

BIBLIOTECA PERONISTA

BP
3972

REPUBLICA ARGENTINA
MINISTERIO DE TRANSPORTES DE LA NACION

“PLANEAMIENTO DE LOS OBJETIVOS DEL
2º PLAN QUINQUENAL EN MATERIA
DE TRANSPORTES”

Por

Ing. D. Lino Camaño

(Conferencia pronunciada en el Salón de Actos del Ministerio
de Transportes de la Nación, el 4 de Agosto de 1953)

Biblioteca del
Congreso

Biblioteca

NTINA

ARGENTINA

Serie A

Nº 4

Handwritten scribbles

BUENOS AIRES

SERVICIO DE BIBLIOTECAS Y PUBLICACIONES DE TRANSPORTES

1953

Comunicación - Aspecto económico
Transporte - Argentina
CF-V-2-6
CF-V-C-14-4

LOS TRANSPORTES EN EL 2º PLAN QUINQUENAL

- 1953 - 1957 -

OBJETIVO FUNDAMENTAL

(XXIII.F.)

B.P.
B.972

En materia de transporte el país tendrá como objetivo fundamental disponer de un sistema orgánico coordinado y racional que satisfaga en forma continua, eficaz y económica todas sus necesidades, a fin de:

- a) asegurar el movimiento de la producción hacia los centros de consumo, puertos de embarque y mercados extranjeros;
- b) facilitar la vinculación entre los núcleos poblados del país y su vinculación con el extranjero, especialmente con los países de Latinoamérica y particularmente con los países limítrofes;
- c) promover el desarrollo demográfico, social y económico del país;
- d) propender al autoabastecimiento de materiales y equipos mediante el desarrollo de la industria nacional concurrente;
- e) las provisiones para la defensa nacional.

Biblioteca del
Congreso

ARGENTINA

Biblioteca del
Congreso

ARGENTINA



I N D I C E

Pág.

| | |
|---|----|
| El planeamiento de los objetivos del Plan Quinquenal..... | 1 |
| Planificación del transporte..... | 2 |
| Reestructuración orgánica | 3 |
| Reconstrucción y equipamiento | |
| 1) Influencia del transporte..... | 6 |
| 2) El Plan Quinquenal para los ferrocarriles..... | 7 |
| 3) Los ferrocarriles para el Plan Quinquenal..... | 9 |
| 4) Factores que se tienen en cuenta para lograr el aumento del tráfico..... | 9 |
| 5) Posibilidad de encarar la solución integral..... | 11 |
| Reconstrucción y equipamiento del resto de los transportes..... | 15 |
| Conclusión | 16 |
| Anexo gráfico | 18 |



Biblioteca del
Congreso

A R G E N T I N A



Biblioteca del
Congreso

A R G E N T I N A

1150*

EL PLANEAMIENTO DE LOS OBJETIVOS DEL PLAN QUINQUENAL

Con el 2º Plan Quinquenal, se incorpora como doctrina nacional, la doctrina 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 con los valores espirituales y los derechos del individuo con los derechos de la sociedad.

Surge de allí como guía y fin el objetivo fundamental que establece: Consolidar la independencia económica para asegurar la Justicia Social y mantener la Soberanía Política.

El plan de transportes que integra esta ley extraordinaria con una preponderancia que inútil es destacar, debió adecuarse al supremo objetivo en su doble papel; como instrumento para que el desarrollo de la economía sea facilitada y como desarrollo técnico en sí mismo al compás del acrecentamiento del resto de las actividades del país.

El primer paso consistió en adecuar a los supremos objetivos del plan, la política en materia de transportes que servirá de guía y meta en las realizaciones efectivas

De esta manera surge el objetivo fundamental que prevé dotar al país de un sistema orgánico coordinado y racional para satisfacer en forma continua, eficaz y económica sus necesidades a fin de:

- a) Asegurar el movimiento de la producción hacia los centros de consumo, puertos de embarque y mercados extranjeros.
- b) Facilitar la vinculación entre los núcleos poblados del país con el extranjero, especialmente con los países de latino-américa y particularmente con los países limítrofes

///

fes.

- c) Promover el desarrollo demográfico, social y económico del país.
- d) Propender al autoabastecimiento de materiales y equipos mediante el desarrollo de la industria nacional concurrente.
- e) Las provisiones para la defensa nacional.

Se incorporan así dos conceptos básicos que marcan la iniciación de una nueva etapa en materia de política de transportes: El primero es el abandono de la prioridad excluyente del sistema flabeliforme, consecuencia de la explotación privada sin conducción estatal, para mantenerlo en forma concurrente con su opuesto, el sistema fusiforme que permite el desarrollo e incremento de las economías regionales; y el segundo, que encara decididamente el camino que ha de conducir a la aspiración del autoabastecimiento progresivo de todos los medios de transporte liberándoles de las contingencias y fluctuaciones del mercado internacional.

