por personal técnico competente, especialmente preparado en institutos experimentales de Europa y América, que constituye una verdadera avanzada en la Nueva Argentina, en esta especialidad. En dicho Instituto se está formando una verdadera legión de expertos que permitirá en el futuro extender este proceso experimental de investigación a las más variadas actividades del país.

Pero, mientras no sea posible recurrir a estos procedimientos científicos, es importante para ser un buen jefe tener conocimientos de psicología, especialmente de colectividades, cuando se debe comandar un numeroso personal.

Creo que todos comprendemos claramente que no se puede comandar bien a quienes no se conoce bien; por eso hay que darle la importancia que tiene en el ejercicio del comando al sentido psicológico del jefe, que puede llegar a ser un factor preponderante de armonía, porque él puede suavizar con todo el tacto que impongan las circunstancias, la disciplina y la aplicación de los principios del arte de comandar.

EL EJEMPLO

La ley del ejemplo es un factor de autoridad preponderante. Seguir el ejemplo de los mejores y adoptar para sí propio una línea de conducta susceptible de servir de ejemplo a los demás, es a mi juicio, el criterio fundamental que debería guiar la mentalidad de un buen jefe.

Porque si bien la palabra enseña, el ejemplo convence.

Nuestro Presidente hizo notar especialmente en su disertación de julio del año pasado, la importancia que asignaba al enseñar con el ejemplo, y dijo textualmente:

« Hay de todo entre los hombres, pero « lo que nosotros tenemos que formar son « hombres que sepan enseñar con el ejem-

« plo. No hay jefe malo si el jefe es un « hombre capacitado que enseña y aconseja a sus hombres. La rigidez del servicio público exige eso: el sacrificio de « imponerse cuando es necesario imponerse, e ir formando hombres de carácter, « hombres que sepan afrontar la responsabilidad del acto público. Satisfaciendo « su propia conciencia, que es lo mejor « que uno puede satisfacer, cuando obra « en bien del servicio de la Nación.

« Todo eso no es tan fácil de formar. « Presupone pensar seriamente en la educación e instrucción del subordinado que « uno tiene en la oficina y en la función « pública ».

Estudiando la vida y los escritos de los grandes jefes de la industria, como Ford, Cavallier, Taylor, etc., para no citar sino aquellos que han terminado su vida, se encontrarán ejemplares lecciones de energía, de fe, de optimismo y de dominio de sí mismo.

Allí se podrá aprender que, antes de comandar es necesario saber obedecer. Esta fórmula, que parece paradójica, expresa toda la filosofía de la situación del jefe. Creo que fué Aristóteles quien dijo que el que no sabe obedecer no sabe comandar.

Ello tiene por consecuencia lógica un cierto número de obligaciones que todos los que tengan algo de autoridad deben respetar continuamente: la asiduidad en el trabajo, el amor al trabajo bien hecho, la continuidad en el esfuerzo, el orden, el método y sobre todo una fuerte disciplina moral y social. Todas las buenas cualidades de un jefe resultan más valiosas cuando se agrega a ellas el factor moral.

Es casi seguro que todos los que tenemos largos años de servicio en la administración, hemos observado que los agentes que más han sobresalido en el arte de comandar son los que han tenido más desarrolladas las cualidades que he expuesto, sin las cuales puede decirse que no existen jefes en el verdadero sentido que debe tener esta palabra.

No son evidentemente las únicas, hay otras no menos indispensables como son: el espíritu de iniciativa, el amor a la responsabilidad y al sacrificio, el espíritu de decisión, el deseo de saber y perfeccionarse, la perseverancia, el amor por la verdad y la autocrítica, el entusiasmo y el optimismo, y por sobre todo, el sentido práctico que es cualidad primordial en los realizadores.

Saber tomar decisiones y mantenerlas inflexiblemente, no dejando que el organismo que se comanda se desvíe del camino señalado, son las dos pruebas más convincentes de que se está dotado de la facultad del mando. La primera aptitud es lo que comúnmente llamamos decisión; a la segunda se le da el nombre de tenacidad o firmeza en los propósitos. Es lógico que antes de tomar una decisión, es necesario formarse un juicio previo, lo más perfecto posible de los hechos acerca de los cuales hay que tomar resolución, para evitar vacilaciones y contramarchas.

Para ello hay que analizar bien los consejos que se piden. En donde quiera que haya una autoridad para imponer una disciplina, habrá seguramente quienes tienen interés en ocultar o tergiversar los hechos. Un buen jefe debe ser lo suficientemente perspicaz para abrirse paso por entre la red de intereses que pueda formarse a su alrededor.

Así no le sucederá lo que a aquel príncipe, de quien refiere Pascal, que no sabía nunca la verdad, porque odiaba a los que se la decían, haciéndoles sufrir las consecuencias de su desagrado. La mayor prueba de imparcialidad que puede dar un jefe, es informarse por conductos que no le son gratos y averiguar la verdad entre-sacándola de censuras o críticas adversas. Es provechoso examinar los hechos desde el punto de vista opuesto, pues la verdad no siempre está de nuestro lado.

Es imposible suprimir del todo en las cosas de este mundo, las dudas y los errores, pero no obstante es preciso que un buen jefe actúe con decisión, aun habien-

do peligro de equivocarse, porque a veces es más peligroso permanecer inactivo. He notado a veces, que hay jefes llenos de vacilaciones por no poder desentrañar dificultades nimias sobre algún asunto. Y creo que esto es obrar con demasiada sutileza. Considero que un buen jefe debe informarse acerca de cualquier asunto, adquiriendo nociones suficientes sobre algunos pocos puntos de importancia verdadera y sobre la base de ellos, tomar su decisión. Todo lo que contribuya a evitar desgaste de la energía nerviosa, será eficaz cuando se trate de tomar una resolución.

Si un jefe ha cultivado la claridad en los conceptos, así como la concisión en la forma de expresarse y posee dominio de sí mismo, habrá adquirido el hábito de ir directamente al fondo de los asuntos, y su mente estará repleta de conocimientos prácticos definidos y utilizables. De esta manera ahórrase energía porque se acciona con prontitud. Sobre los asesoramientos que se piden, me permito también decir algo. Creo que para decidir sobre un asunto, en especial con prontitud, es mala práctica escuchar a muchos consejeros y peor aún para aquellos jefes que son indecisos. La experiencia me indica, que cuanto menos sean mejor, con tal que se elijan los más aptos para el asunto de que se trata.

Defectos a evitar. Existen algunos defectos principales a evitar que, estimo, destruyen el principio de autoridad que debe ligar al personal con su jefe. Entre ellos uno de los más graves es la **indecisión**. Creo que no hay jefes que causen peor impresión que los indecisos, cuyas órdenes y contraórdenes se suceden.

Otros son: la **falta de organización**, el **temor a las responsabilidades**, que es el que origina el abuso del papelerío; y el **recelo a dar órdenes precisas**. Todos ellos constituyen defectos serios bajo el punto de vista de la autoridad de un jefe.

Un defecto que a mi juicio conviene evitar, es la curiosa forma de pretender diluir la responsabilidad, a fuerza de crear

comisiones para resolver los asuntos, que deben ser resueltos por el jefe.

También deben eliminarse como defectos: el pesimismo, el espíritu de rutina, la timidez, la impulsividad, la cobardía, la incuria, la severidad sistemática, el espíritu de contradicción y sobre todo la falta de fe en la propia acción.

El ideal para un buen jefe sería que, en cualquier circunstancia, conservara siempre la calma y una igualdad de humor, porque la agitación e impulsividad son malas consejeras, especialmente cuando exceden los límites del mal humor en presencia de faltas graves.

EL ARTE DE COMANDAR

Luego de este esbozo de las cualidades o aptitudes indispensables que estimo debe tener un buen jefe y de los defectos que conviene que no tenga, me permitiré sugerir algunos métodos que estimo apropiados para facilitar su misión y evitar escollos.

El comando es variable hasta lo infinito, precisamente porque su campo de acción es sobre todo humano. No creo que pueda decirse que hay un método único para dirigir.

Hay, sí, principios y disciplinas que deben ser aplicados con mucha maleabilidad, teniendo en cuenta los elementos en juego como ser: lugar del jefe en la escala jerárquica, cualidades del personal que comanda (si es de formación intelectual y profesional o no, si es obrero, etc.), importancia de los efectivos y la clase de trabajo.

Lo importante es tener en cuenta que cualquiera sea el método que se utilice, un buen comando exige comprensión mutua entre jefes y subordinados y que compete principalmente al jefe, que se supone el más instruido, el preparar el camino para la aproximación psicológica de dos mentalidades que, la mayor parte de las veces, presenta características opuestas.

Por falta de una tal comprensión, el acuerdo moral entre jefes y subordinados

puede tener consecuencias lamentables, y lo hemos palpado en nuestro Ministerio. La responsabilidad de esta incomprensión casi siempre recae sobre el que comanda. La aptitud del jefe en general, y particularmente su aptitud para con el personal a sus órdenes, tiene especial importancia como disciplina.

En nuestras actividades, la disciplina tipo militar poco tiene que hacer, dicho sea sin dejar de reconocer el alto valor que tiene en su medio natural de aplicación. Si otrora el empleo de la rigidez pudo dar resultados para mejorar el rendimiento, este método de comando deja rencores en los subordinados que tarde o temprano se vuelven contra sus autores.

Nuestro Presidente, que además de ser un gobernante de excepción es un destacado militar de la Nación, reiteradas veces ha dicho que la tarea de comandar en la función pública, es una tarea de persuasión de los hombres que uno tiene a sus órdenes. Nada más opuesto a la aplicación de procedimientos de fuerza. Como consecuencia debe evitarse toda afectación, arrogancia y falta de simplicidad. También son contraproducentes una excesiva familiaridad o intimidación. El arte de comandar requiere buen trato al personal, despertar su interés por el trabajo, fomentar la decisión, la iniciativa y el empuje.

Un buen jefe debe esforzarse por evitar en su personal los antagonismos y las tendencias negativas o destructoras. El procedimiento que consiste en poner en oposición a los agentes de mando, entre sí o con sus subordinados, no es menos nefasto; dividir para reinar exalta la intriga y no la autoridad y a mi juicio es un síntoma de debilidad y no de fuerza real.

Otros prefieren emplear medios tortuosos o dilatorios, dejando para más tarde la discusión de los litigios o problemas, especulando con el tiempo para arreglarlos. Es tal vez un cálculo, pero no es un método que pueda crear un estado de espíritu favorable en el personal.

Un buen jefe debe abstenerse de todo género de doblez en el trato con sus colegas o sus subalternos.

El fingimiento y disimulo resultan nocivos para mantener la fidelidad del personal, porque los empleados difícilmente se engañan. Tampoco se consigue el aprecio de sus subordinados con la indulgencia mal administrada, con el favoritismo, con la falta de energía, ni haciendo la vista gorda aunque se trate de faltas leves en el cumplimiento del deber. El aprecio fundado en esta forma, se suele desvanecer cuando llega el momento de ponerlo a prueba y se convierte en desprestigio, a veces en desprecio y no pocas veces en insubordinación.

Tales procedimientos de conducción no son dignos de un buen jefe, consciente de su misión y respetuoso de su persona y de la de los otros. Si a veces es necesario ser rígido para ejercer la autoridad, es indispensable dominio de sí mismo para no dejar la sensación de flaqueza que estos actos de rigidez pueden originar.

En definitiva en este orden de cosas no hay sino una línea de conducta digna de ser calificada de humana para un jefe y es la de una lealtad rígida, íntegra, sin excitaciones, porque la franqueza es y será siempre la mejor arma de comando. Detrás de un jefe así, recto e íntegro, las relaciones entre sus colaboradores, sólo pueden mejorar, porque desaparecen las camarillas si las hay, así como las hostilidades solapadas que perjudican los servicios.

Sólo con cualidades positivas se puede fundamentar una estimación y popularidad permanentes con el personal.

El ambiente moral en el trabajo es tanto o más importante que el ambiente material y corresponde a un buen jefe tratar de que exista en ambos aspectos una limpieza impecable.

Un factor que estimula y sostiene el ambiente moral, es la confianza entre los compañeros de trabajo y la que éstos depositan en su jefe. Por eso debe cuidarse

especialmente de no perturbar este factor que da fuerza moral, infiltrando en el servicio personas cuyo carácter las incapacita para formar parte de un organismo, en el que las energías y la actividad se hallan tan felizmente socializadas, porque no siempre es fácil contrarrestar la influencia de perturbadores.

La fuerza moral ejercida por los jefes depende de un estado de ánimo que cunde gradualmente entre el personal subordinado, a medida que las órdenes y disposiciones que se toman, se van encadenando de manera lógica y el personal discierne con claridad que todo obedece a planes bien concebidos cuyo éxito afirmase de día en día. La confianza creada de este modo, no sólo es fuerza efectiva, sino también potencia latente que se mantiene en reserva y es lo que da serenidad ante dificultades que a veces parecen insuperables.

Los agentes de un organismo conducido de esta forma están contentos de pertenecer a él. Todas las tareas parecen importantes cuando se realizan para bien de ese organismo, porque son reflejo del aprecio que por él se tiene. De esta manera, la disciplina se mantiene por sí sola.

En un ambiente moral así, las circunstancias adversas, o los tropiezos, no hacen mayormente mella. Cuando el personal ve claramente que si no se ha logrado el éxito no fué por culpa de los jefes, y si el fracaso no quita a la finalidad ninguno de sus atractivos, quedará intacto el estímulo moral o por lo menos será muy escasa la influencia desmoralizadora observada en el personal.

Los jefes que saben infundir a sus organismos una gran fuerza moral, dispondrán de un personal estimulado por el amor propio, la emulación y pueden tener el convecimiento de que llevarán a cabo sus proyectos.

Las palabras que pronunciara nuestro Presidente sobre la honradez administrativa, le dan a una faz de este aspecto moral, todo el valor que él debe tener.

Dijo: «La administración pública es un lugar sumamente sensible en su equilibrio y en su buen nombre. Cuando hay un funcionario o empleado delincuente, no dicen que fulano de tal es un delincuente, sino que todos los empleados públicos son una punta de delincuentes. Por eso no es suficiente con cuidar la propia conducta de los funcionarios, sino que hay que cuidar la de todos los que están a la orden de uno, porque esa reputación también nos toca a nosotros cuando se menoscaba en cualesquiera de los escalones administrativos.

«Por una deformación ya consuetudinaria en todos los gobiernos, el funcionario público está siempre expuesto a que cada ciudadano vea en él a un hombre que delinque contra la administración y contra la ley. Todos los que manejamos algo de la cosa pública estamos expuestos a que nos digan que somos unos delincuentes. Pero eso no importa; eso es culpa de los que han administrado y gobernado. Nosotros tenemos que hacer quizá un exceso en la prudencia con que empleamos el gobierno y con que administramos, un exceso de minuciosidad en la honradez administrativa, para ir borrando poco a poco ese concepto que, justificadamente en muchos casos, tiene el pueblo de sus funcionarios y de su gobierno. Somos nosotros los que hemos de borrarlo».

De la misma forma, la **rectitud de espíritu** obliga a un buen jefe a no esquivar sus responsabilidades en las cuestiones del personal, como en las materiales, y cuando él debe ser juez o árbitro, debe abstraerse de sí mismo para sólo tomar sus decisiones en perfecto acuerdo con su conciencia.

Corrientemente un buen jefe debe ser justo, pero la justicia tiene a veces tanta rigidez, que provoca decepciones. Y es que la justicia escueta no le agrada a nadie. Todos necesitamos comprensión, afectuosidad, indulgencia y que nos concedan

circunstancias atenuantes en determinadas ocasiones.

Creo que una mejor directiva para resolver las cuestiones es la **equidad**, porque es más fácil evitar así dejos de rencor en el espíritu del personal y no herir su amor propio, ese tan importante y sutil motor de las acciones humanas.

Y no se crea que es más fácil ser equitativo que justo, porque para juzgar equitativamente hay que tener buen sentido, es necesario dar pruebas de carácter y conocer bien a los hombres así como los móviles que los hacen actuar.

Un buen jefe debe respetar la dignidad de los demás evitando humillar a sus subordinados ante sus propios subordinados.

Comandar es también saber dosificar, conforme a las circunstancias, el elogio o la censura, la recompensa o el castigo.

Un buen jefe no debe usar de sanciones sino como último recurso, cuando el agente que comete una falta se muestra refractario a la justas observaciones que deben ser la consecuencia primera de cualquier falta.

También las observaciones deben ser hechas con tacto, sin palabras que abochornen por su grosería.

Si a pesar de todo el jefe tiene que castigar, debe hacerlo desde ya con toda imparcialidad, con equidad, inspirándose solamente en su conciencia y razón, teniendo en cuenta las condiciones en que fueron cometidas las faltas y, por supuesto, la gravedad de las mismas y el comportamiento general del agente que las cometió.

En cualquier caso, es preferible prevenir las faltas a tener que castigarlas y bajo este punto de vista un buen jefe tiene una gran labor de control que cumplir. Es conveniente que sea accesible al personal, para escucharlo, porque a veces el sincerarse y algunas palabras de estímulo dadas a tiempo, pueden evitar el cometido de faltas.

Los servicios tienen mucho que ganar si los jefes, cualquiera sea su situación

jerárquica, se mantienen en contacto con su personal para crear el espíritu de cuerpo.

Para ello es necesario que estén penetrados de que su función social, es tan importante como su función técnica y que su tarea no termina en la puerta de su oficina.

ELECCION DE LOS COLABORADORES

El arte de comandar lleva implícito el saber elegir convenientemente los colaboradores, saber formarlos y utilizarlos por sus cualidades, dejarles la iniciativa y autoridad de acuerdo con su función, porque ellas caminan del brazo con la responsabilidad. No hay peor método de comando que el que consiste en rodearse de colaboradores de segundo plano por temor de verse sobrepasado por los subordinados. Es corriente que tales jefes sean fácilmente accesibles a las lloas, de las que los intrigantes y adulones saben servirse para provecho propio.

Es evidente que un adulador es un enemigo agradable, pero una tal elección de colaboradores no puede crear sino un deplorable estado de espíritu entre el personal, en oposición con los intereses del servicio y como consecuencia con los intereses del jefe tan mal inspirado.

Comandar es también saber recibir y dar órdenes, es prever, es asegurar la buena ejecución de los trabajos y tomar todas las decisiones útiles en caso de imprevistos.

Ningún género de comunicaciones entre jefes y subordinados tiene más importancia que la transmisión de órdenes. Con ello se pone a prueba la esencia misma de la efectividad del mando. El jefe, al dar una orden, revela su pensamiento y demuestra su capacidad, quedando expuesto a plena luz para que sus subordinados puedan juzgarle. Y como que todo se regula con más eficacia desde sus orígenes, las buenas órdenes vienen a ser el primer medio para adquirir y mantener un dominio indiscutible sobre la organización.

Cualquiera que sea la manera de formular las órdenes, han de ser relativamente poco numerosas, claras y concisas, pero completas; deben transmitirse con prontitud, concretarse a lo preciso para la finalidad inmediata, dentro de los límites razonables.

La prontitud y la minuciosa claridad en la formulación de órdenes, ejercerán su influjo, sirviendo de modelo para que la ejecución sea asimismo rápida, exacta y minuciosa.

Ningún jefe debe dar una orden que, debido a las circunstancias, no se pueda ejecutar y no debe formularse orden alguna, cuya ejecución no pueda comprobarse.

Jamás debe un jefe dar una orden de la que no esté dispuesto a hacerse responsable, descargando sobre los demás la responsabilidad que le corresponde a él asumir.

Es importante el control de la ejecución de las órdenes dadas. El mero hecho de saberse de que se ejerce un sistema adecuado de control, de manera que sea seguro de que el resultado de toda actuación ha de saberse exactamente, es suficiente, en la mayoría de los casos, para lograr que el personal cumpla con su obligación. Esa seguridad que tiene cada cual, de que ha de dar cuenta de su conducta, fomenta un sentimiento saludable de responsabilidad.

La autoridad no se reparte al azar, ella se adquiere a veces fácilmente, pero casi siempre es después de dura lucha. Ella dura mientras el ascendiente que el buen jefe supo adquirir humanizando su comando, le permite colocarse muy por encima de su personal por su dignidad moral, por su buen sentido, por su comprensión, por sus conocimientos técnicos y psicológicos y sobre todo por el ejemplo que él debe dar constantemente.

Creo que un buen comando es un factor de paz social, de ahí la responsabilidad

que tienen los que dirigen, de adquirir las aptitudes que los hagan buenos jefes.

Señores:

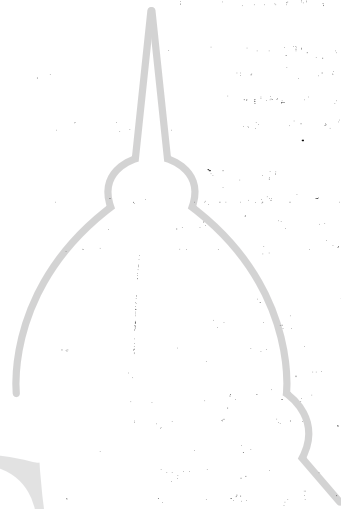
Agradezco la benevolente atención de ustedes, que me ha permitido desenvolver esta exposición algo deshilvanada, pero que he preparado con el deseo de que resulte útil.

Sé y no me alarma que lo sepan ustedes, después de lo que he dicho, que buena parte de las aptitudes que deben tenerse para comandar bien, no las he podido cultivar plenamente porque mi temperamento y el medio han podido más que mi voluntad. Sé también que poseo defectos que todavía no he podido desplazar totalmente.

En mi descargo y en el de todos los de ustedes que son funcionarios y empleados públicos, diré que considero a la administración pública como un medio difícil para practicar satisfactoriamente todas las aptitudes positivas y eliminar todos los defectos. Es más fácil hacerlo en la actividad privada.

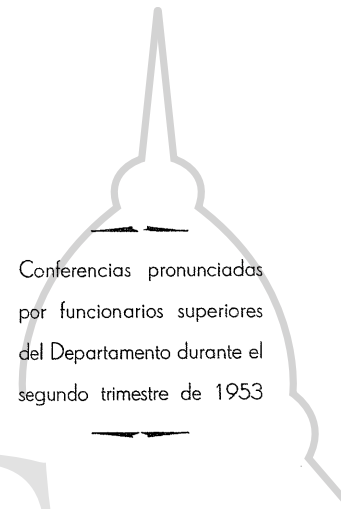
Pero creo que lo importante es tratar de mejorar cada día y contribuir cada día al mejoramiento de los demás. Si todos llegamos al convencimiento de que un buen comando es un factor de paz, de prosperidad y de progreso, se habrá justificado la necesidad de una educación apropiada para los futuros jefes y de que todos los que están en esa función tengan el deber imperioso de convertirse en buenos jefes, o perfeccionarse si lo son, trabajando en ello con fe y energía en beneficio de la propia comunidad, que es nuestro Ministerio, en beneficio de la comunidad común, que es la administración pública y en beneficio de la comunidad mayor, que es nuestra querida Patria. Si logramos cumplir con este propósito al término del Segundo Plan Quinquenal, habremos satisfecho en nuestra esfera de acción, con una de las más caras aspiraciones del Excmo. señor Presidente de la Nación.

Muchas gracias.



Biblioteca del
Congreso

A R G E N T I N A



Conferencias pronunciadas
por funcionarios superiores
del Departamento durante el
segundo trimestre de 1953

Biblioteca del
Congreso

A R G E N T I N A



IX

Las Construcciones Portuarias en el Segundo Plan Quinquenal

por el

Señor Director General de Construcciones de la Dirección Nacional de Construcciones Portuarias
y Vías Navegables

Ing° León E. Garais

2 de junio de 1953

Señor Director Nacional:

Colegas y compañeros de tareas:

Como parte integrante del conjunto de disertaciones sobre el Segundo Plan Quinquenal de Gobierno, dispuestas por la Dirección Nacional con el objeto de difundir las previsiones de aquél entre el personal de la repartición, me ha correspondido el alto honor de ocuparme, en la fecha, de las realizaciones a llevarse a cabo, en materia de construcción de obras portuarias en la República.

Creo oportuno recordar que, con la Ley nacional Nº 14.184, el Honorable Congreso de la Nación ha dado fuerza legal a este Segundo Plan Quinquenal de gobier-

no, continuación del Primero tan brillantemente logrado y que tantos beneficios ha proporcionado al país, ambos planes fruto de los permanentes y constantes desvelos de nuestro gran Presidente y conductor de los argentinos, General Juan Perón, por la felicidad y bienestar del pueblo de la patria es decir, de la Nueva Argentina, también de su creación.

La simple lectura de los objetivos fundamentales correspondientes a cada uno de los 31 capítulos que integran el Plan que forma el motivo de estas palabras, permite comprobar la preocupación con que ha sido preparado, sin olvidar ninguno de los detalles tendientes a favorecer el bienestar de los miembros de la colectividad.

El objetivo fundamental en materia de puertos, establece que la acción del Estado deberá satisfacer adecuadamente las necesidades: de la distribución interna de la producción, de los movimientos de las cargas de importación y exportación y de los movimientos de pasajeros, con la máxima eficiencia y economía.

Teniendo presente tal directiva, las realizaciones en materia de obras portuarias consistirán en: 1º Construcción de nuevos puertos; 2º Construcción de nuevas obras en puertos ya existentes y 3º Completamiento y terminación de obras, ya en curso de ejecución. Con tales trabajos, las construcciones portuarias formarán parte integrante de los elementos necesarios para cumplir con los objetivos generales de este capítulo del Plan que establecen:

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:

- a) Abaratar los transportes;
- b) Utilizar racional y eficientemente todos los medios de transporte;
- c) Promover el desarrollo de nuevas zonas económicas y la descentralización industrial.

La realización de los estudios necesarios para el proyecto y desarrollo de las obras portuarias, está prevista como uno de los objetivos especiales del Plan, bajo el número XXV - E - 1, que dice:

«Durante el quinquenio 1953/57, el Ministerio de Obras Públicas proseguirá, en materia portuaria, con la realización de los estudios y proyectos necesarios para ejecutar las obras que impone el desarrollo del país».

La tarea que describe el objetivo especial mencionado en lo que se acaba

de expresar, constituye uno de los trabajos fundamentales de esta Dirección General a mi cargo.

Pasaré ahora a describir las obras portuarias que forman el motivo de los objetivos especiales XXV-E-2 y XXV-E-4 a XXV - E - 8 del Plan.

Antes de iniciar esa descripción, creo necesario dejar establecido que el programa de trabajos y adquisiciones formulado por la repartición en la esfera de su competencia, está ajustado a las necesidades reales y posibilidades financieras del país en materia de puertos y vías navegables, aspecto fundamental en el sistema de transportes nacionales, a cuyo abaratamiento y utilización racional y eficiente se refieren los objetivos generales de este capítulo del Plan.

Además, si bien las necesidades del país en lo que atañe a nuevos puertos, sobre todo en el litoral fluvial, se encuentran satisfechas en buena parte, en el Segundo Plan Quinquenal, se ha encarado la ejecución de obras nuevas, ya sea como nuevos puertos o en puertos ya existentes, de gran necesidad e impostergables para el buen desenvolvimiento de los servicios portuarios y vías de comunicación con ellas relacionadas, entre las cuales merecen considerarse especialmente las siguientes, de norte a sur del país:

Puerto Eldorado: En esta localidad de la margen izquierda del río Alto Paraná, situada en el territorio nacional de Misiones entre la ciudad de Posadas, capital del mismo y el puerto Eva Perón (ex Iguazú) sobre la frontera con el Brasil, funciona actualmente una instalación muy precaria y que se encuentra en muy deficiente estado de conservación.

Las variaciones de nivel del río Alto Paraná en el lugar, alcanzan a unos 26 metros, entre cotas de máximas crecientes y mínimas bajantes, lo que crea un serio problema para el intercambio de mercaderías entre tierra y las embarcaciones o viceversa que, en el caso, ha sido resuelto

instalando un torno o tambor giratorio, ubicado en un galpón en la parte superior de la barranca que constituye la costa o ribera del río.

Sobre ese torno, que se hace girar mecánicamente, se arrolla o desenrolla un cable que sostiene a un carrito, sobre el cual se colocan las mercaderías y, aun en ocasiones, los pasajeros. Tal carrito, que asciende o desciende deslizándose sobre rieles ubicados con fortísima pendiente a lo largo de la barranca, se coloca al costado de las embarcaciones, a la altura en que éstas se encuentren, de acuerdo con el nivel que presente el río.

Como se ha expresado en lo expuesto, la instalación descripta se encuentra en muy deficiente estado de conservación, que hace antieconómica su reparación, por lo cual se ha proyectado su reemplazo, pero adoptando los dispositivos necesarios para permitir que los vehículos camineros puedan situarse al costado de las embarcaciones, permitiendo el intercambio directo de mercaderías entre unos y otros, reduciendo así los costos de las operaciones, cumpliendo con ello los propósitos establecidos en el inciso a) de los objetivos generales de este capítulo.

Para ello se construirán una serie de atracaderos de hormigón, a distintos niveles, enlazados por un camino que recorrerán los vehículos camineros para llegar desde la parte superior de la barranca, hasta el costado de las embarcaciones. Tal sistema de construcción es igual al realizado hace pocos años, también por la repartición, en el puerto de Eva Perón, habiéndose logrado así excelentes resultados.

Parece innecesario hacer presente que, en tal forma, la parte más baja del camino así como los atracaderos de niveles inferiores permanecerán sumergidos buena parte del año y aun, algunos de ellos, durante varios años seguidos, sin que ello ofrezca mayores inconvenientes.

Puerto Posadas: En este puerto, situado sobre el Km. 1583 del río Alto Paraná, se hace necesaria la construcción de nuevas instalaciones portuarias para responder al constante incremento del movimiento de mercaderías de la zona grande, tina rica en productos como yerba mate, tung, madera, etc.

Para satisfacer tales necesidades se ha previsto realizar nuevas instalaciones portuarias completas en la laguna San José, a corta distancia del puerto existente hacia el noreste. Estas instalaciones estarán constituidas por un espigón que, contando con unos 635 metros de muelles, contendrá galpones - depósitos, vías férreas, calzadas, playas para depósito de maderas, grúas, desagües, servicios sanitarios, etc., habiéndose previsto espacio para la ubicación de un atracadero para balsas de un futuro servicio entre este puerto de Posadas y el de Villa Encarnación, de la República del Paraguay.

Debe recordarse que el movimiento de este puerto se intensificará notablemente cuando esté terminada la profundización del tramo Corrientes-Posadas del río Alto Paraná, que ha iniciado la repartición en los saltos del Apipé y del Carayá, por intermedio de su Dirección General de Dragado, Hidrografía y Balizamiento.

Puerto Pilcomayo: Este puerto está ubicado sobre un lugar de la margen derecha del río Paraguay, cercano a la ciudad de Asunción, en la margen opuesta, que está afectado por los ataques del río, ocasionando erosiones que no permiten la construcción de puertos fijos, so pena de su paulatina destrucción.

Tal situación, como la de aquellas costas que sufren alternativas de erosiones y embanques, han obligado a la repartición a pensar en la construcción de obras portuarias para las que, sin mayores contratiempos ni erogaciones, sea posible trasladarlas de un lugar a otro de la costa, para seguir a las variaciones de posición de la misma.

Para ello se ha pensado en muelles flotantes completos que, en contraste con los actuales embarcaderos flotantes, permitan que los vehículos camineros puedan arrimar al costado de las embarcaciones.

Esos muelles flotantes tendrán la capacidad requerida para soportar a los vehículos terrestres y las dimensiones necesarias, para que éstos puedan circular con comodidad.

Tales muelles flotantes que contendrán también los depósitos portuarios, estarán unidos a tierra por planchadas como las de los actuales embarcaderos flotantes, pero con resistencia suficiente para permitir el paso de vehículos pesados.

Construida una unidad o varias unidades acopladas flexiblemente entre sí, para responder a una demanda inicial de una cierta longitud de muelle, será sumamente sencillo resolver la necesidad posterior de mayor longitud que los aumentos de tráfico requieran, acoplando al sistema nuevas unidades.

Para iniciar la construcción de este tipo de puertos, no realizado hasta el presente en el país, se han elegido las poblaciones de Pilcomayo en el territorio nacional de Formosa y Bella Vista en la provincia de Corrientes.

Puerto de Formosa: En este puerto, situado sobre la margen derecha del río Paraguay en la capital del territorio nacional del mismo nombre, se han producido importantes deslizamientos de la costa que han inutilizado buena parte de las instalaciones portuarias existentes en ese entonces, con destrucción de muelles y calzadas y obligando a desarmar galpones, afectando en buena proporción el intercambio de mercaderías entre tierra y los sistemas de navegación.

Para que el trasbordo del importante movimiento de mercaderías de la zona de influencia de este puerto no sea impedido o disminuido por las deficiencias del sistema portuario, se ha previsto realizar,

durante el transcurso del Segundo Plan Quinquenal, la construcción de nuevas obras portuarias, cuya ubicación y tipo podrán definirse una vez terminados los estudios que se realizan para encontrar un lugar en el cual se pueda tener las mayores garantías de que en él no será posible que sucedan nuevos deslizamientos, como los ya producidos.

Puerto de Barranqueras: Este puerto, situado sobre una de las márgenes del riacho del mismo nombre, verá notablemente incrementado su movimiento de mercaderías, por haber sido elegido por el Ministerio de Transportes de la Nación como puerto de intercambio entre los tráficos ferroviario y fluvial. Con esta instalación se da cumplimiento a una de las partes de los objetivos generales del capítulo de Puertos del Segundo Plan Quinquenal, que propicia el abaratamiento de los transportes intensificando al máximo el movimiento fluvial, que es lo que se obtendrá con las nuevas instalaciones portuarias a construirse en el puerto de Barranqueras.

Estas nuevas obras consistirán en la reconstrucción en hormigón armado de los muelles de madera de la primera sección del puerto y la formación de un frente de atraque continuo entre las segunda y tercera secciones, donde en la actualidad existe una serie de atracaderos aislados. Como complemento se dotará a esta nueva longitud de muelle, de una extensión de unos 300 metros, con galpones - depósitos, vías férreas y para grúas, calzadas, con sus desagües, grúas y sus vías, etc.

Esquina: Para facilitar el movimiento de mercaderías y pasajeros entre el puerto interior de esta localidad, constituido por obras fijas sobre una margen del río Corrientes y el puerto exterior constituido por un embarcadero flotante en la margen izquierda del río Paraná, se construirá un camino.

Estación Fluvial del Tigre: El incremento constante del movimiento de pasajeros y equipajes del Delta del Paraná y de la costa uruguaya próxima, ha hecho que se haya previsto construir, durante el Segundo Plan Quinquenal, dársenas, muelles y edificios para servir a ese movimiento.

Para ello se ha elegido un lugar, especialmente apropiado para el objeto, cuales son los terrenos casi libres de construcciones, situados en la confluencia de los ríos Luján y Tigre, en la localidad de este último nombre, habiéndose iniciado los trámites de expropiación de la parte de los mismos que no es ya de propiedad fiscal.

Tal ubicación resulta especialmente privilegiada para el intercambio de los pasajeros entre la vía fluvial y la caminera o ferroviaria, pues está inmediata a la estación Delta (ex Tigre R) del Ferrocarril Nacional General Mitre y a las calzadas pavimentadas de la ciudad de Tigre.

Las obras portuarias previstas estarán complementadas con el edificio para la estación fluvial, playas para estacionamiento de vehículos, edificios para la Aduana y Prefectura Nacional Marítima, etc.

Estación Marítima en el Puerto de Buenos Aires: La repartición ha considerado necesario dar término a la lamentable situación en que se encuentra el puerto de Buenos Aires, por su categoría y por la importancia de su movimiento de pasajeros y cargas, con relación al servicio de los pasajeros de ultramar.

Es perfectamente conocido que los pasajeros que llegan a Buenos Aires, provenientes del exterior, no cuentan con el mínimo de comodidades que requiere su desembarco y el cumplimiento de las formalidades aduaneras, pues para ello sólo disponen de un vetusto galpón, ubicado a uno de los costados de la Dársena Norte del puerto Madero. Esta situación se agrava cuando son más de uno los barcos que atracan al mismo tiempo, pues en tal caso

a la falta de espacio para la revisión de los equipajes, se agregan las incomodidades del pase de un vapor a otro antes de llegar al muelle, pues la insuficiente longitud de éste, obliga a los barcos a atracar en segunda y tercera andanas.

Peor es la situación cuando se produce la llegada simultánea de más barcos, pues en tal caso algunos de ellos deben atracar en los otros muelles de la misma Dársena Norte, donde el desembarco de los pasajeros y su arribo al local de revisión de equipajes, deben realizarse a la intemperie.

Esta última situación se produce invariablemente a la salida de los barcos, porque ésta se realiza en los muelles del Puerto Nuevo, desprovistos de comodidades para el tráfico de pasajeros, que debe llevarse a cabo al aire libre, sin protección contra las inclemencias del tiempo.

Las obras de carácter portuario de esta estación marítima (muelles, calzadas, etcétera) serán realizadas por nuestra Dirección Nacional en varios nuevos espigones angostos en el antepuerto norte del puerto Madero, que permitirán la operación simultánea de cinco barcos; y el edificio a ubicarse en el primer espigón del Puerto Nuevo, será llevado a cabo por la Dirección Nacional de Arquitectura.