Para el logro de estos objetivos es necesario reorganizar el servicio público en su aspecto integral para el afianzamiento de las zonas económicas creando simultáneamente un régimen especial de tarifas justicialistas sobre bases que respondan al concepto de propender al desarrollo de aquellas

Los instrumentos son la prestación estatal y la prestación privada y los medios para que ambos respondan a las necesidades del país, la reestructuración orgánica y reconstrucción y equipamiento por un lado, y la conducción estatal y la cooperación de las provincias por el otro.

Es decir que sin perjuicio de los alcances del art.40 de nuestra Carta Fundamental, la explotación privada en manos de cooperativas de la producción o de pequeños transportadores agremiados; especialmente en las ramas automotor y fluvial de cabotaje, se mantendrán como complemento debida-

///



///te encauzado y conducido por el Estado, a fin de que integre el sistema orgánico del transporte interior sin establecer condiciones que atenten contra la economía nacional, y en cambio faciliten el intercambio entre todas las regiones del país.

PLANIFICACION DEL TRANSPORTE

Establecido el objetivo fundamental, rindiendo los medios de transporte y disponiendo convenientemente los instrumentos para su integración y eficiencia, se fijaron los alcances de esta planificación a fin de:

- a) Asegurar la prestación de los servicios con regularidad, rapidez, economía y seguridad.
- b) Propender al desarrollo y fomento de las economías regionales para obtener al mismo tiempo el adecuado equilibrio demográfico.
- c) Lograr la autarquía en el movimiento esencial de pasajeros y cargas y el mínimo consumo de materiales críticos.
- d) Concurrir al logro de una adecuada descentralización industrial.

REESTRUCTURACION ORGANICA

La reestructuración orgánica fué planificada desde dos planos distintos: El primero tiene conjuntamente con el régimen tarifario a lo siguiente:

- a) A la integración de todos los medios como unidad funcional a fin de evitar superposiciones antieconómicas, posibilitar la utilización conjunta, facilitando las combinaciones adecuadas y obtener al mismo tiempo el mayor beneficio social.
- b) A la máxima utilización de las vías navegables mediante el ordenamiento progresivo de los dragados y el incremento de las flotas fluviales.
- c) Unificación y enlaces de puertos y terminales.
- d) Encauzar el transporte por los medios de mínimo con-

Biblioteca del
Congreso

ARGENTINA

- /// e) Facilitar la reactivación, desarrollo y consolidación de las economías regionales y la descentralización industrial.
- f) Asegurar el abastecimiento normal del consumo esencial de la población.
- g) Abaratar el transporte y obtener el máximo rendimiento de sus instalaciones, medios y servicios.

El segundo tiende exclusivamente al logro del aumento de la capacidad operativa mediante un reajuste orgánico de la explotación y regímenes de trabajo.

Para ello la estabilidad económico-financiera de la explotación del sistema nacional de transporte será consolidada mediante la adecuada y permanente racionalización técnica y económica de los servicios y el perfeccionamiento del contralor de las empresas privadas prestatarias.

Complementando estas medidas en el planeamiento de los objetivos se ha señalado con primordial importancia, la organización racional de las estaciones terminales creando mercados de concentración y zonas industriales concurrente a fin de:

- a) Posibilitar su utilización conjunta por los distintos medios de transporte
- b) facilitar los transbordos, combinaciones e intercambios, disminuyendo el costo de los mismos.
- c) lograr la concentración de los servicios públicos de conveniencia para los usuarios del transporte.
- d) obtener el aprovechamiento eficiente de las instalaciones, utilaje, edificios, etc.

De igual manera los accesos ferroviarios y camineros a las grandes ciudades serán reestructurados, con autofinanciación, coordinándolos entre sí a fin de que:

- a) respondan a las necesidades del tránsito de carga y pasajeros, y a su economía;

///



- ///
- b) permitan la racionalización de playas de clasificación y distribución del movimiento de pasajeros y cargas;
 - c) posibiliten el uso racional conjunto de estaciones terminales y talleres;
 - d) concurren a la solución de los problemas generales de urbanización y transporte urbano, de acuerdo con el progreso de los núcleos pobladores.

En cada uno de los sistemas se ha previsto una serie de obras no excesivamente costosas, pero si concurrentes con la racionalización operativa que tienden a los mismos fines.

Así, la red ferroviaria será sistematizada e integrada con el objeto de:

- a) Establecer enlaces directos de relación regional;
- b) posibilitar el tráfico combinado y de enlace;
- c) modernizar las centrales de clasificación y mejorar las líneas y la señalización;
- d) aumentar la capacidad de transporte, disminuyendo estadías y movimientos e incrementando, consecuentemente el rendimiento de parque móvil.