Prolongación de conductos de desagües de la Capital: La construcción de la estación marítima a que se acaba de hacer referencia, hará imprescindible la prolongación de los conductos de tormenta de la ciudad que hoy descargan sus aguas en las inmediaciones de los talleres de Marina de la Dársena Norte, para que desaparezcan los malos olores que se perciben en la zona, en los días en que el viento sopla en una determinada dirección y que no conciben con una estación marítima de la importancia de la que se piensa realizar y que causaría muy pobre impresión en las personas que arriben por primera vez a nuestras playas.

Estación Fluvial de Dársena Sud: Semejante situación a la descripta para los pasajeros de ultramar, presenta el puerto de Buenos Aires para los pasajeros que hacen uso de los servicios fluviales de navegación de los ríos Paraná, Uruguay y Paraguay, de la costa oriental y de nuestro litoral marítimo de la costa atlántica.

Tales pasajeros sólo cuentan para el atraque de los barcos en que viajan, con los precarios muelles de la margen oeste de la Dársena Sud del puerto Madero y como lugar para la revisión de sus equipajes, con uno de los viejos galpones para mercaderías, situado entre los muelles aludidos y la calle Pedro de Mendoza.

La repartición ha previsto dar término a tal estado de cosas, mediante la construcción de una moderna estación fluvial dotada de todas las comodidades indispensables para un servicio de tanta importancia, con la cual el intercambio de los pasajeros entre los muelles y el edificio y entre éste y los vehículos terrestres, incluso los ferroviarios, podrá realizarse al abrigo de la intemperie, pensándose utilizar con tal objeto dos manzanas de terreno ubicadas al otro costado de la calle Pedro de Mendoza, para playas de estacionamiento, ligadas por pasajes a alto nivel y cubiertos con el edificio de la estación fluvial propiamente dicha que, a su vez, estará dotada de todas las comodidades propias de una tal instalación.

La ubicación prevista e indicada para la estación fluvial que se está considerando, está situada sobre el muelle oeste de la Dársena Sud a cuya reconstrucción se está procediendo.

Camarones: La distancia de algo más de 500 kilómetros por vía marítima, existente entre los puertos de Comodoro Rivadavia, en la gobernación militar del mismo nombre, y de Madryn, en el territorio nacional del Chubut, ha hecho que se haya considerado conveniente responder a las insistentes demandas de la población y

autoridades locales, para que se construya un puerto en Camarones, lo que permitirá acortar considerablemente el recorrido terrestre — de transporte mucho más oneroso que el marítimo — que deben sufrir las mercaderías para llegar a puerto.

Es así que se realizarán instalaciones portuarias, a ubicarse en la zona protegida que ofrece la bahía de Camarones, lo que permitirá prescindir de las defensas o escolleras que exigen los puertos ubicados en mar abierto o en lugares no protegidos de la violenta acción de los temporales y que a tan elevados desembolsos conducen.

Para el caso que se considera, se ha previsto solamente un espigón de una longitud de 130 m. con atraque de ambos lados, unido a tierra con viaducto o muro de acceso que forma un ángulo de unos 90° con aquél, dando así lugar a un amplio espacio de aguas tranquilas, donde podrán encontrar refugio las embarcaciones menores.

Completan las instalaciones portuarias un galpón -depósito, vías decauville, grúa locomóvil, playa de maniobras, provisión de agua, iluminación, etc.

Río Gallegos: El capítulo XIII del Segundo Plan Quinquenal, que motiva esta disertación, se ocupa de los combustibles nacionales estableciendo que el objetivo fundamental de la Nación en tal materia será lograr el autoabastecimiento del país, en la medida exigida por su expansión económica, las necesidades del bienestar de la Nación y la seguridad nacional.

En lo que se refiere al carbón mineral, el objetivo especial XIII - E - 12 establece que en el quinquenio 1953 - 57, las Empresas Nacionales de Energía (Combustibles Sólidos Minerales) aumentarán la producción del yacimiento «Presidente Perón» del Río Turbio en forma coordinada con las posibilidades de transporte terrestre y marítimo, tendiendo a lograr en 1957, una producción de 1.200.000 toneladas de carbón bruto aproximadamente.

En el objetivo especial XIII - E - 13, se prevé que el Ministerio de Obras Públicas iniciará en el quinquenio 1953/57, la construcción del puerto carbonero en Río Gallegos (territorio nacional de Santa Cruz).

La realización del proyecto, por razones de especialización, ha quedado encomendada a nuestra repartición y, dentro de ella, a esta Dirección General, la que después del correspondiente estudio, elevó el proyecto de las obras a realizar que fué motivo de una licitación pública ya llevada a cabo y que tuvo que ser anulada en virtud de los elevados precios cotizados por la única empresa que se presentó al concurso.

Actualmente están en trámite los documentos para el llamado a nueva licitación.

Las obras proyectadas consisten en una dársena esclusada, para evitar los inconvenientes que para las operaciones de los barcos y su mantenimiento en flotación, pueden representar las oscilaciones de las mareas que, en el lugar, originan variaciones del nivel de las aguas que alcanzan hasta cerca de 14 metros de diferencia entre pleamares y bajamares.

Además del muelle para las embarcaciones carboneras, contará con otro para mercaderías generales necesarias entre otros destinos, para la propia mina, como la madera, de la cual el yacimiento carbonífero requiere importantes cantidades. La planimetría del puerto ha sido planeada en tal forma, que ha quedado prevista una posible ampliación futura de la dársena, para el momento en que se requiera la operación simultánea de más de dos barcos carboneros. La esclusa contará con el cuenco necesario para permitir la entrada o salida de la dársena cerrada de un remolcador, en los casos en que sean necesarias esas operaciones fuera de las horas de apertura franca de las puertas para el pase de los barcos que, como es lógico, se producirá solamente en las

inmediaciones de los momentos de culminación de las pleamares que ocurren, como es sabido, aproximadamente cada doce horas.

La instalación destinada a la descarga del carbón que traerán los trenes del Ferrocarril Eva Perón desde las minas, su manipuleo y transporte hasta el costado de las embarcaciones y su carga en ellas, estará constituida por un conjunto de correas transportadoras y descargadores automáticos, que han de permitir la realización completa del conjunto de operaciones a razón de mil toneladas por hora. De igual manera será posible depositar el carbón en acopio a igual velocidad, para aquellas oportunidades en que por diversas razones no haya barcos a la carga. Igualmente, con el combustible existente en acopio será posible continuar con la carga en aquellos momentos en que, por causas que pueden ocurrir por diversas razones, se vea interrumpida la llegada de trenes al puerto.

Como se ve, por lo que se acaba de exponer, se ha previsto tomar todas las providencias necesarias para evitar la interrupción de la carga de carbón necesaria para llegar al embarque anual contemplado en las provisiones adoptadas.

Río Grande: Esta localidad, situada sobre la margen izquierda del río del mismo nombre en las proximidades de su desembocadura en el océano Atlántico, en la gobernación marítima de Tierra del Fuego, no ha contado hasta ahora con ninguna instalación portuaria de propiedad fiscal, sino con dos muelles particulares, uno de los cuales fué oportunamente habilitado para el servicio público.

El estado de deficiente conservación en que se encuentran los aludidos muelles, ha hecho que en el Segundo Plan Quinquenal se haya decidido satisfacer las continuadas e insistentes demandas de las autoridades y población, disponiendo la construcción de un nuevo muelle para el

ataque y operación de los barcos que circulan por las aguas de la zona, con su plazoleta, galpón depósito y guinche.

La descripción que se acaba de hacer de las obras nuevas en materia de instalaciones portuarias, permite comprobar que ellas cumplen con el objetivo fundamental del capítulo XXX del Segundo Plan Quinquenal que establece que las inversiones del Estado, vinculadas con los planes quinquenales de gobierno, deberán posibilitar la realización y el desarrollo de las obras, trabajos y servicios públicos de carácter extraordinario, requeridos por la Nación y planificados según determinados órdenes de prioridad, en función del desarrollo equilibrado de una dinámica económica y social.

Es así que puede comprobarse que la mayor parte de las obras descriptas, cumplen con el objetivo especial XXX-E-2 que establece que a los fines del cumplimiento del objetivo XXX - G - 12 de Orientación Especial de las Inversiones de cada plan, decláranse zonas especializadas de reactivación, durante el Segundo Plan Quinquenal, las siguientes:

- a) Patagonia. (Caso de las obras portuarias nuevas en Camarones, Río Gallegos y Río Grande);
- b) Provincias Eva Perón y Presidente Perón. (Caso de las obras de Barranqueras);
- c) Otros territorios nacionales. (Caso de las obras de Formosa, Posadas y Eldorado).

Ha previsto también, el Segundo Plan Quinquenal, la ejecución de los acortamientos de los recorridos que realizan actualmente las balsas de tres de los servicios

en funcionamiento, pues en el cuarto que sirve para el transporte de vehículos y pasajeros entre Pilcomayo (Argentina) e Itá Enramada (Paraguay), la balsa efectúa solamente el cruce del río Paraguay, en tanto que en los demás servicios, además del cruce de los ríos, las balsas desarrollan navegación que es lo que se propone evitar, en beneficio de la capacidad diaria de transporte, sin incrementar el número de balsas en servicio, salvo el caso del trayecto Zárate - Puerto Evita (ex Constanza), que requerirá dos balsas en lugar de la única que está en servicio, pero ello por la razón de que son dos los ríos que en el recorrido se deben atravesar.

No obstante ello también en este recorrido, como en los demás Paraná - Santa Fe y Corrientes - Barranqueras, será sumamente importante el tiempo de permanencia de los vehículos camineros a bordo de las balsas que se verá considerablemente reducido y se conseguirá también en él, la reducción de la duración de la travesía y, por consiguiente, el notable incremento de la cantidad de vehículos a transportar diariamente, objetivo fundamental de los trabajos.

La participación de esta Dirección General en los trabajos respectivos, consiste en la construcción de los nuevos atracaderos para balsas, encontrándose actualmente en ejecución los de Pasaje Talavera y Brazo Largo, sobre ambas márgenes del río Paraná Guazú y el del canal Martín Irigoyen frente a Zárate, que se realizan mediante contrato con una empresa privada. Por administración se está ejecutando el único nuevo atracadero que requiere el servicio de balsas Paraná - Santa Fe.

Cabe hacer notar aquí, que el acortamiento del recorrido del servicio de balsas Zárate - Puerto Evita, cumple con el inciso d) de la Orientación Especial del Segundo Plan Quinquenal, que declara como una de las zonas especializadas de reactivación, al Delta del río Paraná.

AMPLIACION Y PROSECUION DE OBRAS

Además de las obras portuarias nuevas que he descripto hasta ahora, el Segundo Plan Quinquenal contempla la ampliación y prosecución de trabajos que se encuentran en plena ejecución, que en su descripción de los más importantes, también de norte a sur del país, se menciona a continuación en forma sucinta:

Pilcomayo: Se transformará en definitivo el atracadero provisorio de balsas del servicio Pilcomayo-Itá-Enramada.

Corrientes: Se terminarán en el quinquenio los trabajos del plan general de instalaciones portuarias de esta ciudad.

Santa Fe: Se procederá a la construcción de defensas de las márgenes del canal de acceso al puerto.

Paraná: Se ha previsto la ejecución de escalones en el atracadero de balsas, para no tener que interrumpir los servicios mientras duren los niveles muy bajos del río.

Diamante: Se han consignado los fondos necesarios para la reconstrucción de un tramo de defensa de costas que ha sufrido deslizamiento.

Rosario: Se ha previsto la realización del acceso desde la ciudad hasta el embarcadero de hacienda, construido por la participación en años anteriores. Se han incluido también los fondos necesarios para construir el acceso al puerto por el bulevar 27 de Febrero, obra que, de acuerdo con la Ley Nº 11.623, debe ser ejecutada por la municipalidad local con fondos que debe suministrar el gobierno nacional, el cual, además, debe ejercer el control de las obras.

Concordia: Se ha previsto en esta localidad dar término a las obras de construcción del puerto y la erección de un edificio para estación fluvial y otro para la subprefectura local.

Baradero: Para este puerto se ha contemplado la reconstrucción en hormigón armado de dos atracaderos de madera que están en muy deficiente estado de conservación.

Puerto Nuevo (Capital Federal): En este puerto se prevé completar el plan general de vías férreas, para agilizar el movimiento de recepción y entrega de trenes a las empresas ferroviarias, entre cuyas obras de mayor importancia, debe destacarse el túnel de intercomunicación entre puertos Nuevo y Madero, con cuya construcción desaparecerán los inconvenientes que, para el tránsito caminero, representa el cruce a nivel de los lentos y extensos trenes de mercancías que continuamente interrumpen la circulación de los innumerables vehículos que por las calles Maipú y San Martín entran o salen del Puerto Nuevo y la zona urbanizada de terrenos ganados al río, donde se han construido los monumentales edificios del Policlínico Ferroviario, Casa de Moneda, oficinas centrales del Ferrocarril Nacional General Manuel Belgrano, Hospital Naval, Administración General de Validad Nacional y se ha previsto construir otros más.

Otra obra de importancia a iniciarse en el quinquenio, está constituida por el puente a construirse en prolongación de la avenida Pueyrredón que será el único medio de vinculación del Puerto Nuevo con la ciudad, en el extenso trayecto de cerca de tres kilómetros que media entre los dos accesos existentes por el norte y por el sur, por las calles Salguero y Maipú.

Completarán las obras en este puerto la construcción de las requeridas para el servicio de la Administración del Transporte Fluvial en la Dársena «F», que constituirá la estación terminal del servicio de remolque por empuje.

Puerto Madero: Uno de los trabajos más importantes previstos para esta sección del puerto de la Capital, es el de la reconstrucción de los muelles de madera de la margen oeste de la Dársena Sud,

cuyo estado deficiente es tal que no admiten ya una nueva reparación habiendo sido, además, una parte destruida por un incendio. También incluye esta reconstrucción la de la parte de los muelles de la ribera este de la misma Dársena Sud, en la zona que bordea los límites de las instalaciones de los Astilleros Centrales de la repartición.

Canalización y rectificación del Riachuelo: Durante el lapso que corresponde al Segundo Plan Quinquenal, se continuará con la ejecución de muelles y defensas de costa a lo largo de este curso de agua.

Puerto Eva Perón: En este puerto se está actualmente reconstruyendo, por contrato con una empresa privada, alrededor de unos 90 metros de muro derrumbado desde hace largo tiempo en la margen este del Dock Central.

Con la misma empresa se está procediendo también a la consolidación de unos 670 metros de muros de atraque en la margen oeste del mismo Dock Central, con el objeto de impedir que se produzcan los mismos hechos que han dado lugar al volcamiento del muro de la otra margen, que se está reconstruyendo. La consolidación se realiza colocando delante del muro que se encuentra en condiciones deficientes, una pared de tablestacas metálicas sostenida por tensores anclados en otra pared de tablestacas posterior. El Segundo Plan Quinquenal ha previsto ejecutar esa consolidación en el resto del puerto.

También en este puerto se está reconstruyendo una parte de la escollera este del canal de entrada, cuyo beneficioso efecto para la anulación de los depósitos de arena del río, que las tempestades con viento del sudeste arrastraban hacia ese canal de entrada al puerto, ha sido ya comprobado.

Se ha diseñado para ello un tipo de estructura que, con pequeña cantidad de piedra por metro de escollera y la utilización de tablestacas metálicas en desuso

y una limitada cantidad de madera, ha permitido obtener una obra sumamente económica y poner término a la discusión entablada durante largo tiempo, respecto de si no sería más económico retirar por dragado cada tantos años los embanques producidos y si la nueva cantidad de piedra que se echaría para reconstruir la escollera, no daría lugar a mayores hundimientos que los ocurridos, que hicieran ineficaz la reconstrucción proyectada.

Mar del Plata: La obra de más importancia a realizar en este puerto durante el Segundo Plan Quinquenal, ha de ser la de ampliación de la Dársena de Pescadores, obteniendo mayor superficie para el estacionamiento de las lanchas dedicadas a esa tarea y mayor cantidad de lugares para las operaciones de los pescadores, necesidades que se han hecho más evidentes, a medida que ha transcurrido el tiempo, dado el notable incremento que ha experimentado el número de embarcaciones dedicadas a la pesca.

Quequén: En este puerto se ha contemplado realizar con motivo del Segundo Plan Quinquenal, una nueva prolongación de la escollera oeste de protección de la entrada, habiéndose decidido que el trazado y ubicación se determinarán mediante el correspondiente estudio con modelos en escala reducida, dando así lugar a la primera aplicación de este moderno método en el país, para el establecimiento de las características de una obra portuaria.

Bahía Blanca: Además de haberse previsto los fondos necesarios para dar término en este puerto a los trabajos de construcción de la dársena de cabotaje del puerto nacional, se ha previsto realizar en el mismo las instalaciones para la operación y estacionamiento de las embarcaciones pesqueras, dotándolas de las obras complementarias necesarias, entre ellas un frigorífico, con lo que la producción local de pescado podría llegar en condiciones de competir a un centro de consumo

tan importante como es la ciudad de Buenos Aires.

Comodoro Rivadavia: Las obras de este puerto han sido iniciadas hace tiempo, sin que se haya podido terminar ninguna de sus partes hasta ahora, en virtud de diversas causas, entre ellas lo reducido de los recursos que se le ha podido asignar anualmente. En el Segundo Plan Quinquenal se ha incluido la suma requerida para realizar el plan reducido de obras de este puerto, que constituido por una dársena de abrigo, con su entrada protegida por una prolongación de la escollera exterior de construcción ya iniciada, todo ello como parte inicial del gran puerto de ultramar que algún día del futuro deberá realizarse.

Ushuaia: También se ha incluido, entre las obras a terminar con motivo del Segundo Plan Quinquenal, las instalaciones portuarias de esta localidad, compuestas de un muelle sobre pilotes, edificios para aduana, estación de pasajeros, plazoletas, calzadas, depósito fiscal, defensa de costas, etc.

EDIFICIOS Y TALLERES

Se ha previsto también modernizar los talleres centrales de la repartición en la isla Demarchi, para ponerlos en condiciones de realizar más eficientemente los trabajos de construcción y reparación del importantísimo plantel de dragado y servicios auxiliares, con cuyo objeto ha tocado a esta Dirección General hacerse cargo del proyecto y construcción de los nuevos talleres de carpintería y calderería, además del edificio para sala de trazados y otros trabajos que se realizarán en el quinquenio 1953/57 con el mismo objeto, como ser: playas de prefabricación y montaje; sobre elevación de todo el recinto; colocación de bitas de amarre y canalizaciones en los muelles-atracaderos de la dársena al este y prolongación de la escollera de defensa de la entrada a la misma dársena.

Como trabajos para las dependencias del interior de la Dirección Nacional, prevé el Segundo Plan Quinquenal, el edificio para la División Mar del Plata, la ampliación de los talleres de Concepción del Uruguay y Bahía Blanca, así como mejoras en la Escuela de Aprendices de la Capital Federal y de las Divisiones fluviales.

Descripto así el conjunto de las obras de carácter portuario que ha previsto el Segundo Plan Quinquenal, sólo me resta comprometer el concurso de todo el personal integrante de la Dirección General, para que sin desmayos y con toda la dedicación y entusiasmo que merece la obra patriótica que ha sido el motivo de esta disertación, aúne todos sus esfuerzos para lograr el cumplimiento total de los objetivos del Plan de Gobierno en que está empeñado nuestro gran Presidente, el General Perón, con la siempre eficaz colaboración del señor Ministro de Obras Públicas, ingeniero Roberto Dupeyron.

Teniendo tal Plan como finalidad suprema «consolidar la independencia económica para asegurar la justicia social y mantener la soberanía política», que establece el artículo 2º de la Ley Nº 14.184 a que me he referido al comienzo, debemos coadyuvar con todo empeño para la consecución de todos los objetivos del Segundo Plan Quinquenal, lo cual, además de ser grato al espíritu de la siempre recordada e inmortal Jefa Espiritual de la Nación, Eva Perón, constituirá el mejor tributo que podemos rendir a la ilustre ausente y el mejor homenaje también al General Perón, cuyos desvelos y preocupación por la marcha del país dentro de los cauces que él le ha trazado, debemos compartir con entusiasmo, empeño persistente y profunda comprensión de que todos los esfuerzos que se realicen, tienden directamente a robustecer y magnificar esta Gran Patria que es la Nueva Argentina.

X

El dragado, el balizamiento y los estudios hidrográficos en el Segundo Plan Quinquenal

por el

Señor Director General de Dragado, Hidrografía y Balizamiento

Ing° Horacio H. Melo Fajardo

9 de junio de 1953

Señor Director Nacional;
Señores Directores Generales;
Señoras, señores;

S. E. el señor Ministro de Obras Públicas, interpretando acertadamente las directivas del excelentísimo señor Presidente de la Nación, General Juan Perón, respecto a la más amplia difusión en el pueblo de los conceptos y objetivos del Segundo Plan Quinquenal, ha dispuesto que en las diversas reparticiones de su Ministerio, se realicen disertaciones sobre el mismo, las que estarán a cargo de los Directores Nacionales o Administradores, Directores Generales y Jefes de las distintas dependencias. Es así como anteriormente hemos escuchado la magistral disertación de nuestro Director Nacional, la bien documentada del señor Director Ge-

neral de Construcciones y es por ello que tengo en este momento el honor de dirigiros la palabra, con el fin de exponer los objetivos especiales del Plan, cuya ejecución será llevada a cabo por personal y elementos que están bajo la supervisión de la Dirección General de Dragado, Hidrografía y Balizamiento.

Aquí cabe hacer presente que, dada mi reciente designación para ocupar este cargo, en la preparación de esta disertación han colaborado varios funcionarios de la Dirección General a los cuales corresponde principalmente el mérito que ella pueda tener.

La Ley Nº 14.184, mediante la cual se aprobaron los objetivos fundamentales, generales y especiales del Segundo Plan Quinquenal de la Nación, brillante concepción del líder de los argentinos, Ge-

neral Juan Perón, establece con claridad y precisión la tarea encomendada a cada ministerio. Las reparticiones y cada una de sus dependencias en toda la vasta organización administrativa del Estado, se hallan, por su parte, informadas de cuál es la misión que se les ha encomendado. Mas, para llevar a cabo en forma integral el Plan de Difusión, destinado primordialmente a que todos los funcionarios, empleados y obreros sin excepción, tengan un concepto cabal de esta misión, con el objeto que compenetrados de los altos fines que el Segundo Plan Quinquenal encierra y cuál es la tarea y campo de acción asignado, es que se realizan estas disertaciones para que compenetrados e identificados con el mismo, contribuyan con celo y patriotismo, cualquiera sea su función y jerarquía, al logro del objetivo fundamental de la doctrina justicialista que se halla involucrada en el Plan y que, en definitiva radica en «que la Nación llegue a ser un poco más grande y el pueblo un poco más feliz».

Nuestra repartición, por intermedio de la Dirección General a mi cargo, realiza en esencia los siguientes trabajos: efectúa los relevamientos de las zonas portuarias, de los cauces de los ríos navegables y de sus riberas, así como también estudios de carácter hidrográfico y de suelos; proyecta y ejecuta nuevas rutas de navegación y lleva a cabo trabajos de dragado destinados a mantener y mejorar las existentes, como también el señalamiento de esas rutas mediante el empleo de boyas y balizas ciegas y luminosas, brindando a la navegación un tránsito seguro.

Mediante estos trabajos sucintamente señalados, la repartición contribuye a la circulación y distribución de los productos del suelo y de las mercaderías, que es la etapa intermedia entre la producción y el consumo y como la producción sin distribución no es riqueza, es evidente que con nuestro trabajo contribuimos a la

creación de la riqueza nacional. Tenemos pues que cumplir una misión ligada directamente a intereses fundamentales del país y de su pueblo y debemos, por lo tanto, poner en juego toda nuestra capacidad y dedicación para cumplirla con celeridad y economía y de tal manera, que resulte eficiente desde el punto de vista de la navegación. Prácticamente nuestra misión es crear profundidades y conservarlas, cuidando asimismo de su señalamiento. Con esas profundidades en las rutas y los accesos, ligamos entre sí nuestros puertos y los vinculamos a las rutas de ultramar. Nuestra responsabilidad principal radica, en definitiva, en la construcción y mantenimiento de una parte de las vías de transporte del país que, complementadas con el eficiente funcionamiento de las instalaciones portuarias, con la buena vinculación de éstas, con las rutas terrestres (carreteras y ferroviarias), constituyen la base sobre la que se desarrolla el proceso del transporte, de vital importancia para el país.

Dadas las características topográficas e hidrográficas de nuestro extenso litoral marítimo, del río de la Plata y de sus tributarios, nuestra repartición desarrolla un amplio e intenso trabajo de dragado, trabajo que ejecuta en forma permanente a fin de conservar y en algunos casos aumentar las profundidades, para mantener expeditas las rutas de navegación.

Antes de entrar de lleno en materia, veamos el contenido del objetivo general Nº 8, capítulo XXV, del 2º Plan Quinquenal que es el que nos atañe única y exclusivamente y para cuyo cumplimiento debemos poner en juego todo nuestro esfuerzo y capacidad. Dicho objetivo dice textualmente:

«La profundidad de las vías navegables y de los accesos de los puertos, así como la eficiencia del balizamiento, serán mantenidos 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;
- c) El servicio de balizamiento deberá prestarse con máxima eficiencia y economía.»

A su vez, los objetivos especiales 8, 9 y 10 del mismo capítulo XXV, expresan:

«**Servicios de balsas:** Durante el quinquenio 1953/57 serán mejorados los servicios de balsas entre las localidades de Paraná y Santa Fe, Corrientes y Barranqueras, y Zárate y Puerto Constanza mediante la reducción de recorridos por la habilitación de nuevas rutas de acceso y de nuevos embarcaderos;

«**Vías navegables. Relevamientos hidrográficos:** Durante el quinquenio 1953/57, el Ministerio de Obras Públicas proseguirá con los relevamientos hidrográficos en los ríos Uruguay, Santa Cruz, Río Gallegos y sistemas hidrográficos del Iberá.»

«**Dragado:** Durante el quinquenio 1953/57, el Ministerio de Obras Públicas realizará el dragado de nuevas rutas y profundizará las rutas y zonas portuarias siguientes:

- a) Río de la Plata y delta del Paraná;
- b) Río Paraná y afluentes;
- c) Río Uruguay y afluentes;
- d) Puertos marítimos y accesos.»

Por su parte y a continuación de lo anterior, el objetivo especial N° 11; **Astilleros y Talleres. Planteles de dragado y equipos terrestres**, dispone que durante el quinquenio 1953/57, se realizarán:

- a) La construcción, armado y reacondicionamiento de planteles de dragado;
- b) El equipamiento y aprovisionamiento de materiales destinados a la modificación, renovación y reposición del plantel flotante y servicios auxiliares;
- c) La renovación y construcción de maquinarias, útiles y herramientas, incluso instrumental destinado a mejorar los planteles y equipos terrestres.»

Veamos pues en forma más detallada cómo la Dirección General encara el fiel cumplimiento de los objetivos generales y especiales precedentemente expuestos.

ESTUDIOS

Desde luego y para la mejor coordinación de los trabajos de dragado, deberán previamente realizarse detenidos estudios sobre la configuración de los fondos y su naturaleza, paralelamente a los de carácter hidráulico: caudal, velocidad, pendiente en los ríos y propagación de mareas y características de olas en los canales de acceso a los puertos marítimos, que podrán clasificarse en dos grupos, a saber:

- a) Estudios para mejorar y conservar las rutas de acceso a los puertos existentes;
- b) Iniciación de estudios tendientes al aprovechamiento de nuevas rutas, cuyas posibilidades son hasta hoy desconocidas.

Respecto a los primeros, que se hallan en ejecución, durante el Segundo Plan Quinquenal serán intensificados, ya que los mismos tienden a encarar la mayor profundización de las actuales rutas de navegación.

En cuanto a los segundos y que a continuación detallaremos, su importancia es tal, que permitirán conocer en forma clara y precisa la posibilidad de ampliar las actuales rutas de navegación.

Río Uruguay. Relevamiento hidrográfico del tramo aún no estudiado, que delimitan la confluencia del Pepirí Guazú y el puerto de Barra Concepción. El tramo de que se trata, corre a lo largo de toda la gobernación de Misiones y hasta la fecha se mantiene relativamente desconocido, pues sólo se han practicado reconocimientos sumarios, incluido el proveniente de la comisión de límites.

La región tributaria del Uruguay en este tramo está constituida por serranías cuyo nivel asciende hasta identificarse con las sierras que corren por el eje del territorio y están cubiertas por selvas semivirgenes, a través de las cuales se desarrolla la ruta nacional 14 alejada 50 a 60 kilómetros de la costa, hacia la cual se desprenden ramales que desembocan en las poblaciones de San Javier, Alba Posse y Puerto Soberbio, situadas respectivamente a 995, 1050 y 1154 Km. de la desembocadura del Uruguay, cuyo tramo a estudiarse se desarrolla entre los Km. 870 y 1210.

Se infiere de inmediato la dificultad que existe en la intercomunicación de las pocas poblaciones de la región, tan extensa, que por otra parte, se encuentra sensiblemente aislada del resto del país, ya que el Uruguay no se navega aguas arriba de Concordia; el Ferrocarril Nacional General Urquiza se aparta de su costa en Santo Tomé (Km. 777) y la misma ruta 14 deja de ser transitada por colectivos desde Oberá hacia el norte.

Por tal motivo, se considera como vía más conveniente la del río, cuya navegación es precaria por la irregularidad del curso, cuyas verdaderas dificultades y posibilidad de corrección no serán ponderadas hasta tanto se lleven a cabo los estudios proyectados.

Tales estudios consisten en el relevamiento general del tramo cuya longitud es de 340 Km., aforos, instalación de una red hidrométrica, determinaciones geológicas y una nivelación de alta precisión costanera que se prolongará luego hasta el puerto Eva Perón en el río Iguazú.

El presupuesto de los trabajos ha sido estimado en poco más de un millón y medio de pesos, considerándose que se emplearán dieciocho meses en los relativos al río y siete meses más para llegar con la nivelación al Iguazú.

Sistema hidrográfico del Iberá. Relevamiento de los ríos Corrientes y Miriñay. Como es sabido, la extensa región de la provincia de Corrientes que ocupa el sistema hidrográfico del Iberá, ve dificultadas sus posibilidades de evolución económica por lo precario de sus comunicaciones, ya que será inútil cultivar sus tierras reconocidamente fértiles, ni explotar otras riquezas naturales, si no se cuenta con vías de comunicación para el transporte de los productos obtenidos.

Tales terrenos no se perstan para construir caminos ni vías férreas, por lo que la solución más acertada consiste en habilitar rutas fluviales aprovechando los cursos naturales o bien por canales artificiales.

Con tal motivo y satisfaciendo una ya antigua aspiración, se ha proyectado realizar el estudio de sus dos principales emisarios, los ríos Corrientes y Miriñay, llevando a cabo un relevamiento hidrográfico que alcanza a 300 Km. en el primero y 240 Km. en el segundo.

Complementariamente se instalarán redes hidrométricas y se practicarán aforos en estaciones fijas para determinar el régimen hidráulico de los dos cursos de agua.

Se ha estimado que los trabajos pueden ejecutarse en 22 meses con un costo de \$ 800.000 m/n, pero no se ha estudiado aún el proyecto definitivo que requiere un reconocimiento previo.

Río Santa Cruz. - Relevamientos complementarios, nivelación costanera de alta precisión y aforos. El río Santa Cruz, alimentado por los lagos Argentino y Viedma, baja desde el primeramente nombrado hasta el océano Atlántico, pero no obstante la magnitud de sus caudales aun en estiaje, no se utiliza como vía navegable por dificultades naturales —vientos, fuerte correntada y tortuosidad en algunos lugares— que pueden ser superadas mediante la adopción de medidas adecuadas, cuya naturaleza depende de un mejor conocimiento del curso de agua, del cual la repartición ha efectuado un relevamiento entre 1918 y 1924.

La importancia del Santa Cruz en la economía del Sur Patagónico, se infiere de la riqueza agropecuaria de su curso y cuenca superior, extendida a la que es linderera de los lagos Argentino y Viedma, a lo que se agrega su creciente y variada producción minera; admitiéndose para valorar la capacidad del curso de agua que en sus estiajes transporta un caudal superior al Uruguay en igual estado de su régimen.

Por lo tanto y con el propósito de abarcar el problema de la navegación en su faz integral, desde las correcciones a efectuarse, hasta el tipo de embarcaciones conveniente, se ha propuesto efectuar una nivelación de precisión costanera para obtener un perfil longitudinal exacto, instalación de una red hidrométrica, aforos en estaciones fijas y otros lugares donde resulten necesarios, relevamientos complementarios del ya hecho, estudios diversos relacionados con la navegación y relevamientos geológicos.

El tiempo que demandarán los estudios se ha estimado en 25 meses de trabajo útil, computándose su costo en \$ 600.000 moneda nacional.

Río Gallegos. - Estudios de régimen. Este río que oportunamente se sindicó apto para ser regularizado, o como alimentador de un canal navegable para transportar

el carbón de los yacimientos minerales de Río Turbio a Río Gallegos, ha sido relevado por la repartición en los años 1949/50, efectuándose al año siguiente una campaña de aforos que abarcaron una prolongada época de estiaje y crecidas de otoño. Para completar el estudio, será necesario aforar el río en sus estiajes máximos, que se supone no haber registrado, en las grandes crecidas y también durante su congelación.

Con tal fin se ha proyectado llevar a cabo tales mediciones en distintas campañas que se realizarán en 12 meses alternados, con un costo de \$ 120.000 m/n.

DRAGADOS

Como es sabido, el acceso a los puertos de Buenos Aires y Eva Perón, como los situados en los ríos Paraná y Uruguay, se lleva a cabo mediante canales artificiales, los que dado su trazado y las características del río de la Plata, exigen un dragado permanente con el solo objeto de conservar las profundidades, dragado que es menester intensificar si se quiere aumentarlas.

En el Río de la Plata, a consecuencia de su gran superficie y su poca profundidad, la acción de los temporales incide directamente sobre el fondo, socavando, removiendo y arrastrando el material en proporción tal que obliga a dragar continuamente los canales a fin de evitar su cegamiento.

El material de arrastre que transporta el río Paraná, se va depositando, según su densidad y tamaño. Así, por ejemplo, el más pesado decanta en la zona del Delta sin llegar al verdadero Río de la Plata; el de peso y dimensión media se esparce y deposita en la extensa zona de Playa Honda y el más liviano, que en su mayor parte es de naturaleza coloidal, se mantiene en suspensión y decanta al entrar en contacto con las aguas salobres del océano por un conocido fenómeno químico de coagulación, decantación esta que se lleva

a cabo en el tramo exterior del canal de Punta Indio.

La intensificación de los dragados en la zona del Río de la Plata ha permitido obtener en el canal Norte de acceso al puerto de Buenos Aires, una profundidad mínima de 28' y en el canal Sud de 25', profundidades estas que no se registraban desde hace más de una década. En cumplimiento del Segundo Plan Quinquenal estas profundidades serán aumentadas a 30' en el canal Norte y 27' en el canal Sud, profundidades no alcanzadas anteriormente y con las que quedarán ampliamente servidas las necesidades de la navegación de ultramar que frecuenta el puerto de Buenos Aires.

Pero no sólo a estos dos canales se limitará la intensificación de los dragados, sino que dichos trabajos se harán extensivos a los de Punta Indio, cuya profundidad será aumentada hasta alcanzar 32', a los canales de Martín García y al de acceso al puerto de Eva Perón. Para el logro de estos objetivos, la Dirección General ha procedido a racionalizar el empleo de plantel de dragado, lo que le ha permitido en 1952 extraer un volumen total de casi 23.000.000 m³ en la zona del Río de la Plata, jamás alcanzado hasta la fecha.

Entre estos trabajos de profundización, merece un párrafo aparte el canal Costanero, cuya profundización se encara a fin de permitir la navegación de ultramar con la consiguiente reducción en el recorrido de los buques con destino a los puertos del Paraná. Actualmente esta ruta es más corta y protegida que las anteriormente utilizadas y cuenta con una profundidad de 13'.

Acerca de nuestra red fluvial, una de las más importantes del mundo, integrada por los ríos Paraná y Uruguay y sus afluentes, la misma es motivo de especial atención, por tratarse de una vía ideal de comunicación en el interior del país, amén de las enormes perspectivas que encierra en lo que al tráfico fluvial se refiere, ya

que aún no se vislumbra su decadencia como medio económico de transporte de grandes volúmenes de mercaderías de bajo costo, en franca competencia con otros medios de transporte, si bien más rápidos, mucho más gravosos.

La configuración geológica de las barrancas y costas, el lecho divagante y los aumentos y estrechamientos de sección, con las consiguientes disminuciones y aumentos de la velocidad de escurrimiento de las aguas, originan las erosiones y embancamientos del Paraná, que entorpecen y dificultan la navegación de ultramar, la cual queda circunscripta hasta Rosario y a lo sumo, en época de creciente, hasta Santa Fe.