La flota fluvial será ampliada, a fin de asegurar en forma conveniente el transporte de la producción a los mercados consumidores y puertos de embarque del país, y con el objeto de realizar eficientemente los servicios de combinación ferro-fluvial y caminero-fluvial.

A tal fin, se consideran todos los medios de transporte como una unidad nacional, lo que hace factible en estos momentos la combinación del sistema de transporte ferroviario y caminero con el sistema de transporte fluvial, con abaratamiento extraordinario de los costos de los transportes y por lo tanto con abaratamiento general de los gastos de producción, que, en última instancia, tienen por beneficiario directo también al Pueblo.



///

La flota marítima de ultramar y de cabotaje que es un orgullo nacional, debe mantener su actual ritmo operativo, para lo cual se han proyectado modernos y eficientes talleres de reparación cuyo objetivo no es solamente el señalado, sino evitar el drenaje de divisas y la inmovilización en el extranjero en trabajos corrientes de mantenimiento.

Con esas medidas y las adquisiciones previstas se podrá:

- a) asegurar el transporte de la producción nacional a los mercados de consumo y el consiguiente abastecimiento nacional;
- b) promover la reactivación general de todo el litoral marítimo argentino y sus zonas de influencia mediante servicios permanentes, adecuados y regulares;
- c) asegurar la participación del país en el comercio marítimo internacional.

Del mismo modo se han previsto medidas de racionalización para el servicio de automotores y para el de la aviación mercante y, con carácter general, las industrias dedicadas a la producción, construcción, recuperación y mantenimiento de materiales, equipos, vehículos, etc., necesarios para el transporte, serán auspiciadas preferentemente por el Estado, mediante:

- a) Su apoyo técnico y financiero;
- b) Dando facilidades para la instalación de nuevas industrias de reconocida eficiencia técnica;
- c) Con su intervención directa como empresario en aquellos casos en que la industria privada no se interese.

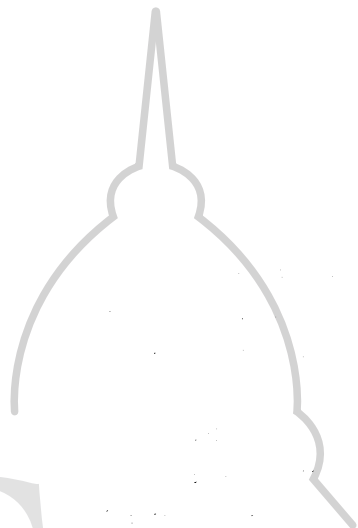
RECONSTRUCCION Y EQUIPAMIENTO

1 - INFLUENCIA DEL TRANSPORTE

a) Importancia

El Plan Quinquenal procura la reactivación económica del país. Para ello deben ponerse en juego los distintos factores que permitan el logro de esa finalidad.

///



Biblioteca del
Congreso

ARGENTINA

///

El país cuenta con suficientes materias primas; con ellas y con el factor humano se procede a la industrialización. Como consecuencia se realiza el Plan de Obras Públicas y se aumenta el nivel medio de vida.

El comercio distribuye la riqueza obtenida por la industrialización de la producción.

No hay industrialización sin radicación y fijación al suelo por factores etnográficos y económicos. No hay plan de Obras Públicas si no hay aprovechamiento. Pero no hay nada de nada si no se cuenta con el transporte que ha de distribuir la producción repartiendo la riqueza.

b) Necesidad de aumentar el tráfico

Los ferrocarriles son sin duda los instrumentos de transporte que absorben el mayor volumen de tráfico.

El transporte ferroviario de la Argentina mueve la casi totalidad de las cosechas y la producción en general.

Actualmente los ferrocarriles permiten el transporte del grueso de las cargas internas pero deben preverse las nuevas corrientes de tráfico originadas como consecuencia del florecimiento de las zonas económicas.

Cuando entre en vigencia plena la realización de la obra que se encara, podrán surgir dificultades si no se prevé de inmediato la forma de encarar los transportes para que aumentando el tráfico estén acordes con el ritmo de la Nación.

Para lograrlo se ha proyectado un plan integral basado en la experiencia acumulada, en los regímenes de explotación y de tráfico cuyos detalles se verán más adelante.

2 - EL PLAN QUINQUENAL PARA LOS FERROCARRILES

Hasta ahora todo lo relativo al Plan

///



Biblioteca del
Congreso
A R G E N T I N A

///Quinquenal se ha referido a las obras que el mismo importa y a lo que hay que hacer para que pueda realizarse.

Por ello deben distinguirse dos cosas en lo relativo a los ferrocarriles y por analogía para los otros medios de transporte, la primera puede denominarse "El Plan Quinquenal para los Ferrocarriles y la segunda "Los ferrocarriles para el Plan Quinquenal".

Una es de realización mediata, como todo el plan, ya que forma parte del mismo, y depende en gran parte del extranjero para la renovación e incremento de material. La otra es de realización, inmediata, y sin la cual puede fracasar la obra encarada; puede y debe realizarse ya, en este momento, valiéndose de todo, aporte humano, materiales nacionales o importados, nuevos o reacondicionados, etc.