Mediante extensos e intensos dragados en los pasos, se ha logrado mantener una profundidad mínima de 25' al cero hasta San Martín, inmediatamente arriba de Rosario y de 19' hasta Santa Fe, lo que facilita el acceso de los cargueros de ultramar.

Otra obra de enorme importancia ya iniciada y cuya ejecución se intensificará en el Segundo Plan Quinquenal, es la profundización a 10' al cero del río Alto Paraná, en el tramo Confluencia - Posadas, por lo que merece una mención más extensa.

Derrocamiento y dragado del río Alto Paraná. El río Alto Paraná, entre Confluencia y Posadas, es decir en una extensión de 343 Km., presenta una serie de pasos de escasa profundidad, sinuosos y angostos.

Entre ellos, los existentes en la sección comprendida entre Ituzaingó y Posadas, de una longitud de 128 Km., están labrados en un lecho de roca basáltica de dureza muy elevada. El llamado rápido de Apipé tiene corriente impetuosa que excede en algunos lugares la velocidad de 3m/seg.; otros situados en esta misma sección, como el de Carayá, tienen velocidades menores pero ofrecen no pocas dificultades a la navegación por su escasa profundidad

y la presencia de curvas cerradas en el derrotero marcado por el canal natural actual. Durante los períodos de estiajes, la navegación queda por ello limitada para buques de un calado inferior a 4' y de no más de 40 metros de eslora para poder franquear esos pasos con riesgo relativamente limitado.

Las dificultades que para la navegación ofrece este tramo, no se reproducen aguas arriba de Posadas, en toda la siguiente sección del curso de agua hasta llegar a la desembocadura del río Iguazú (puerto Eva Perón), pues en este recorrido de 344 Km. no existen profundidades reducidas que limiten la navegación a los calados límites ya citados.

La escasa profundidad existente entre Confluencia y Posadas, que llega a interrumpir o casi interrumpir toda la navegación en los períodos de estiaje, introduce por ello una solución de continuidad que se trata de resolver mediante la ejecución de obras de dragado, tendientes a profundizar todos los pasos y rectificar su traza natural, atenuando la tortuosidad del derrotero actual.

Los trabajos que tendrán por fin mejorar las condiciones actuales de la sección del Alto Paraná, permitirán eliminar aquella solución de continuidad, de tal manera que se logrará una navegación posible y cómoda no sólo hasta Posadas, sino hasta puerto Eva Perón, y aun más aguas arriba, puesto que también podría establecer intercambio con la zona del río Paraná que corre por territorio brasileño.

El mejoramiento del Alto Paraná ha tenido ya principio de ejecución. Efectuados previamente algunos estudios en el terreno a efectos de establecer la comparación entre diversas soluciones posibles, incluso la que podría ofrecerse abandonando el cauce del río para construir un canal lateral artificial, que salvaría los pasos de piedra más peligrosos y difíciles para la navegación, se iniciaron los trabajos de derrocamiento, es decir, la operación de triturar previamente el basalto

del fondo del río, sea a percusión, sea por medio de explosivos.

El material así triturado y desprendido del fondo del río en trozos de tamaño adecuado, se extrae por medio de excavadoras.

Los trabajos que en esta forma se realizan, utilizando para ello planteles existentes en la repartición, constituyen en realidad sólo un anticipo de los que realizarán con equipos modernos y más poderosos, que permitirán afrontar la tarea con un ritmo que esté en concordancia con la magnitud de la obra y con la conveniencia de llevarla a término en el menor plazo posible.

Mientras se llevan a cabo estas tareas, se prosiguen los estudios definitivos que permitirán elegir los trazados más adecuados en los pasos, cuya profundización aún no se ha iniciado. Esos estudios definitivos contemplarán también la posibilidad de apartarse de los derroteros actuales, por ejemplo, adoptando el recorrido que sigue el llamado «Canal de los Jesuítas», que permitirá un sensible acortamiento de la ruta; se considerará igualmente otro derrotero para transponer el rápido de Apipé, que «prima facie» ofrece ventajas sobre el derrotero actual.

Los estudios preliminares realizados han considerado ya las posibilidades de la profundización del tramo de que se trata a las profundidades comprendidas entre 6' y 10', para los niveles mínimos del río; es natural que para los niveles normales o más frecuentes y para los estados de crecida, las profundidades utilizables para la navegación serán superiores a aquellas mínimas indicadas.

En dichos estudios preliminares se ha establecido así que para lograr la profundidad de 10' mínimos, será necesario extraer entre 450.000 y 500.000 m³. de piedra y 1.300.000 m³. de arena. Estas cifras indican claramente que se trata de una obra de gran aliento, que exigirá el empleo de equipos modernos, pero que no por ello deja de ser técnica y económica-

mente realizable. Los estudios definitivos darán la verdadera magnitud de esta obra y darán las soluciones más aconsejables para conseguir una navegación cómoda, eficiente y con fletes económicos, en todo el tramo del Alto Paraná.

Accesos a los puertos marítimos. En los accesos a los puertos diseminados a lo largo de las extensas costas marítimas, se procura facilitar el acercamiento de los buques cargueros a las zonas de producción, adecuándose también estos canales a las características de las embarcaciones que deban franquearlos.

Los puertos de Quequén y Bahía Blanca se destacan actualmente entre los principales de la ruta oceánica por las características de su rica zona de influencia bien servida por una densa red caminera y ferroviaria. Además, ambos cuentan con modernos elevadores de granos que permiten a los buques de ultramar completar carga en pocas horas.

Independientemente de ello deben considerarse los accesos a puerto Belgrano y puerto Mar del Plata, en los que tienen asiento bases navales de la armada nacional.

Los dragados previstos para profundizar los accesos a estos puertos, varían desde la canalización de la zona de tosca dura, que actualmente limita el calado de los barcos que deben operar en puerto Quequén, hasta la extracción de arena suelta que se acumula en la entrada del puerto de Mar del Plata.

En las previsiones del Segundo Plan Quinquenal se ha contemplado dar 30' de profundidad al canal de acceso y zona interior del puerto Quequén y 33' en el canal principal de entrada a los puertos de Bahía Blanca, como asimismo en el canal de acceso a puerto Belgrano, profundidades que nunca fueron alcanzadas hasta nuestros días.

Un párrafo aparte merece el dragado del antepuerto y canal de acceso del futuro puerto carbonero de Río Gallegos, cuyo proyecto, ejecución y adquisición de los elementos necesarios para ello, depen-

den de los estudios especiales, que para tal fin está efectuando la repartición.

Balizamiento. El objetivo general 8, apartado c) del Segundo Plan Quinquenal, se refiere al servicio de balizamiento que deberá prestarse con la máxima eficiencia y economía. Para su estricto cumplimiento se han previsto y se tienen en ejecución dos importantes mejoras.

La primera se refiere a la adquisición de 20 boyas con péndulo, especialmente escogidas por la repartición, para mejorar su estabilidad en las aguas agitadas por el oleaje del canal de Punta Indio y, como consecuencia de ello, asegurar su visibilidad en todo momento y desde todos los puntos del horizonte.

Conocido es, que para aumentar el alcance luminoso de una señal, se recurre al empleo de lentes dióptricos que concentran la luz en meniscos de poco espesor, fuera de los cuales la señal no es perceptible, de modo que cuando las olas inclinan a la boya, el disco luminoso la acompaña en su oscilación, quedando fuera de la vista del navegante a quien debería guiar.

Como puede verse en la lámina expuesta, las nuevas boyas provistas de péndulo estabilizador, siguen el movimiento de las olas manteniéndose en posición casi vertical y, por lo tanto, los destellos de sus luces son bien visibles en cualquier momento y lugar de su zona de alcance.

De este tipo de boyas se han adquirido ya dos series de 10 unidades cada una; la primera en Suecia y sus elementos se encuentran ya en el país y serán puestos en servicio en la mayor brevedad. La construcción de las otras 10, que integran la segunda serie, ha sido contratada con talleres particulares del país, debiéndose destacar que por vez primera afrontan esta clase de trabajos, lo que naturalmente facilitará enormemente la adquisición de mayores cantidades, para la renovación y mejoramiento de nuestro señalamiento de rutas de navegación, tanto fluviales como marítimas. Cabe hacer resaltar, que ya

se encuentra en funcionamiento la primera boya de este tipo en los canales del río de la Plata. Estas boyas tienen una autonomía de un año.

La segunda mejora que se introduce en este importante servicio, es la iniciación del balizamiento luminoso eléctrico.

Se han puesto en funcionamiento con carácter experimental, dos modernas señales: una, en una boya flotante, alimentada por un acumulador que le asegura una autonomía de 6 meses y la segunda, en una baliza fija, alimentada desde tierra.

En las previsiones para el corriente año se ha contemplado la posibilidad de incorporar 10 nuevas linternas eléctricas, con sus correspondientes acumuladores, accesorios, etc. para ir experimentando en nuestro medio, este moderno sistema que cada día gana partidarios en los países más adelantados del mundo.

Acortamiento de rutas de servicios de balsas. Como ya hemos manifestado, el objetivo especial 8 del capítulo XXV del Segundo Plan Quinquenal, se refiere al mejoramiento de los servicios de balsas automóviles, servicio destinado a la intercomunicación de la mesopotamia con el resto del país. La mesopotamia, vasta región que a manera de una extensa isla permanece poco menos que aislada del resto del territorio, comprende una zona rica que encierra dentro de sus límites geográficos el 10 % de la población total de la República. Mientras no se logre la solución integral del problema de la intercomunicación rápida, directa y permanente, que permita un económico desplazamiento de mercaderías y pasajeros, los servicios de balsas, constituyen uno de los medios más eficientes de comunicación, medios que se trata de mejorar mediante el acortamiento de sus recorridos.

Los tres servicios más importantes están constituidos por los que unen las localidades de Zárate con puerto Constanza, las ciudades de Paraná con Santa Fe y puerto Barranqueras con la ciudad de Corrientes.

En los trabajos de acortamiento, cabe destacar los que se ejecutan en las dos primeras rutas mencionadas, trabajos que reseñaremos brevemente y que han sido posibles mediante el empleo de los elementos de dragado con que cuenta la repartición.

Ruta Zárate - Puerto Constanza. El dragado del canal Martín Irigoyen y pasaje Talavera ha dado el material para la construcción de las obras básicas del camino paralelo a dicho canal, cuya construcción a cargo de la Administración General de Vialidad Nacional, permitirá en breve reducir el recorrido de las balsas que es actualmente de 42 Km. a tan sólo 2, ya que se concretará a los cruces de los ríos Paraná de las Palmas y Paraná Guazú. La intensificación de los trabajos con la entrega de material dragado en el Paraná Guazú, para el tramo del camino entre Brazo Largo y Constanza, permitirá la habilitación de este recorrido a fines del año 1954 o principios del siguiente.

Ruta Santa Fe - Paraná. Este acortamiento se halla en plena ejecución, mediante la construcción de un camino paralelo al río Tiradero Viejo sobre la isla Santa Cándida, desde el río Colastiné hasta frente a Paraná, camino cuya obra básica se ha efectuado con material dragado del río antes mencionado con lo que el recorrido de balsas será reducido notablemente. El dragado del Tiradero Viejo permite reducir el recorrido que primitivamente era de 26 Km. a 12 Km. y una vez que el camino esté terminado, se reducirá a 5 Km., distancia que con el corte de la isla Puente, sufrirá una nueva reducción a sólo 3 Km. lo que representa una enorme economía de tiempo.

En cuanto a la línea de balsas Corrientes - Barranqueras, se tiene en estudio la reducción de su recorrido que es actualmente de 10 Km. mediante la construcción de un nuevo atracadero en la provincia Presidente Perón, sobre el ria-

cho Iné frente a la ciudad de Corrientes, con lo que la longitud final de esta ruta disminuirá hasta 3 Km., debiendo la Administración General de Vialidad Nacional estudiar simultáneamente su vinculación por tierra con el camino existente entre Barranqueras y Resistencia.

Posiblemente esa obra básica del camino a construir, deberá ser ejecutada con material proveniente del dragado.

Mediante estos trabajos enunciados en forma rápida, los recorridos que actualmente realizan estas balsas - automóviles, serán notablemente acortados con la consiguiente reducción en la duración de los viajes y, por ende, su costo. Ello permitirá asimismo, aumentar el número de viajes con el plantel existente, mejorando así las comunicaciones, acreciendo el volumen del tráfico e impulsando la economía y el progreso en las zonas de influencia que sirven.

Planteles de dragado. Ha sido posible incluir este considerable volumen de trabajo en el Segundo Plan Quinquenal, teniendo especialmente en cuenta, la modernización del plantel de dragado disponible, que se ha cumplido exitosamente durante el Primer Plan Quinquenal. En efecto: entre 1947 y 1951, se han incorporado 14 grandes y potentes dragas de diversos sistemas, entre las que merecen destacarse las super-dragas «Presidente Perón» y «11 de Noviembre» en el tipo de succión con cortador y las unidades a succión por arrastre «Eva Perón» y «Libertador General San Martín».

Pero ello no basta. Con la experiencia adquirida y para completar el actual plantel en forma de posibilitar la extracción de toda clase de material, desde la arena suelta hasta la roca compacta y en toda clase de aguas, desde las tranquilas de río, hasta las sometidas a fuertes mareas de nuestros puertos del sur, se ha previsto e incluido la adquisición de nuevos tipos de embarcaciones, de los que actualmente se carece y que son:

Una draga grampa autopropulsora con pozo de 600 m³. de capacidad y provista de 3 guinches con baldes de extracción tipo «Priestmann».

Una perforadora para rocas compactas, dotada de 6 torres de perforación, accesorios, etc.

Una draga a cuchara con 2 m³. de capacidad, para extraer las piedras ya disgregadas.

Elementos diversos de plantel auxiliar, como ser: lanchas, remolcadores, pontones, balizadores, etc.

Con lo precedentemente expuesto, queda sintetizada la labor que, en orden a lo indicado por el Segundo Plan Quinquenal, atañe directa y exclusivamente a la Dirección General de Dragado, Hidrografía y Balizamiento.

La tarea a realizar se halla clara y definitivamente expuesta; resta pues, llevarla a la práctica ya que como lo manifestara en su oportunidad el Excmo. señor Presidente de la Nación General Juan Perón: «Un plan no es una obra de arte si no se realiza».

En nuestras manos está que el Segundo Plan Quinquenal se lleve a cabo integralmente en la parte que nos corresponde; para ello debemos poner en juego todo nuestro patriotismo, nuestro empeño y capacidad, eliminando de raíz toda inclinación hacia los planos de la menor resistencia, o sea, hacia lo menos difícil y fatigoso. Se halla de por medio el desarrollo político, económico y social del país y, por ende, el bienestar y felicidad del pueblo y nadie, por ninguna causa, debe permanecer ajeno o indiferente y es de esperar que, contando con la dedicación de todos, sin distinción de cargos ni jerarquía, fielmente compenetrados de los altos postulados de justicia de la Nueva Argentina y de los objetivos del Segundo Plan Quinquenal, podamos al término del mismo, con la satisfacción del deber cumplido, rendir cuenta de la suma de las realizaciones que nos han sido encomendadas.

XI

SEGUNDO PLAN QUINQUENAL

por el

Señor Director del Astillero Central

Ing° Roberto P. Maresca

12 de junio de 1953

Señores:

Con el propósito de difundir los alcances y objetivos del Segundo Plan Quinquenal, la superioridad ha dispuesto la realización de un ciclo de conferencias, que serán dictadas por los funcionarios que tienen a su cargo los distintos servicios de la administración.

De acuerdo a estas directivas, tengo en este instante la satisfacción de dirigirme a Vds. para señalarles cuáles son las responsabilidades que toca a cada uno en el cumplimiento del referido Plan de Gobierno.

No es necesario explicar lo que es un Plan Quinquenal, desde que a todos y a cada uno de nosotros le ha correspondido

desempeñar algún rol en el correspondiente al quinquenio 1947/1951, ni tampoco formular comentarios sobre el plan económico de 1952, que fué el proceso preparatorio para el Segundo Plan Quinquenal, que prevé la acción a desarrollar en el período 1953/1958.

El Excmo. señor Presidente, General Perón, al planear y ejecutar el Primer Plan Quinquenal, tuvo como propósito esencial promover la organización de la familia argentina dándole a la vez la cohesión necesaria que le permitiera recorrer con éxito la trayectoria de su evolución, pues ha considerado sabiamente, en su hora, que los pueblos o comunidades que desarrollan sus actividades sin método ni planificación, dispersan sus fuerzas y retrasan sus progresos.

Recordemos aquí la magna obra de recuperación nacional que se ha realizado durante el Primer Plan Quinquenal, por la obra del General Perón, fervorosamente apoyado por el pueblo y que dió como resultado la recuperación para el patrimonio nacional de los ferrocarriles, los teléfonos, el gas, los puertos, los servicios públicos, la comercialización de la cosecha, etc. para bien de todos y grandeza del país.

Gracias a la acción patriótica de nuestro conductor durante los pasados años, al vitalizar la conciencia de su pueblo, lo capacitó racionalmente para afrontar con éxito el cumplimiento del Segundo Plan Quinquenal que constituye un armonioso conjunto, un dispositivo dinámico de realizaciones que habrá de forjar y consolidar definitivamente la felicidad del pueblo y la grandeza de la Nación, mediante la justicia social, la independencia económica y la soberanía política.

Y por tratarse de un plan que involucra todas las actividades de la Nación, su cumplimiento implica necesariamente su previo conocimiento, para que ningún habitante del país desconozca los designios que son propios del pueblo argentino y que el General Perón ha interpretado y cristalizado en ese plan quinquenal.

Así pues, cuando cada argentino, cuando cada habitante, cualquiera sea su posición en la comunidad y la actividad u oficio que desempeñe, sepa que no es un estático espectador ante el Plan, sino un realizador activo y consciente del mismo, el éxito que debe coronar esta obra, estará total y absolutamente asegurado.

El pueblo que será el beneficiario de este Plan, es menester que también sea su ejecutor, su mentor y su censor y deberá poner el músculo, el cerebro y el corazón para alcanzar los objetivos propuestos que traerán la completa felicidad del mismo.

El Segundo Plan Quinquenal que fuera aprobado el 11 de diciembre de 1952 por el Honorable Congreso Nacional con fuerza de Ley bajo el N° 14.184, en su artículo 2° establece:

«Fijase como objetivo fundamental para el gobierno, el Estado y el pueblo argentino, para el Segundo Plan Quinquenal consolidar la independencia económica, para asegurar la justicia social» y en el artículo 3° expresa que a los efectos de una correcta interpretación y efectiva ejecución de la presente ley, defínese como doctrina nacional adoptada por el pueblo argentino la doctrina peronista o justicialista que tiene como finalidad suprema alcanzar la felicidad del pueblo y la grandeza de la Nación, mediante la justicia social, la independencia económica y la soberanía política, armonizando los valores materiales, espirituales y los derechos del individuo con los derechos de la sociedad.

Es por eso, que ante la importancia extraordinaria que tendrá la realización del Segundo Plan Quinquenal para la vida de nuestra Nación, que los 18 millones de ciudadanos que viven en nuestro país, conozcan cada uno dentro de su esfera, las obras a realizar y la parte de labor que les está reservada y que sepan cumplir con su deber, en el puesto que Dios lo haya colocado en la vida, por humilde que sea demostrando su profundo amor a la patria.

Según el pensamiento de Perón en sus palabras que reproduzco textualmente «cada peronista debe ser: un difusor, un propagandista y un inspector del Segundo Plan Quinquenal».

Difusor: Haciendo que nadie que esté en su proximidad, ignore los objetivos fundamentales y finalidades que la patria persigue en este Plan.

Propagandista: Persuadiendo a todos sobre la perentoria necesidad de realizarlo, por una Argentina justa, libre y soberana, que asegurando la libertad de su pueblo, se dedica a trabajar por su grandeza.

Inspector: Viviendo atento y vigilante de sus propias acciones y las de los demás.

para inducirlos a cumplir con sus obligaciones en el mejor grado posible y con el más elevado patriotismo.

El Segundo Plan Quinquenal, magna empresa para cuya ejecución debe apresarse todo el pueblo argentino, presenta entre sus objetivos fundamentales el capítulo XXV ítem G. que está dedicado íntegramente a puertos y en él se puntualizan los distintos aspectos de esta cuestión, desde la planificación y coordinación de los puertos y vías navegables, explotación portuaria, construcciones portuarias, racionalización de servicios, regímenes tarifarios, obreros portuarios y, por último, astilleros, talleres y servicios auxiliares.

Todos sabemos que nuestro país mediante la acción decidida del gobierno en su Primer Plan Quinquenal, ha pasado a ocupar un lugar preponderante entre los países poseedores de marinas mercantes y ha previsto sabiamente en este nuevo Plan, en su ítem G - 9 titulado «Astilleros, Talleres y Servicios Auxiliares», la forma de llevar a cabo el mantenimiento de esta flota.

Dicho capítulo expresa: «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:

- a) El equipamiento de los astilleros y talleres del Estado;
- b) La adecuada distribución de diques de carena, especialmente flotantes;
- c) La implantación de astilleros paralelamente con el desarrollo de la industria siderúrgica nacional;
- d) El desarrollo de la pequeña industria naval de manera particular en las cercanías de maderas apropiadas.»

Es decir, que ha sido contemplada ampliamente la conservación de nuestra flota mercante y el desarrollo de talleres y as-

tilleros para el logro de aquella finalidad.

Siendo que nuestra repartición tiene como finalidad especial el mantenimiento de las rutas navegables, conservación de puertos, etc. y, como consecuencia de ello, la conservación del tren de dragado y sus elementos auxiliares y no escapando al conocimiento general que este plantel aumentó sensiblemente durante el Primer Plan Quinquenal, cabe destacar que en el Segundo Plan Quinquenal, en el capítulo XXV - E. 11 titulado: «Astilleros y Talleres - Planteles de Dragado y Equipos Terrestres», se ha contemplado:

- a) La construcción, armado y reacondicionamiento de planteles de dragado;
- b) El equipamiento y aprovisionamiento de materiales, destinados a la modificación, renovación y reparación del plantel flotante y servicios auxiliares;
- c) La renovación y construcción de maquinarias, útiles y herramientas, incluso instrumental destinado a mejorar los planteles y equipos terrestres.

Es decir, que nuestros talleres podrán tener el desarrollo necesario para cumplir debidamente con su función específica y construirán los elementos necesarios para el plantel de dragado.

A título ilustrativo, se indican algunas de las primeras obras a ejecutar:

Objetivo general N° 8 - Construcción de boyas luminosas y comunes y reparación de las boyas, farolas y accesorios actualmente en servicio.

Objetivo N° 9 - Aquí se prevé el equipamiento de los talleres a fin de llevarlos al grado de desarrollo necesario para la más eficiente conservación de la flota y el desarrollo de la industria naval.

Entre las principales maquinarias a instalarse, se cuentan dos cepilladoras Berthier de 4 y 6 metros de carrera respectivamente y que fueron adquiridas durante el Primer Plan Quinquenal y que permitirán el maquinado de grandes piezas, y también una máquina creadora de engranajes, para la sección mecánica.

Instalación de una cizalla mecánica para chapas de 9 metros de largo y hasta 9 mm. de espesor, una cilindadora de 6 metros de largo, una plegadora de 9 metros de largo y hasta 9 mm. de espesor, todas éstas a instalarse en la nueva calderería.

Se ha previsto además, la adquisición de una planta productora de oxígeno para independizar al Astillero Central de la industria privada en lo que a suministro de oxígeno se refiere y que evitará los inconvenientes que la frecuente falta de oxígeno crea en la marcha de los trabajos.

A la sección soldadura, se la proveerá de máquinas automáticas para soldadura eléctrica, que permitirán efectuar soldaduras de chapas, en forma rápida y económica y que serán de tipo similar al ensayado en la construcción de la balsa 29 - BA.

Además de lo dicho, se prevén otras máquinas para diversas secciones del taller.

En el Objetivo Especial 7, que se refiere a Edificios y Equipamientos, se prevé:

- a) La habilitación del taller de carpintería en el nuevo galpón proyectado e iniciado en el Primer Plan Quinquenal;
- b) Instalación de aspiradores de aserrín en el aserradero que, siguiendo las normas de higiene industrial, mejorarán las condiciones de trabajo del personal;

c) Completar la red de agua corriente y servicio de incendio y extinguidoras a todas las secciones a fin de satisfacer las necesidades de baños, lavatorios, bebederos, etc., de acuerdo a lo que actualmente necesitan los talleres;

d) Traslado de los diques flotantes a la Dársena Este, en el lugar ocupado actualmente por las cañerías de petróleo de Y. P. F.;

e) Ampliación de la red eléctrica de la isla.

En lo que a construcción se refiere, se tendrá:

Construcción de diques flotantes para poder hacer frente a las necesidades de la repartición y, en parte, solucionar los problemas de las empresas particulares.

Construcción de un buque de salvamento moderno, provisto de equipos especiales y que permita realizar una campaña intensa e ininterrumpida de extracción de cascos a pique.

Construcción de un juego de flotadores con capacidad total de elevación de 500 toneladas, completamente equipados y que, sumados al poder de los otros ya construidos, hará que sea en conjunto uno de los equipos más grandes del mundo en esta especialidad.

Construcción de dos pontones petroleros de 300 toneladas cada uno.

Construcción de balsas para la Administración Nacional de Vialidad y que serán destinadas a prestar servicios en distintos lugares de la Patagonia.

Construcción de una balsa con sistema de tracción a cadena que será destinada al cruce del río Colastiné y permitirá un mayor rendimiento de las balsas que hacen el servicio Paraná - Santa Fe.

Construcción de una draga a succión, para dragar hasta 12,50 metros de profundidad y accionada por medio de motores Diesel.

Construcción de una draga provista de 3 grampas y pozo de 600 metros cúbicos de capacidad.

Construcción de remolcadores y balizadores de mar, de río y auxiliares de dragas.

Construcción de lanchas para estudios y de chatas habitación para el personal.

Construcción de material para balizamiento, repuestos y útiles para talleres y máquinas para oficinas; máquinas e instrumentos para el laboratorio hidráulico, etc.

Independientemente de los trabajos antes mencionados, el Astillero Central prestará tal como lo hizo hasta el presente su más amplia colaboración a todas las reparticiones nacionales y a terceros autorizados por resolución superior.

Por ahora, para que el Segundo Plan Quinquenal vaya tomando formas efectivas de realización, es indispensable que todos los agentes que formamos en conjunto lo que podemos denominar la familia del Astillero Central, nos dediquemos con afán al cumplimiento estricto de nuestras obliga-

ciones, reflexionando profundamente sobre la responsabilidad que pesa sobre nosotros en la ejecución de la parte del Plan atribuida a estos talleres.

Ajuste de los resortes de la disciplina, de la organización funcional, formación de hombres de carácter que sepan afrontar las responsabilidades propias de sus cargos, fortalecimientos de los conceptos de moral e integridad en forma que quede satisfecha nuestra propia conciencia, son los objetivos inmediatos que deben perseguir los que desempeñan la función pública.

Para que este objetivo pueda ser alcanzado, será menester apelar una vez más a la máxima diligencia de todos Vds. que deben trabajar y dirigir con redoblado entusiasmo y fervoroso patriotismo, sin perder minutos que son inestimables en esta hora histórica que vive nuestra patria.

Insisto que con esa acción perseverante de todos sin ninguna excepción tendrá asegurado el éxito el Segundo Plan Quinquenal en el aspecto señalado de elevar los rendimientos y reducir consecuentemente los costos.

Como además el aumento de la productividad va a beneficiarnos a todos, es evidente que todos los trabajadores encontraremos el estímulo necesario a nuestro esfuerzo.

Al recordar finalmente el llamado hecho hace poco por el General Perón de «producir, producir y producir», los invito pues a trabajar con ahínco y sin desmayos para cumplir con el deber que la patria misma nos reclama con abnegación y patriotismo, tal como lo realiza día a día el Presidente Perón y tal como lo hizo, en supremo sacrificio, Evá Perón.

XII

Acción de la Dirección General de Astilleros y Talleres en el Segundo Plan Quinquenal

por el

Señor Director General de Astilleros y Talleres

Ing° José M. Courreges

26 de junio de 1953

Señores:

Por Ley Nº 14.184, sancionada por el Honorable Congreso y promulgada por el Poder Ejecutivo Nacional en el mes de diciembre de 1952, ha quedado en vigencia el Segundo Plan Quinquenal, fruto de la inspiración del Presidente de la Nación, General Juan Perón.

Por sus grandes alcances, el Segundo Plan Quinquenal se caracteriza como la magna empresa nacional del presente y tiene en su esencia como finalidad suprema el mejoramiento de las condiciones de vida del pueblo argentino. Es preciso, pues, que las claras y sabias directivas contenidas en el mismo, sean perfectamente conocidas por todos y que cada uno se compenetre de sus altos propósitos de bien

común y ponga todo su entusiasmo por lograr su completa difusión y ejercite su mayor esfuerzo al servicio del trabajo que tenga asignado, cualquiera sea su categoría.

Como todos sabemos, el trabajo en la Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables está distribuido por zonas, para aprovechar al máximo la capacidad de cada una de sus dependencias y al mismo tiempo estimular la economía local en sus respectivas regiones. La Dirección General de Astilleros y Talleres deberá superar su ritmo para desempeñar el papel constructivo que se espera de ella y que le corresponde, para proporcionar a dichas dependencias los medios necesarios para que puedan desarrollar en forma útil y efectiva toda la

actividad de que son capaces. Ninguno de sus agentes puede mostrarse ignorante de lo que ha sido proyectado en su propio beneficio, en beneficio de la comunidad y en beneficio de los mejores destinos de la Nación, y deberá obrar positiva y patrióticamente para que las vastas concepciones navales, portuarias y de dragado sean una realidad al finalizar el año 1957.

Cada uno deberá tener bien presente que la falta de voluntad, la molición, el ausentismo no siempre justificado, las enfermedades simuladas y toda la gama de subterfugios que desgraciadamente algunos ponen en práctica para eludir el trabajo normal, perjudican no solamente a quienes se valen de ellos y a la dependencia donde prestan sus servicios, sino que con su actitud contribuyen en forma directa a entorpecer el desarrollo del Plan Quinquenal y a aumentar el encarecimiento del costo de vida. Es necesario, pues, velar para que esto no suceda; todos y cada uno estamos interesados en ello, pues el perjuicio es para todos.

Sin embargo, el éxito del Segundo Plan Quinquenal no exige de nadie grandes sacrificios. El Excmo. señor Presidente de la Nación así lo ha expresado al decir que bastaban pequeños, constantes y sinceros actos de colaboración.

Debemos comprender, como lo hiciera notar el señor director nacional, que el destino nos ha convertido en los engranajes de esta magna obra que, en materia de puertos y vías navegables, constituye una brillante concepción del Gral. Perón.

Pongamos, pues, desde ya al servicio de esta gran obra el músculo, el cerebro y, sobre todo, el corazón, para alcanzar los objetivos propuestos, los cuales vendrán a consolidar la independencia económica, la justicia social y la soberanía política de la Nación Argentina.

El Segundo Plan Quinquenal señala entre sus objetivos fundamentales el correspondiente al capítulo XXV, intitulado "Puertos", que define con toda exactitud la parte conceptual de los mismos.

Este concepto puede sintetizarse en lo siguiente: concretar una acción eficiente y económica que asegure la distribución interna de la producción de la Nación, los movimientos de las cargas de importación y exportación, y los movimientos de pasajeros por las vías fluviales y puertos. En este sentido, la Dirección de Construcciones Portuarias y Vías Navegables, por intermedio de la Dirección General de Astilleros y Talleres, tiene una importante misión que cumplir, dada su función eminentemente técnico-construccionista. Es así, que en los objetivos generales del Plan, la Dirección General de Astilleros y Talleres tendrá amplia acción en las realizaciones de su especialidad y en otras auxiliares de la construcción portuaria y del dragado y balizamiento. En efecto, para cumplir con los objetivos generales Nos. 1 y 2, referentes a la planificación y construcciones portuarias a cargo del Estado, esta Dirección General deberá colaborar en la preparación de numerosos elementos y en la preparación de otros destinados a esas obras.

Objetivo general Nº 4. — Se refiere al incremento del transporte fluvial. Ello significará proseguir con la conservación de las unidades del plantel flotante de la Administración General del Transporte Fluvial, muchas de ellas concebidas y construidas en nuestros astilleros. Además, teniendo en cuenta el mayor volumen de mercaderías a transportar, será necesario hacer nuevas embarcaciones, ya sea de las ordinarias para el remolque de empuje, ya sea de tipo especial para llevar combustibles líquidos y aceites vegetales o para el movimiento fluvial del ganado en pie.

Objetivo general Nº 8. — Referente al dragado y balizamiento de las vías navegables, impondrá a todos nuestros talleres una participación activísima en todo lo concerniente a la conservación de los plantales de dragado y de estudios. Es bien conocida de todos la labor constante e inin-

terruptida que ello representa cuando solamente se trata de efectuar los trabajos normales de carenaje, reparación de cascos y de máquinas, pero son conocidos también los apuros por que pasan los talleres, especialmente el Astillero Central, cuando se producen averías inesperadas y es necesario poner rápidamente en servicio alguna de las grandes unidades. Todo esto se verá ahora intensificado, dado el mayor número de grandes dragas que han sido adquiridas en el transcurso del Primer Plan Quinquenal. Además de los plantales de dragado y embarcaciones de estudio está también el balizamiento, que requiere normalmente la reparación de boyas y linternas que por distintas causas sufren averías, a veces de consideración.

Objetivo general Nº 9. — Astilleros, talleres y servicios auxiliares, en la parte que se refiere al equipamiento de los astilleros y talleres del Estado, con el fin de permitir la reparación y conservación de la Flota Mercante Nacional y el adecuado desarrollo de la industria naval, prevé la adquisición de numerosas máquinas, útiles y equipos. Entre estos astilleros, los del Ministerio de Obras Públicas figuran en primera línea y entre ellos el Astillero Central, el cual dentro de este quinquenio pasará a ser el taller de mayor producción del país para la construcción de cualquier clase de buques de río y buques medianos de alta mar. Las obras correspondientes ya han tenido comienzo de ejecución y seguirán con las playas de prefabricación, taller de calderería, sala de trazado, galpón de fundición, edificios para el taller de instrumentos y escuela de aprendices, galpón de mecánica, puentes-grúas para la grada de construcción, vías férreas, calles, etc. Estos talleres estarán dotados de máquinas potentes y modernas, especialmente la calderería, cuya sección construcción de cascos, contará con máquinas automáticas para soldar chapas, de una capacidad de producción equivalente a la mano de 20 obreros soldadores.

Siguiendo el plan de gobierno y adentrándonos un poco más en sus realizaciones, surgen los objetivos especiales del mismo, de los cuales corresponde una buena parte a esta Dirección General.

Los objetivos especiales Nos. 1, 2, 3, 4, 5 y 6 referentes a «Obras Portuarias», «Estaciones Marítimas y Fluviales» y «Riachuelo», por abarcar todo el litoral marítimo y fluvial, obligarán a utilizar no sólo los elementos que pueda proporcionar el Astillero Central, sino también la ayuda de los talleres del interior para ejecutar todos los trabajos correspondientes a dispositivos y preparación del utillaje que se necesita para el desarrollo económico de las obras portuarias, cuya lista sería muy largo de enumerar en esta circunstancia.

El renglón «Puertos Flotantes» merece en este caso una mención especial, ya que su ejecución dependerá casi exclusivamente de la acción de esta Dirección General, por el carácter de obras flotantes que tienen dichos puertos, en contraposición a las obras fijas que caen dentro de la jurisdicción de la Dirección General de Construcciones. En ese sentido, se están preparando los proyectos correspondientes a varios puertos de esa naturaleza, destinados a diversos puntos del río Paraná Superior, para el servicio casi exclusivo de la gobernación de Misiones. En esta forma el Ministerio de Obras Públicas de la Nación, por intermedio de su Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables, resolverá en forma rápida y eficaz el problema del transporte normal de la riquísima producción de ese territorio nacional, que hasta ahora ha estado prácticamente embotellado debido a la falta de puertos de embarque, dando así principio de ejecución a uno de los grandes objetivos del gobierno del General Perón, que se complementará con las obras de canalización en el río Paraná Superior, destinadas a eliminar las grandes dificultades que actualmente presenta la navegación de dicho río.

Otro de los renglones de los objetivos especiales comprende la sistematización, ampliación, modernización y equipamiento de todos los talleres. Esta tarea ya ha sido iniciada por la Dirección Nacional y quedará completada como otra de las realizaciones del Segundo Plan Quinquenal de Gobierno, especialmente en lo referente a la ampliación del Astillero Central que ya hemos mencionado.

Además de eso, en el mismo Astillero Central, en la parte que actualmente se encuentra en servicio, se realizarán mejoras de consideración tendientes a dar mayores comodidades al personal.

En la División Paraná Inferior será erigido un nuevo galpón para la fundición, el cual tendrá la capacidad correspondiente a la importancia de sus talleres. Se instalarán en el mismo, cubilotes de una producción que alcanzará a 100 toneladas de piezas de hierro fundido al año. Asimismo, habrá crisoles para fundir bronce en una cantidad de 10 toneladas por año. El muelle de atraque de la División será ampliado en proporción al aumento de actividades que deberá llevar a cabo esta importante dependencia, ya sea en materia de dragado o de obras, así como en lo que se refiere a trabajos de taller.