En el Gráfico N° 4 se han separado estos dos planes.

En la parte relativa a este ítem, o sea el considerado como mediato, deben realizarse tres obras fundamentales en los ferrocarriles. Estas son:

- 1°.- Nuevas líneas.
- 2°.- Renovación de vías y material rodante y de tracción.
- 3°.- Modernización del plantel y equipo.

Lo primero significa colonización, la solución de problemas demográficos, incremento del tráfico internacional, nuevas corrientes de transporte, etc. que se traducen en una creación de riqueza.

Lo segundo significa sustituir el material de vías, el rodante y el de tracción, con lo cual se logra el aumento de tráfico y más transporte. Todo lo cual permite lograr mayor producción.

Lo tercero significa el empleo de sistemas modernos de transporte en reemplazo de lo existente tales como la electrificación, y la tracción Diesel con lo cual se logra



///gra mayores velocidades y menos improductivos que significan de inmediato, economía.

Todo esto forma parte de lo que debe hacerse en el tiempo de realización del Plan Quinquenal.

3 - LOS FERROCARRILES PARA EL PLAN QUINQUENAL

Se ha dicho que para realizar el Plan Quinquenal, es menester contar con los ferrocarriles, estos deben cumplir con las obligaciones que importan las exigencias actuales del tráfico, previendo además hacer frente a un incremento relativamente grande en los transportes.

El plan inmediato como se lo ha llamado, consta de dos partes que tendrán principio, ejecución y realización de inmediato.

La primera es la que se puede llamar plintangible, es algo que no puede lograrse sino con el interés y el patriotismo del personal que debe llevarlo a la práctica, tratando de producir más y mejor en cada día que pasa.

La segunda o sea el plan de realización propiamente dicho podrá verse en el gráfico N° 3 se lo ha dividido en dos partes, una que se refiere a la renovación de vías y otra al aumento de material rodante y de transporte.

Mientras lo primero permite mayor capacidad de transporte, lo segundo significa un incremento del volumen de tráfico.

Ambas cosas, como podrá verse en el gráfico, significan la realización inmediata de una serie de trabajos y obras así como la adquisición de material de transporte en cantidades suficientes para lograr el incremento de tráfico necesario para realizar la obra del Superior Gobierno Nacional.

4 - FACTORES QUE SE TIENEN EN CUENTA PARA LOGRAR EL AUMENTO DE TRAFICO.

El tráfico ferroviario es función directa de dos factores variables, que son: La Capacidad de transporte y el volumen que es posible soportar.

///



///

Vale decir que se puede considerar el tráfico como físicamente al caudal, obtenido por el volumen movido en la unidad de tiempo.

Para que aumente el caudal hay que mover más volumen en el mismo tiempo.

Físicamente, en el caso de los fluidos esto se traduce en diámetro de cañerías y en velocidad de pasaje; en el caso de los ferrocarriles puede hacerse un parangón que para mayor claridad se lo ha representado gráficamente en el croquis N° 3.

Puede verse en el mismo, que construyendo nuevas vías o duplicando las existentes por una parte, y mejorando su estado general por la otra, se consigue un aumento de la capacidad de transporte. En efecto, inútil es destacar que ambos factores permiten nuevas rutas de tráfico y mayor velocidad en el transporte.

Figuradamente, equivalen al aumento del diámetro de las cañerías y a la velocidad de los fluidos.

Por otro lado, el aumento del material rodante y de tracción, y el mejor aprovechamiento de esos elementos y de los demás existentes, factor intangible, como se lo designó en las consideraciones generales, dan sin lugar a dudas un aumento del volumen de tráfico.

También esto en forma figurada puede interpretarse con el ejemplo: significan más volumen, en menos tiempo, o sea mayor velocidad.

El aumento de la capacidad de transporte y el del volumen de tráfico significan pues mayor caudal.

Este mayor caudal representa incremento de tráfico en términos ferroviarios, el que debe aumentar progresivamente durante todo el tiempo de realización del Plan quinquenal.

///



///

El aumento de tráfico progresivamente significa como ya se dijo producción, industria y comercio y Plan de Obras Públicas, vale decir el Plan Quinquenal propiamente dicho.

Más adelante se verá la forma de realizarlo teniendo en cuenta:

- 1º.- Renovación inmediata y adaptación de vía y obras a las exigencias del tráfico.
- 2º.- Reparación de material rodante y de tracción.
- 3º.- Ordenamiento de tráfico o lo que se ha llamado "factor intangible".

5 - POSIBILIDAD DE ENCARAR LA SOLUCIÓN INTEGRAL

a) Renovación de vías

La renovación de vías puede realizarse mediante la reestructuración de la infraestructura y la reposición del material de la superestructura.

Para ello debe contarse con materiales metálicos de importación en cantidad suficiente y con durmientes o traviesas que alcanzaría a cifras extraordinarias.

Aun en el caso de tener suficiente cantidad de materiales de vías, se presente el problema de que no es fácil encarar la renovación sino dentro de un plan de trabajos que deben realizarse en forma simultánea con el tráfico, entorpeciendo en lo mínimo posible para no afectar los servicios ferroviarios.

Por otro lado las importaciones previstas deben tener correlación con el Plan Siderúrgico de la Nación programado por el Superior Gobierno y aunque pudiese por el momento contribuir a aliviar esa situación, no es prudente dar preferencia a este tipo de importaciones, que deben ceder su prioridad a otras que no es fácil prescindir.

También se requerirá la provisión de
elementos de modernización en cifras muy elevadas que posiblemente



///te no podrán ser provistas por las explotaciones forestales nacionales que prácticamente han agotado sus reservas.

Todo eso dá la seguridad de que si bien es posible encarar la renovación de nuestras vías como obra integrante del Plan Quinquenal, es difícil recuperar las cuotas no cumplidas de los últimos años de su explotación privada, dentro del período que media entre 1953 y 1958.

En los estudios previos, se ha encarado la renovación tomando como base el valor adquisitivo de obras tipo y las necesidades a cubrir, de modo de compensar parcialmente el déficit de los últimos años para establecer el equilibrio.

Por ello se encara la renovación de las vías dentro de las actuales posibilidades, prescindiendo en lo posible de la importación, pero exigiendo al máximo la capacidad constructiva del país a fin de que se llegue a una solución inmediata.

Será necesario consolidar la infraestructura y balastar con piedra grandes extensiones en tiempos mínimos, y reparar las vías aprovechando los materiales existentes y los de posible importación en forma integral.

Ello significa la planificación de los trabajos con criterios técnicos que aseguren verdaderas soluciones realizables de inmediato.

Habrá que aprovechar el material existente, incrementar la producción del país, operar con elementos mecanizados, estimular la mano de obra y en fin, dar un ritmo a las tareas muy superiores a las acostumbradas. Habrá también que proceder sin contemplaciones, llegando hasta el levantamiento de líneas o ramales secundarios o de escasa importancia de los que pueda prescindirse sin perjuicio de los superiores intereses de la Nación, y hasta apartarse de las normas que la costumbre ha consagrado hasta este momento como inamovibles.



///alcances, que debe realizarse de inmediato y sin suspender el tránsito.

La tarea es difícil pero no imposible, palabra que debe ser desterrada cuando se encaran obras de la magnitud de la presente.

Estas obras que recibirán también la ayuda de los materiales importados y sobre los cuales se han hecho las suficientes provisiones, significarán la obtención de una mayor capacidad de transporte lo que ha de traducirse en menores tiempos.

Esta renovación traerá igualmente importantes economías de inversión. En los estudios preliminares se ha determinado exhaustivamente los diferentes resultados que pueden alcanzarse según sea la tasa de renovación aplicada.

De esa manera y sobre la base de que actualmente la edad media de las vías es de 37 años, según los planes puede llegarse al finalizar el Plan Quinquenal a una edad de 32 años y a realizar economías de explotación de casi 120 millones de pesos anuales.

b) Renovación del Parque Móvil

El aumento del material de tracción y del material rodante que significa incremento de tráfico, se encara:

1º.- Mediante la adquisición o construcción de nuevas unidades.

2º.- Mediante la reparación del material existente.

Para lo primero no quedan más que dos caminos: uno con la importación, otro, construyéndolas en el país.

Las razones que hacen poco aconsejable la importación global para satisfacer las necesidades actuales, son aquellas que derivan del propio Plan Quinquenal que en su capítulo pertinente trata del fomento e incremento de la explotación industrial.

///

La fabricación nacional ha demostrado ya el alto progreso de nuestra industria ferroviaria, e indudablemente puede hacerse mucho aún, pero seguramente no será posible contar con una producción que abastezca a los ferrocarriles con la premura que las circunstancias lo exigen.

Para lo segundo, o sea la reparación de material rodante se arbitrarán todos los medios disponibles a fin de habilitar en el menor tiempo posible los vehículos que están *inmovilizados* o que no puedan soportar un trabajo intensivo como el que ha de exigírseles.

Hasta ahora los talleres ferroviarios de reparación *han* trabajado en las tareas de conservación ordinaria, desde ahora deben abocarse a la reconstrucción lo que seguramente no podrá alcanzar el ritmo requerido por las circunstancias.

Esas razones permiten llegar a la conclusión de que los talleres ferroviarios son insuficientes actualmente para las exigencias que requiere la puesta en servicio de todo ese material.

Pero la industria privada, pujante y vigorosa hoy no lo es.