En la División Río Uruguay se ha previsto llevar a cabo algunas modificaciones en sus instalaciones que le permitirán ejecutar con mayores facilidades y elementos todos los trabajos de conservación de su plantel y las construcciones nuevas que tiene ya en ejecución o se le encomienden para satisfacer las previsiones del Segundo Plan Quinquenal de Gobierno en los objetivos especiales N.º 8, N.º 10 y N.º 11.

En la División Paraná Medio se mejorarán sus instalaciones y se electrificarán debidamente sus talleres, proporcionándoles toda la corriente que necesitan. Su actual red de fuerza motriz, que funciona a 110 volts, corriente continua, con usina propia, será paulatinamente substituída por otra red de 220 volts, corriente

alternada, suministrada por el servicio público de la ciudad de Paraná. Sus actuales motores eléctricos serán substituídos por los que correspondan.

Objetivo especial N.º 8. - Servicio de balsas.— Este servicio, de tanta importancia para las provincias de Entre Ríos y Corrientes, será objeto de mejoras y ampliaciones de consideración.

La línea Zárate - Constanza será modificada por la eliminación del atracadero Constanza, que será reemplazado por otro construído en Brazo Largo, con lo cual la distancia entre Zárate y el punto de llegada a tierra firme en la provincia de Entre Ríos será reducida en 15 Km. Por otro lado, el trayecto entre Zárate y Brazo Largo será dividido en tres partes:

- 1º El cruce del río Paraná Las Palmas, desde Zárate hasta las islas mediante una balsa.
- 2º El trayecto sobre las islas, desde un punto frente a Zárate hasta otro punto frente a Brazo Largo, que los vehículos efectuarán por sus propios medios sobre un camino que se construirá especialmente.
- 3º El cruce del río Paraná Guazú, desde las islas hasta Brazo Largo mediante otra balsa.

En las islas, tanto frente a Zárate como frente a Brazo Largo, se construirán sendos embarcaderos.

La parte fluvial del trayecto quedaría así reducida a 3 Km. en lugar de 45 Km. como es ahora y la capacidad actual de transporte será multiplicada por diez.

En la ruta Paraná - Santa Fe se hará una cosa parecida. Se construirá un camino sobre las islas que llevará desde Santa Fe hasta frente a Paraná. En este punto se construirá un atracadero para balsas. El trayecto fluvial se reducirá así a 6 Km., mientras el actual es de 27 Km. El camino que se construye sobre las is-

las comporta la travesía del río Colastiné. Este cruce se efectuará por medio de una balsa especial a maroma, que construye actualmente el Astillero Central y cuya capacidad será igual a la de las balsas 1-BA y 2-BA, que harán el servicio desde Paraná hasta el nuevo atracadero. Las dimensiones de esta nueva balsa serán de 43 metros de eslora y 16 de manga, pudiendo llevar hasta 300 toneladas de vehículos de cualquier clase. La maquinaria de propulsión para esta balsa será Diesel eléctrica, la cual, salvo las máquinas principales —es decir, el motor Diesel, el generador y los dos motores eléctricos— será construída en el Astillero Central. El generador y los motores eléctricos son máquinas antiguas, que nunca habían tenido utilización y que se han adaptado para este servicio.

En ambas orillas del río Colastiné se construirán también los atracaderos especiales que necesita la balsa a maroma, constituidos por simples planos inclinados.

La habilitación de nuevos servicios, comporta la terminación de 14 balsas nuevas, del tipo común con hélice, que actualmente están construyendo las Divisiones de Río Uruguay, Paraná Medio y Paraná Superior. Estas balsas tendrán 40 metros de eslora y 10 metros de manga, con una capacidad de 180 toneladas de vehículos y 200 pasajeros.

Cabe hacer notar que, tanto estas balsas como la que prestará servicio en el cruce del río Colastiné, serán íntegramente soldadas con soldadura eléctrica, tal como se practica ya desde hace muchos años en nuestros talleres para todas las construcciones metálicas, flotantes o no.

Objetivo especial N.º 10. Dragado.— Una gran parte del potencial de los talleres de la Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables estará dedicado a la conservación y mejoramiento de las unidades del plantel flotante de dragado y balizamiento, que se ocupa de mantener expeditas y balizadas

las vías de comunicación marítimas y el acceso a todos los puertos del país, incluyendo los puertos marítimos. Todo este material, sometido a un trabajo rudo y continuo, sufre desgastes mucho mayores que los buques comunes y es necesaria la intervención periódica de los talleres en cada una de las unidades y sus complejos mecanismos, para poder mantener la eficiencia del servicio. Los casos de avería, que son frecuentes, aumentan considerablemente este trabajo y al mismo tiempo alteran los programas de reparaciones pre-establecidos.

Da una idea de la importancia de esta tarea el número de embarcaciones de toda clase actualmente en servicio que es aproximadamente de 450, entre las cuales se encuentran las grandes dragas adquiridas por el Primer Plan Quinquenal de Gobierno.

Objetivo especial N.º 11. - Astilleros y Talleres. - Planteles de dragados y equipos terrestres.— Este objetivo nos lleva a la construcción de nuevas embarcaciones y planteles flotantes y al reacondicionamiento de otras.

En primer término cabe citar la construcción de nuevos diques flotantes destinados a facilitar los carenajes de nuestras embarcaciones, especialmente en las dependencias del interior.

Para el Astillero Central se ha previsto una unidad de esta clase con capacidad de dos mil toneladas. Podrá carenar todas nuestras embarcaciones, salvo las grandes dragas. Ello permitirá facilitar con mayor frecuencia a las embarcaciones de la flota nacional el dique existente de 4000 toneladas, contribuyendo así a solucionar en parte la crítica situación que en materia de carenajes está pasando el puerto de Buenos Aires, agravada en estos momentos, porque el dique de carena grande de la Dársena Norte quedará inhabilitado durante más de un año a causa de los trabajos iniciados para el ensanche de la puerta de entrada.

Se construirán además dos diques flotantes de 1200 toneladas destinados a las Divisiones de Paraná Inferior y Paraná Superior. Los diques de 700 toneladas que actualmente poseen dichas Divisiones pasarán a formar parte de los planteles de Paraná Medio y río Uruguay. En esta forma cada división ampliará sus posibilidades de carenar embarcaciones y tendrá la facilidad de poder hacerlo con cualquier altura de río ya que actualmente, en las épocas de bajante no es posible utilizar los varaderos, porque sus umbrales no están situados a una profundidad suficiente.

Estas tres unidades serán construídas por el Astillero Central.

Se prevé la adquisición de una draga especial, cuyo útil de dragado está constituido por tres guinches con balde Prietsman. Esta draga poseerá un pozo de 600 metros cúbicos y será del tipo marino con propulsión propia. Será capaz de dragar con mar agitado ya que no existirá ningún vínculo rígido que la ligará al fondo del mar, es decir que aun dragando podrá estar sometida a cualquier movimiento de rolío o de cabeceo sin correr peligro de sufrir averías. Será especial para el dragado de barras de poca extensión en los puertos de mar o también para la realización de dragados especiales en lugares estrechos como fondos de dársenas, entradas de esclusas y diques de carena o los dragados que muchas veces es necesario efectuar alrededor de los cascos a pique en trabajos de salvamento.

Durante este quinquenio se construirá, también en el Astillero Central, un buque de salvamento especial para el Río de la Plata, con su correspondiente par de flotadores. Esta unidad llenará una sentida necesidad, ya que actualmente no existe ninguna embarcación ni oficial ni privada capaz de llevar a cabo en forma adecuada los trabajos de salvamento de buques hundidos y otros trabajos similares. Por esta causa es poco menos que imposible tratar de reflotar buques hundidos a una distancia de Buenos Aires o del puerto Eva Pe-

rón, mayor de doce o quince kilómetros, siendo así que todos aquellos que quedan dentro de lo que se denomina Playa Honda o hacia la entrada del Río de la Plata deben ser abandonados. En esta forma su número aumenta todos los años y con ello los ingentes gastos de balizamiento y los peligros para la navegación, a tal punto esto último que en la Playa Honda los buques que se dirigen desde el canal de Martín García a Buenos Aires y viceversa han alargado el recorrido para apartarse del camino lógico que ahora aparece sembrado de boyas de peligro. El buque que con ese objetivo se prevé, llenará las siguientes condiciones principales:

- No será de tamaño muy grande, lo cual es necesario para poder maniobrar con facilidad y cambiar rápidamente de posición.
- Estará perfectamente defendido contra el viento, las corrientes y la marejada, para que pueda permanecer en el lugar de trabajo con cualquier tiempo.
- Su calado no será mayor de ocho o nueve pies, lo que le permitirá actuar en cualquier punto de la Playa Honda frecuentado por la navegación normal.
- Poseerá comodidades para alojar su propia tripulación y además para varios operarios de talleres, tres buzos con sus respectivos ayudantes y un jefe de operaciones con su ayudante. Las comodidades comprenderán cuquetas, roperos, baños, comedores y todo lo necesario para hacer lo más agradable posible la vida a bordo.
- Tendrá un frigorífico capaz de conservar víveres para 15 días.
- Poseerá un local amplio que llenará las funciones de taller y que estará provisto de varias máquinas, útiles

de mecánica, carpintería y caldería con todas las herramientas necesarias. Dicho taller se completará con uno o dos equipos de soldadura eléctrica, sopletes oxiacetilénicos y una pequeña mezcladora de hormigón.

- Tendrá también una bodega de unas 200 toneladas de capacidad, provista de todos los materiales necesarios en un salvamento complicado.
- Tendrá una o dos plumas, debiendo una de ellas poder levantar 15 toneladas, y su proa estará preparada para efectuar grandes esfuerzos y vendrá provista de un aparejo capaz de levantar hasta flor de agua un peso de 50 toneladas.
- La máquina de propulsión, que será a una sola hélice, podrá imprimir al buque una velocidad de 18 kilómetros por hora.
- Tendrá compresores de aire capaces de comprimir 15 metros cúbicos de aire por minuto a una presión de seis Kg/cm².
- Tendrá un pequeño compresor provisto de un acumulador especial para suministrar mecánicamente aire a los buzos en lugar de hacerlo a brazo como se hace actualmente.
- En la cubierta tendrá guinches a proa y a popa para poder maniobrar cuatro anclas y poder mantenerse así fondeado con cualquier dirección de la corriente o del viento. Tendrá además otros guinches de pluma y de maniobra.
- Para el achique de los cascos a pique poseerá una cantidad de bombas portátiles accionadas a motor eléctrico, capaces de achicar tres o cuatro mil toneladas de agua por hora.

— Para efectuar pequeños dragados locales en los costados o debajo de los cascos a pique, poseerá un dispositivo especial de inyección de agua con chorro de gran caudal por medio de un tubo vertical de longitud variable con alcance hasta el fondo del río.

- Tendrá bomba de incendio y monitores para combatir fuego. La bomba servirá además en los trabajos de salvamento para inyecciones de agua bajo presión por intermedio de lanzas compensadas manejadas por los buzos.
- Tendrá una bomba especial para dragar arena y pedregullo en las bodegas de los buques a pique.
- Tendrá una estación de radio y radiotelefonos.
- Finalmente, dispondrá de una lancha y botes de servicio.
- En cuanto a los flotadores de salvamento, serán de 250 toneladas cada uno, ya que los más grandes de que actualmente se dispone son de 200 toneladas y no serían suficientes para levantar los remolcadores más pesados que efectúan servicios de remolque en el puerto de Buenos Aires, cuyo desplazamiento es superior a 400 toneladas. Este tipo de buque, por su eslora, no admite más de un par de flotadores. Es sabido que los remolcadores, por la clase de servicio que prestan, corren el riesgo de sufrir accidentes serios y el hundimiento de los mismos al producirse precisamente en las vías navegables más profundas, como ser los canales de entrada a los puertos, obstruye dichas vías, siendo de absoluta necesidad su extracción inmediata. La manera más rápida de efectuar esta extracción es re-

curriendo al uso de flotadores como ya se ha hecho en los casos del «Marconi» en el canal de acceso al puerto de Eva Perón; con el «Santa Lucía» en la rada de Eva Perón; con el «Meteor» en el puerto de Santa Fe; con el «Observador» en el canal Norte; con el «Maldonado» y últimamente con el «Atlántico», ambos en el canal Sud.

Para buques cuya eslora es más grande que la de los remolcadores y que pueden admitir hasta tres pares de flotadores, se podrá contar entonces con un esfuerzo de levantamiento igual a 1150 toneladas.

Otro de los trabajos a realizar durante el quinquenio es el de la construcción de los cascos de las 4 dragas a succión con cortador con bombas de dragado de 800 HP., de las cuales tres ya han sido contratadas con una firma particular. La maquinaria de dichas dragas fué adquirida en cumplimiento de lo dispuesto en el Primer Plan Quinquenal. El 4º casco será construído por administración en el Astillero Central.

Estas cuatro dragas constituirán un aporte apreciable al potencial de dragado de la Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables y estarán destinadas a la apertura de nuevos canales y al dragado de los pasos en el río Paraná. Podrán dragar hasta 40 pies de profundidad.

Por otra parte se ha previsto la construcción de 15 lanchas para efectuar estudios en los ríos y en el Delta del Paraná, de los cuales ya no se puede prescindir dado el plan de estudios y proyectos trazado por la Dirección Nacional. Sus cascos serán de acero soldado y sus máquinas estarán constituidas por motores Diesel.

El plan de realizaciones comprende también 4 balizadores de mar destinados principalmente al balizamiento del Río de la Plata y Punta Indio. Estos balizadores estarán accionados por motores Diesel y estarán equipados con todo lo concier-

te a su destino principal y además podrán trabajar como buques de estudios, especialmente en la determinación rápida de profundidades. Contarán con 2 plumas potentes y podrán llevar dos o tres boyas en cubierta. Tendrán comodidades para su tripulación normal y además podrán conducir marinería extra, ingenieros, operadores y botes especiales de estudios. Podrán permanecer afuera, lejos de sus bases, durante 15 días sin necesidad de recibir viveres, agua potable, etc.

Para cubrir la escasez actual de remolcadores en todas las dependencias de la Dirección Nacional se construirán también 13 buques de ese tipo, de varias potencias, accionados a motor Diesel.

Con el objeto de desarrollar en toda su amplitud el plan de estudios fluviales de la Dirección Nacional se construirán también 14 pontones-habitación con casillería de madera, dotados de todas las comodidades susceptibles de ser ofrecidas en embarcaciones de esa clase a los hombres que habrán de habitarlas. Serán armadas sobre elementos flotantes existentes en la repartición y que actualmente no tienen otra aplicación.

Finalmente, el Segundo Plan Quinquenal comprende la construcción de 2 embarcaciones para el transporte de hacienda por vía fluvial y una chata petrolera para el transporte de nafta en el río Alto Paraná partiendo de una planta distribuidora que Y. P. F. construirá cerca del puerto de Barranqueras. Estas tres embarcaciones están destinadas a la Administración del Transporte Fluvial.

Este vasto plan de nuevas construcciones, gran parte del cual será realizado con el personal permanente de nuestros talleres sin desatender la conservación y el mejoramiento de la flota actualmente en servicio, exigirá gran esfuerzo y dedicación, pues en conjunto suman 55 las unidades a construir. La contribución del personal obrero, técnico y especializado a la realización del plan gubernamental de reactivación del país es de importancia.

b) **El aprovisionamiento de materiales destinados a la conservación, renovación y ampliación del plantel flotante y servicios auxiliares.**

Las provisiones en este ítem son amplias y acordes con las exigencias del plan de realizaciones a cumplir.

Se ha prestado preferente atención a la obtención de materias primas destinadas a la construcción de las numerosas piezas de repuesto de las dragas, de las que una buena parte serán encomendadas a la industria privada. En esta forma se dedicará el máximo esfuerzo a las nuevas unidades y a la conservación del plantel existente.

c) **La renovación y construcción de maquinarias, útiles y herramientas, incluso instrumental destinado a mejorar los planteles y equipos terrestres.**

Además de lo ya mencionado al tratar el **Objetivo General Nº 9**, cabe agregar aquí que de las maquinarias previstas para el Astillero Central y su ampliación, algunas de ellas corresponden a la industria pesada y serán de las más grandes en existencia en el país. Entre ellas podemos citar: una plegadora de chapas de acero de 12 mm. de espesor y 9 metros de largo; un cizalla de chapas de acero de las mismas dimensiones; una máquina para cepillar lordes de chapas de acero de 12,2 metros de largo; una máquina de

cilindrar chapas de acero de 9 mm. de espesor y 6 metros de largo; un horno eléctrico para fundir acero, con una capacidad de 10 toneladas y muchas otras más que sería largo enumerar aquí.

Por su parte el taller de Instrumentos, además de su trabajo normal de construcción de repuestos de precisión para motores Diesel, especialmente en bombas de combustible cuya importación o compra en plaza es muy difícil, se dedicará a la construcción en serie de una cantidad de máquinas universales de calcular cuyo prototipo ha sido preparado y probado durante el Primer Plan Quinquenal. Este esfuerzo constituirá el primer paso en el sentido de conseguir una mayor independencia para la obtención de cierta maquinaria especial de precisión que hasta ahora provenía únicamente del exterior.

Con lo dicho queda, pues, sintetizada la acción que deberá desarrollar la Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables por intermedio de la Dirección General de Astilleros y Talleres en cumplimiento de lo dispuesto en el Segundo Plan Quinquenal de Gobierno.

Se puede esperar con sereno optimismo que ella sea realizada en toda su magnitud dentro del tiempo estipulado y para lograr este resultado debemos seguir estrictamente la atinada recomendación del Excmo. señor Presidente de la Nación, que para nosotros es una orden: de PRODUCIR, PRODUCIR, PRODUCIR.

XIII

Presencia y acción de los agentes civiles de la Nación en la ejecución del Segundo Plan Quinquenal

por el

Director de Personal de la Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables

Señor Ulises Fernández Nardelli

30 de junio de 1953.

Señor Director Nacional;
Señoras; señores:

La gran empresa nacional está en marcha. La consolidación de la independencia económica, para asegurar la justicia social y la soberanía política, es la cumbre culminante del Segundo Plan Quinquenal.

Hacia ella convergen las distintas sendas por las cuales la comunidad argentina asciende portadora de las tres grandes banderas, afanosa por clavar en la cúspide anhelada esos símbolos inmarcesibles de los tres robustos pilares que sustentan la felicidad del pueblo y la grandeza de la Nación.

El Estado y el pueblo, integrantes de la comunidad organizada, son los encargados de ejecutar el magno Plan.