Entonces solo cabe programar el trabajo distribuyéndolo en toda la industria nacional de modo que solucione la escasez y la falta de importación.

Contando pues con todos los vagones disponibles y con los que eventualmente se importen o fabriquen en el país, el volumen que ellos puedan mover se verá incrementado en forma extraordinaria.

Es interesante constatar como se ha previsto salvar los déficit de tracción y remolque tomando como índices las cifras del año 1946 correspondientes al último ejercicio de los ferrocarriles cuando estaban en manos privadas, el año 1951, último del 1er. Plan Quinquenal, el año 1952 "año *crisis*".



///mico" o de transición y el año 1957 en que finalizará el 2º Plan quinquenal.

c) Ordenamiento del tráfico.

El tráfico no puede aumentar simplemente con la renovación de vías y con el aumento del material rodante y de tracción, debe también reordenarse.

Este reordenamiento depende de muchos factores, algunos materiales como la solución de los menores recorridos, mediante la construcción de nuevos empalmes y ramales de enlace, y la racionalización de las operaciones mediante plataformas modernas de clasificación y terminales de carga.

Otros factores son de reglamentación de los transportes tendientes a disminuir los tiempos improductivos habilitando ferriados, restringiendo los permitidos para carga y descarga, formando trenes directos expresos o semiexpresos o bien aprovechando las corrientes de vacíos.

Finalmente hay otros factores, los que se han denominado intangibles que dependen de la colaboración de todos teniendo por norma y por fin el patriotismo y el deseo de que el Plan quinquenal deje de ser Plan para ser Obra.

RECONSTRUCCION Y EQUIPAMIENTO DEL RESTO DE LOS TRANSPORTES

En la misma forma que se ha encarado la reconstrucción y equipamiento de los ferrocarriles, se planearon los restantes sistemas de transportes.

En materia de renovación el problema no es tan urgente ya que tanto la flota de ultramar como la automotora y la de navegación aérea están constituidas en su mayor proporción por unidades modernas de modo que el problema se redujo al equipamiento para satisfacer las necesidades previstas y el incremento proyectado a sus propias actividades.



///

De todas ellas se dió primordial importancia a la flota fluvial de empuje, ante el enorme campo que le está reservado; a dotar de unidades apropiadas para el cabotaje marítimo a fin de impulsar y facilitar el desarrollo de la patagonia; y a las empresas nacionales de automotores de carga a fin de facilitar los servicios combinados dentro de un plan de coordinación y concurrencia operativa.

En materia de talleres de reparación y conservación especialmente para las flotas de navegación se ha trabajado intensamente a fin de equipar de inmediato a los existentes y de iniciar las obras definitivas para la instalación de una planta integral de fabricación y reparación con miras a constituir parte activa de los futuros astilleros que también se prevén.

CONCLUSION

En resumen el planeamiento de los objetivos especiales del 2º Plan Quinquenal ha buscado especialmente:

- a) Lograr una renovación intensiva de las instalaciones fijas, móviles y planteles de conservación;
- b) la capacitación de los talleres de conservación;
- c) el incremento de los talleres de fabricación estatales y privados;
- d) el equipamiento en materia de planteles para la conservación con los elementos modernos de mayor rendimiento;
- e) el incremento y fomento de las construcciones en el país de todos aquellos elementos que conviene independizarse de los mercados extranjeros;
- f) las adquisiciones imprescindibles para atender la creciente demanda de transporte.

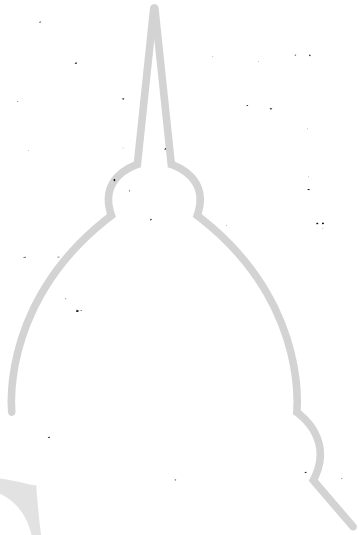
Es decir que si bien en general no se

///



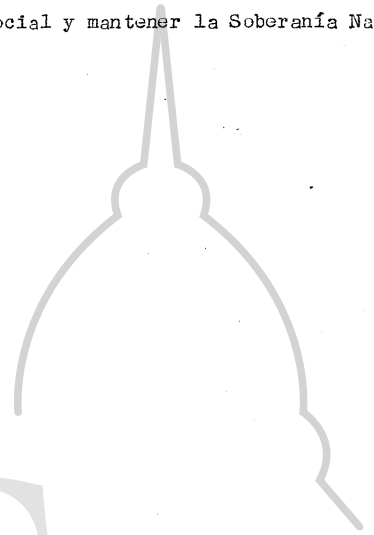
///incorporará gran número de unidades de transporte, la renovación integral de los actuales sistemas permitirá el máximo aprovechamiento; la adecuada conservación mejorará el índice de utilización y la racional explotación aumentará el potencial del transporte.