Como agentes del Estado que somos —aunque sin olvidar que también somos pueblo— nos interesa particularmente la acción que aquél debe desarrollar para el cumplimiento de los objetivos que le han sido asignados.

A este respecto, ya el Poder Ejecutivo ha determinado las responsabilidades de cada uno de sus organismos, y entre ellas claro está, las del Ministerio de Obras Públicas. Y dentro de éste, bien sabemos de la magnitud e importancia de la tarea que específicamente corresponderá desarrollar a nuestra vieja y prestigiosa repartición.

Tuvimos ocasión de apreciarla, con detalles claros y precisos, a través de la magnífica conferencia pronunciada al respecto por el señor Director Nacional.

Por conocidos, pues, los objetivos cuyo logro persigue la repartición, yo he de permitirme referir especialmente estas mis palabras, a la acción individual pero armónicamente solidaria que en tal sentido corresponderá desarrollar a los hombres y mujeres compañeros de la repartición, a cuya voluntad y capacidad, entusiasmo y honrados desvelos, queda confiado el éxito final.

Compañeros:

Para el cumplimiento de sus objetivos, la Dirección Nacional cuenta con organismos bien estructurados.

De esa estructura, inerte en sí misma, somos nosotros el elemento que le imprime hábito vital y le permite el funcionamiento.

Deduzcamos entonces la importancia fundamental que nuestra presencia y acción importan en el seno de la organización.

Porque una organización de carácter estructural, trazada en el papel y aun concretada en aspectos formales, puede ser muy buena. Pero esa misma bondad sólo es efectiva si subsiste cuando la organización asume el carácter de funcional, es decir, cuando propuesto el problema, sus cuadros, íntimamente relacionados, comienzan a moverse tratando de dar la mejor solución con la mayor economía de tiempo y esfuerzos.

Y justamente dentro del organismo funcional, jugamos nosotros nuestro papel.

Advirtamos entonces que con nuestra acción, incorporaremos a esa organización buena parte de nuestras virtudes, como también buena parte de nuestros defectos, y que contribuiremos en alto grado a la perfección orgánico - funcional que exige la repartición en este momento, si nos aplicamos con perseverancia y tesón, a fin de que las primeras superen con amplitud a los segundos.

Es preciso, pues, cultivar las virtudes.

De la preocupación que en tal sentido sintamos, serán índices elocuentes nuestro permanente afán por compenetrarnos cabalmente de los altos postulados de la doctrina nacional —conciencia colectiva de la Nación— y la voluntad y honradez que pongamos constantemente al servicio de nuestra capacidad y del deseo de aumentarla.

En tales aspectos, el personal de la administración pública no queda abandonado a sus propios anhelos y recursos.

El mismo Plan Quinquenal establece lo conducente para su adoctrinamiento y capacitación.

En efecto: el objetivo general 13 del capítulo XXVIII - Racionalización Administrativa, determina que el personal de la administración pública debe ser adoctrinado a fin de formarlo en el conocimiento y comprensión de la Constitución Nacional, de los objetivos del mismo Plan y de los principios de la doctrina peronista.

Conocer y comprender la Constitución Nacional, ley fundamental de la Nación, es obligación de toda la ciudadanía, pero es obligación ineludible para los agentes de la administración pública, puesto que han jurado acatarla en su condición de tales, según ella misma lo prescribe.

Conocer y comprender los principios de la doctrina peronista, es obligación de todos los habitantes del país, pues la doctrina peronista, por voluntad del pueblo argentino que la ha adoptado para sí, es doctrina nacional, como lo establece además el artículo 3º de la ley Nº 14.184, ley aprobatoria de los objetivos del Segundo Plan Quinquenal de Gobierno.

Pero si su conocimiento y comprensión es deber para todos los habitantes del país, resulta deber imprescriptible para los agentes al servicio del Estado, pues éste es el encargado de ejecutar los principios justicialistas de que está informada la doctrina nacional.

Y mal puede el Estado llevar a cabo su acción, si sus agentes desconocen los fundamentos que la inspiran así como su orientación.

Que el pueblo conozca y comprenda los objetivos del Segundo Plan Quinquenal —que no son sino la expresión concreta de la doctrina nacional— es asimismo imprescindible para que se persuada de la necesidad de llevarlos a cabo, y en consecuencia se dedique espontáneamente, con iniciativa y entusiasmo, a la tarea que le compete.

Pero para los agentes del Estado, tal conocimiento y comprensión son un imperativo, pues sólo así aquél podrá asegurar la necesaria unidad de acción que el éxito le exige en su condición de principal ejecutor del Plan.

Por otra parte, la Constitución Nacional Justicialista, la doctrina nacional y el Segundo Plan Quinquenal, son las fuentes verdaderas de donde fluyen auténticos el pensamiento del insigne Conductor de la Nueva Argentina, y el alto sentido humanitario de Eva Perón, ilustre Jefa Espiritual.

Su conocimiento y comprensión nos permitirán pues, compenetrarnos hasta sentirlos realmente, de los elevados principios del Justicialismo, movimiento idealista que por establecer el perfecto equilibrio y relación entre el hombre que debe realizarse en la sociedad y la sociedad que debe organizarse para que el hombre logre sus fines, constituye para nuestros tiempos una nueva filosofía de la vida que presta solución a un mundo en franca crisis.

Su Excelencia el señor Ministro de Obras Públicas ha querido proporcionar a todo el personal del Departamento la oportunidad de compenetrarse, en sus aspectos esenciales, de los principios del Justicialismo; por ello, y cumplimentando al propio tiempo el objetivo general 13 antes mencionado, ha dispuesto la organización

de los cursos de adoctrinamiento, cursos que en esta Dirección Nacional, como en las demás reparticiones del Departamento, serán inaugurados en los primeros días de julio próximo.

En cuanto a la mayor capacitación del personal, el objetivo especial 12 del citado capítulo XXVIII - Racionalización Administrativa, determina que en el quinquenio 1953 - 57, en todos los organismos del Estado se realizarán cursos de capacitación y de formación complementaria, con el objeto de promover el perfeccionamiento y desarrollar el criterio y el sentido de responsabilidad social de cada agente.

Para el cumplimiento de tal finalidad, S. S. el señor Subsecretario de Obras Públicas ya ha dispuesto, como medida previa a la creación de una escuela de capacitación que impartirá la enseñanza estimada pertinente de acuerdo a las funciones específicas que le están encomendadas a los agentes del Departamento, que una comisión de funcionarios estudie el proyecto de organización de cursos, planes de estudio y propuesta de designación de profesores.

Los adecuados conocimientos técnicos y generales a impartirse estarán destinados, como lo quiere el objetivo general 14 del citado capítulo XXVIII, a obtener el mejor rendimiento del personal, una mayor eficiencia de los servicios y el máximo rendimiento económico de los gastos públicos, con lo cual es evidente que se tiende a perfeccionar cualitativamente la organización administrativa.

El agente que posea, además de los conocimientos generales, los técnicos especiales para su función, y que al propio tiempo los aplique con criterio y sentido de responsabilidad, permitirá obtener un mayor rendimiento de los gastos públicos, pues si no reuniese tales condiciones, el Estado debería disponer de por lo menos otro agente más para llenar cabalmente esa función, so pena de que la misma, al

no ser debidamente cumplida, acarree una suma de perjuicios sucesivamente encadenados.

Los agentes capacitados integralmente, no sólo beneficiarán al Estado, sino que se beneficiarán a sí mismos, pues tal como lo fija el objetivo especial 13 del capítulo XXVIII del Segundo Plan Quinquenal, durante el quinquenio 1953-57 el Poder Ejecutivo dictará una reglamentación básica general con características de «Estatuto de obligaciones y derechos para el personal de la administración pública», a fin de que, cualquiera sea la preparación inicial y la categoría del agente en el momento de su ingreso, pueda seguir sin obstáculos su carrera administrativa hasta el grado máximo del escalafón, si cumple con los requisitos básicos de capacitación y especialización adecuadas.

Bien se advierte, a través de lo dicho, que los agentes de la repartición tienen abiertos los caminos que conducen a su perfeccionamiento y correlativo progreso.

Deseo no obstante llamar particularmente la atención sobre un aspecto que considero de fundamental importancia: es lo que podríamos llamar la «autocapacitación» del agente en el ámbito de su oficina o taller.

Respondiendo a principios clásicos de la división del trabajo, cuyos resultados son óptimos cuando se aplican con criterio racional, cada agente tiene una tarea o función específica que realizar.

Ahora bien. En orden a su cumplimiento cabal ¿puede el agente sentirse satisfecho de sí mismo si sólo se ciñe a ejecutar estricta y fielmente las directivas recibidas, sin entrar a analizar el asunto que tiene entre manos y el por qué de la tarea que a su respecto debe realizar?

En orden a su calidad de agente integrante de una dependencia organizada ¿puede considerarse satisfecho si limita su acción a su mesa de trabajo, levantando frente a ella como un muro —valga la comparación— que le impida mirar lo que le rodea para desentenderse voluntaria-

mente del resto de la tarea afín que se cumple a su alrededor?

En ambos casos, entendemos que el agente no puede considerarse satisfecho de sí mismo.

Porque es preciso que además de cumplir al pie de la letra con las instrucciones recibidas, también se interese seriamente y con buena intención por conocer el asunto que le ocupa y el por qué de aquéllas, a fin de que ese interés lo lleve, con las limitaciones que su prudencia y buen sentido le impongan, no sólo a conocerlo, sino a comprenderlo y analizarlo, con lo cual podrá quizá brindar incluso, si hubiere lugar, su aporte al perfeccionamiento de la solución, o al menos aprender en el caso de que ella fuera lo mejor que pudiera lograrse.

Además, todos los agentes deben interesarse permanentemente, siempre dentro de un marco prudente y sensato, por conocer qué se hace y cómo se hace a su alrededor; primero, porque ello los conducirá con mayor precisión a comprender la causa y el efecto de su propia labor, y segundo, porque deben estar en condiciones de reemplazar, con la mínima eficiencia necesaria, por lo menos, a cualquier compañero en un caso eventual.

Para ello, no deben esperar recibir instrucciones precisas. No. No es necesario. Por sí mismos deben —claro que con prudencia y medida, repito— interesarse sanamente, mirar en lugar de ver, observar, preguntar... y a tal fin, los agentes deben ser camaradas leales y sinceros, dispuestos a brindarse recíprocamente con amplitud, y los jefes o encargados deben ser maestros dispuestos a enseñar permanentemente.

Bien está, y así debe ser, que cada uno se considere pieza indispensable en el engranaje de su oficina o taller; pero —y esto es lo importante— no debe «hacerse» pieza irremplazable.

Al contrario: debe tratar de forjar su propio «repuesto», sin egoísmos arteros. Por ello, sería defecto grave y síntoma de

mediocridad, el afán que pudiera mostrar un agente por reservarse, total o parcialmente, sin exigiéndose circunstancias especiales, la naturaleza de su función o trabajo, o la forma de ejecutarlo cumplidamente.

En cuanto a los señores jefes o encargados, creo oportuno citar, haciéndolo extensivo a ellos, un claro concepto del Excmo. señor Presidente de la Nación, vertido ante los altos funcionarios de la administración nacional, hace aproximadamente un año.

Dijo en aquella ocasión:

«En el Segundo Plan Quinquenal, el ideal sería que cada funcionario se convirtiera en un maestro para enseñar a los demás lo que él tiene de calificado en su propia alma, y educarlos e instruirlos en la función».

Y también afirmó esto otro:

«No hay jefe malo si el jefe es un hombre capacitado que enseña y aconseja a sus hombres».

Al respecto, señores, deseo hacer una breve acotación, procurando contribuir con el fruto de mi propia experiencia, al logro del fin que se persigue.

Y ella es la siguiente:

En mi larga trayectoria administrativa he debido cumplir a veces —permítaseme la inmodestia— funciones de las que, lo advierto con nitidez, si pude salir airoso fué, fundamentalmente, porque en todo momento traté de poner al servicio de mi actuación, un alto espíritu de comprensión y sentido humano, colocándola al propio tiempo en un marco de recíproco respeto y de real y sincera camaradería, sin que por ello la disciplina sufriese jamás mengua alguna y sin perder nunca tampoco, mi condición de superior jerárquico, porque procuré siempre con tacto y tino, crear, para actuar en él, un respetuoso vínculo de compañerismo y amistoso afecto.

Una estrecha solidaridad que posibilite la efectiva colaboración, debe ser norma

rectora en las relaciones que guarden, sobre todo, quienes cumplen tareas en el mismo lugar de trabajo. Para mantenerla, deben desecharse prejuicios vanos, perdonar y ayudar discretamente a corregir defectos, reconocer y elogiar oportunamente virtudes, y en todo momento ser tolerantes. Y si a pesar de ello alguna desinteligencia surge, la aclaración o la mediación oportunas deben deponer intransigencias inconducentes y restituir la normal cordialidad.

Si tanto en el orden individual como en el colectivo actuamos como queda dicho, cada oficina o taller constituirá una célula generadora de pequeñas pero efectivas realizaciones, que acumuladas y capitalizadas o relacionadas armónicamente, llevarán a nuestra Dirección Nacional a la consecución de las grandes realizaciones que le han sido encomendadas.

Señores:

Los serios deberes que impone el Estado Justicialista emergen de la fundamental función social que, más que ningún otro trabajador del país, cumplimos en relación con el pueblo, toda vez que él nos paga para que sirvamos sus intereses.

Pero también es bueno destacar que en orden al cumplimiento del deber social que tiene cada funcionario, empleado u obrero público, el Estado auspiciará, según lo estableció el Segundo Plan Quinquenal en su objetivo general 16 del capítulo XXVIII, la dignificación de los agentes de la administración pública.

En tal sentido, debemos también brindar nuestro aporte especial.

La administración pública es sumamente sensible en su equilibrio y buen nombre. La mala actuación de uno solo de sus agentes arroja una mancha sobre toda ella. Por tal causa, y por una deformación consuetudinaria que nos viene desde antiguo, el agente público está lamentablemente siempre expuesto —y esto es crudo pero es cierto— a que cada ciudadano vea en él un individuo si no incapaz, por lo

menos poco trabajador y desatento, de cuyo sueldo opina que se trata de una prebenda; todo ello, cuando no lo acusa de delinquir en perjuicio de la administración y por lo tanto del pueblo.

Debemos entonces esforzarnos por borrar tal concepto procediendo en todos los aspectos de nuestra función o tarea, hasta con quizá algún exceso de minuciosidad.

Con ello la función pública y sus agentes se dignificarán recíprocamente, y el país tendrá la organización estatal que anhela el General Perón, Jefe Supremo del Estado.

Tocan a su fin mis palabras. Y ya que tanto he hablado de deberes —y en relación, muy poco de derechos— considero oportuno repetir conceptos de la conferencia que sobre el Segundo Plan Quinquenal pronunciara el señor Subsecretario de Obras Públicas. Dijo entonces el doctor D. Ismael Jorge Saravia:

«En materia de responsabilidad del personal debo destacar —en orden a las instrucciones que el señor Ministro ya ha impartido— que así como el Ministerio ha de ser enérgico en exigir el cumplimiento del deber a cada uno de sus hombres, ha de ser también celoso en velar por un justo y auténtico reconocimiento de sus derechos».

En este orden de ideas, y para el ámbito de esta repartición, puedo asegurarles, en nombre del señor Director Nacional aquí presente, **que quien sea esclavo de su deber, también será señor de su derecho.**

Señoras; señores:

Somos agentes civiles de la Nación; estrechando nuestro círculo, lo somos al servicio del Ministerio de Obras Públicas; estrechándolo aún más, lo somos al servi-

cio de la Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables.

Contribuyamos, pues, con el aporte de nuestros afanes y desvelos puestos al servicio de la mayor eficiencia, para que ella pueda realizar los objetivos de cuyo cumplimiento es responsable.

Recordemos que el señor Director Nacional, en su mencionada disertación, aseguró ante S. E. el señor Ministro, que esta vieja y prestigiosa repartición cuenta para el cumplimiento de su misión, con un organismo cuya idoneidad y pujanza son reconocidas. Y que cuenta con algo más. Cuenta también con el patriotismo de cada uno de sus obreros, empleados y técnicos, de quienes sabe que, cabalmente competidos de la responsabilidad que les alcanza en el éxito de la empresa, sumarán voluntades y redoblarán esfuerzos hasta alcanzar los objetivos previstos.

Con tal declaración, que interpretó sin duda fielmente los sentimientos de que está poseído el personal de la repartición, sin distinguos ni excepciones, quedó intesado nuestro honor y nuestro prestigio.

Tenga la seguridad el señor Director Nacional de que a mi vez interpreto el sentir unánime del personal, cuando le aseguro que el honor y el prestigio del mismo quedará a salvo —si no aumentado— en cuanto dependa de su trabajo y colaboración, pues cada uno y todos solidariamente sabemos —y quién no aprovechará la oportunidad que se le ofrecerá para saberlo— cuál es el aporte que el Ministerio de Obras Públicas de la Nación brindará al éxito del Segundo Plan Quinquenal por intermedio de esta grande y querida repartición y en qué medida ese aporte contribuirá a que el **Plan de Perón para su pueblo** alcance la cumbre del éxito total.



INDICE

	Página
PALABRAS PRONUNCIADAS POR EL GENERAL PERÓN, AL PRESENTAR EL SEGUNDO PLAN QUINQUENAL AL H. CONGRESO DE LA NACIÓN.....	7
CONFERENCIAS:	
I. Por el señor Director General de Planteles, Equipos y Automotores, don Julio Magdalena.....	15
II. Por el señor Director General de Contralor, ingeniero Geremias Eduardo Natri.....	25
III. Por el señor Director de Difusión del Segundo Plan Quinquenal, don Agustín Ares.....	34
IV. Por el señor Jefe de la Oficina de Sumarios, doctor Saturnino Guillermo Varalla.....	44
V. Por el señor Jefe de Despacho de la Subsecretaría, doctor Roberto Julio Méndez.....	51
VI. Por el señor Vicedirector de Contabilidad y Contralor de Trabajos Públicos, don Antonio Mastropasqua.....	57
VII. Por el señor Jefe del Servicio Médico de la Dirección de Asistencia Social, doctor Baldomero A. Crespo.....	65
VIII. Por el señor Director General de Construcción de Elevadores de Granos, ingeniero Carlos A. Vietro.....	78
IX. Por el señor Director General de Construcciones de la Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables, ingeniero León E. Garais.....	93
X. Por el señor Director General de Dragado, Hidrografía y Balzamiento, ingeniero Horacio H. Melo Fajardo.....	104
XI. Por el señor Director del Astillero Central, ingeniero Roberto P. Maresca.....	114
XII. Por el señor Director General de Astilleros y Talleres, ingeniero José M. Courreges.....	119
XIII. Por el señor Director de Personal de la Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables, don Ulises Fernández Nardelli.....	128