Con ello el Ministerio de Transportes habrá contribuido a consolidar la independencia económica para asegurar la Justicia Social y mantener la Soberanía Nacional.



BC
Biblioteca del
Congreso

A R G E N T I N A



BC
Biblioteca del
Congreso

A R G E N T I N A

ANEXO GRAFICO

- Gráfico 1) Reestructuración y racionalización del transporte
- Gráfico 2) Transportes, objetivos fundamentales
- Gráfico 3) Incremento de tráfico
- Gráfico 4) Vinculación del Plan Quinquenal con los ferrocarriles.-



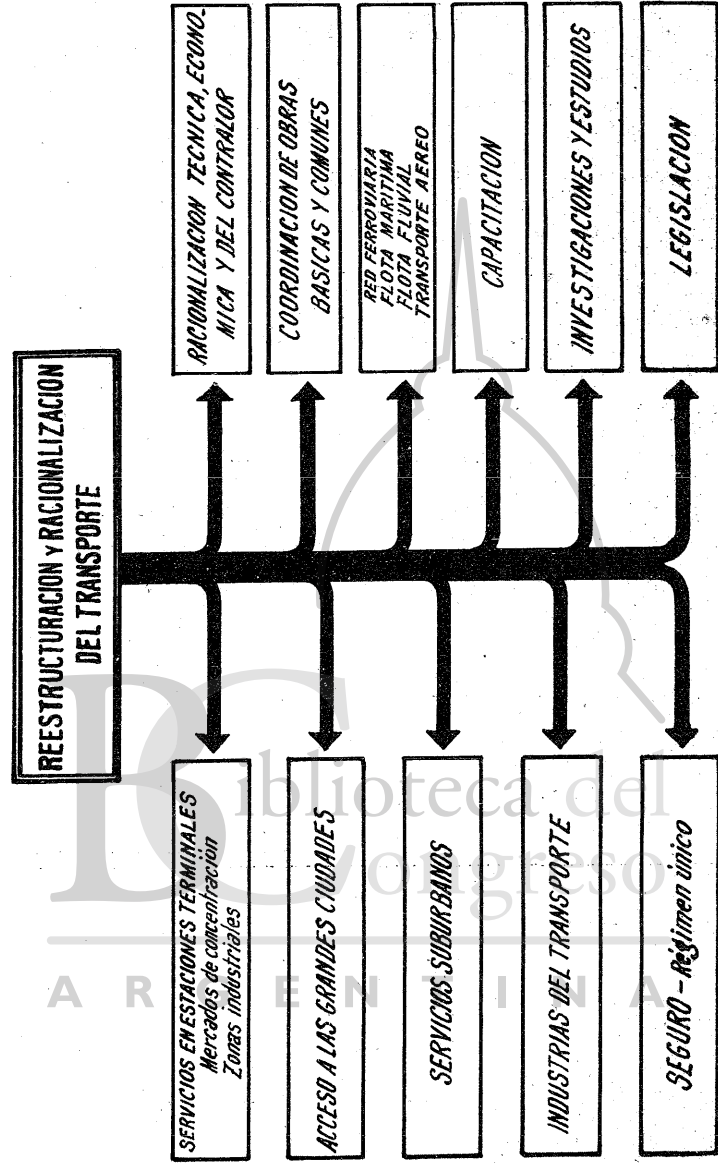
Biblioteca del
Congreso

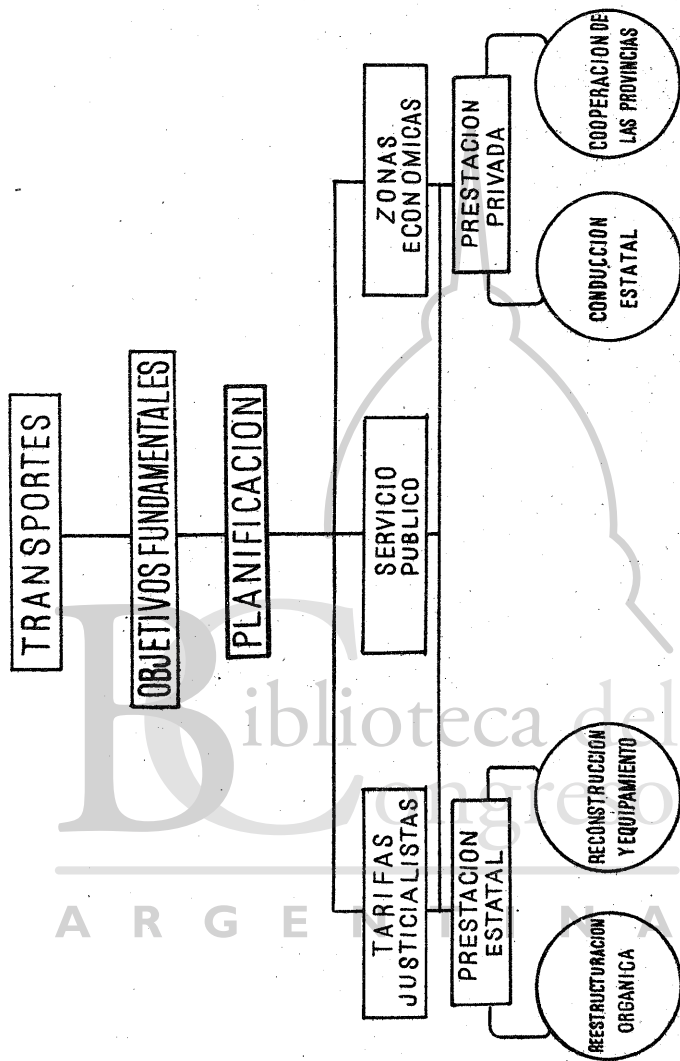
A R G E N T I N A



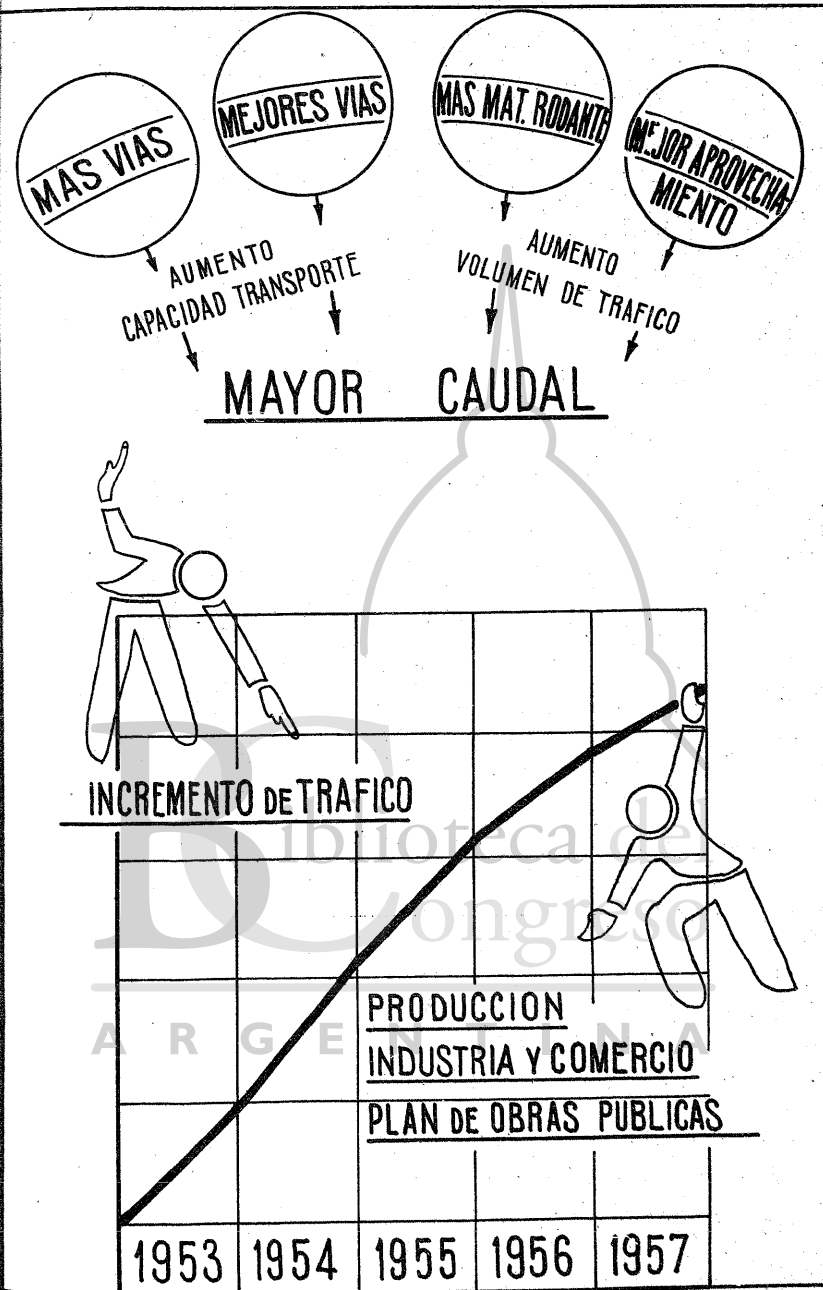
Biblioteca del
Congreso

A R G E N T I N A





Biblioteca del
Congreso
ARGENTINA



VINCULACION DEL PLAN QUINQUENAL CON LOS FERROCARRILES

