



CAMARA ARGENTINA DE SERVICIOS
DESARROLLO E INDUSTRIAS FERROVIARIAS

Propuesta organizacional del Estado ferroviario

Propuesta organizacional para la optimización y desarrollo de la estructura estatal en el ámbito ferroviario.

Índice

Introducción	3
Ferrocarriles Argentinos S.E	5
Gerencias Regionales	6
Gerencia de Administración de Tráfico y Peaje	7
Gerencia de Planificación e Ingeniería	7
Control de gestión	8
Agencia de Investigación, Reglamentación y Normativa	9
Instituto Argentino del Transporte Ferroviario	14
Ámbito Institucional Político del Transporte Ferroviario	14

“El ferrocarril hará la unidad de la República Argentina mejor que todos los congresos. Lo congresos podrán declararla UNA E INDIVISIBLE; sin el camino de hierro que acerque sus extremos remotos, quedará siempre divisible y dividida contra todos los decretos legislativos.”

Juan Bautista Alberdi

Introducción

Si nos hiciéramos la pregunta de ¿Cuál es el aspecto fundamental a encarar en la transformación del sistema de transporte ferroviario?; muchas respuestas se enfocaría en la inversión en infraestructura de vía, señalamiento, material rodantes, etc. Si bien estas afirmación son correctas desde algún punto de vista, lo principal y fundacional en términos de la gestión será la organización.

En estos momentos vamos a proceder a llevar a cabo el análisis del término organización que nos ocupa, pero antes de eso es importante que conozcamos el origen etimológico del mismo para así entender mejor su significado. En este sentido, tenemos que subrayar que esta palabra procede del griego *organón* que puede traducirse como “herramienta o instrumento”.

Una **organización** es un **sistema** diseñado para alcanzar ciertas metas y objetivos. Estos sistemas pueden, a su vez, estar conformados por otros subsistemas relacionados que cumplen funciones específicas.

En otras palabras, una organización es un **grupo social formado por personas, tareas y administración**, que interactúan en el marco de una estructura sistemática para cumplir con sus objetivos.

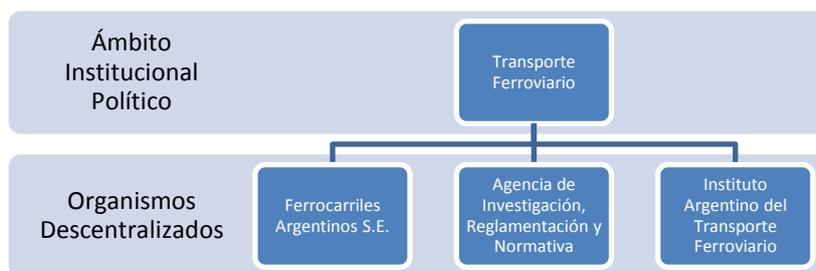
Cabe destacar que una organización sólo puede existir cuando hay personas que se comunican y están dispuestas a actuar **en forma coordinada** para lograr su misión. Las organizaciones funcionan mediante **normas** que han sido establecidas para el cumplimiento de los propósitos.

Asimismo es fundamental que para que esas organizaciones puedan realizar las tareas que se le han encomendado y para que puedan lograr los fines que se han marcado, es necesario que cuenten con una red de recursos. Entre ellos deben incluirse los humanos, los tecnológicos, los económicos, los inmuebles, los naturales o los intangibles.

Con estos conceptos en mente, podemos comenzar a pensar en algunos criterios para la definición de una organización acorde a los lineamientos anteriormente planteados. Para esto es necesario plantear una primera división que se basa en los ámbitos “institucionales directamente vinculados a la gestión

administrativa del Estado Nacional” y los ámbitos “descentralizados de gestión técnica, normativa y reglamentación, operativa y administrativa”.

El porqué de esta primera división, se basa en la necesidad de distinguir entre aquellas gestiones más circunscriptas a la gestión política y aquellas mayormente enfocadas a las gestiones técnicas, que servirán como asesoría a marco de decisiones en el ámbito político.



Este esquema lejos se encuentra de pretender ser un principio de organigrama, sino que se pretende reflejar una división esquemática de los dos cuerpos mencionados.

Ahora bien, esta división encuentra su fundamento en pretender consolidar estructuras de organización en las que cada una no someta en forma directa a la otra, en la búsqueda de sus misiones fundamentales. En este sentido, podemos ejemplificar que en términos de planificación y gestión ferroviaria, los tiempos resultan necesariamente mucho más prolongados que el de una gestión de talla política, donde las administraciones del ejecutivo deben someterse a cada 4 años a una evaluación electoral, que de hecho comienza su proceso de postulación prácticamente un año antes.

Por lo tanto, lo que se pretende con la separación es que los organismos descentralizados, posean una dinámica acorde a la gestión propia que desarrollan, y que sus autoridades no se encuentren sometidas temporalmente como sucede en los otros ámbitos, de tal modo que se desarrollen transacciones de poder (“la puja en las decisiones”) que redunden en conjugar las decisiones de lo político, público y lo técnico.

Para esto se debe pensar, diseñar y poner en práctica organizaciones descentralizadas estructuradas sobre bases mayormente enfocadas a poseer la mejor independencia necesaria y posible. Además de lo hasta aquí expuesto, en referencia particular al tipo de estructura administrativa, los Organismos Descentralizados dependen funcionalmente de la Administración Central. Sin embargo, la organización descentralizada

dispone de capacidad propia de decisión, y personería jurídica propia solo en el caso de los entes autárquicos. Dichos organismos pueden clasificarse en tres tipos según el alcance de su autonomía jurídica. Son Descentralizados cuando disponen de capacidad decisoria, Autárquicos si además disponen de recursos financieros o ingresos propios y Autónomos, cuando se suma a los atributos anteriores la elección de sus propias autoridades.

Es entonces que se entiende que las figuras deberían, por lo menos ser Autárquicas, con un compromiso de alcanzar en un corto plazo la jerarquía de Autónomas.

Hasta aquí hemos barrido algunos aspectos básicos sobre la organización general, en el ámbito del transporte ferroviario. Pasemos entonces, al análisis de los tres órganos mencionados:

- Ferrocarriles Argentinos S.E.
- Agencia de Investigación, Reglamentación y Normativa.
- Instituto Argentino del Transporte Ferroviario.

Vale la pena resaltar y repetir que los temas en trato y a tratar a continuación, no pretenden reflejar un organigrama ni una estructura de gestión, lo que se busca es dar un contexto de organización, donde principalmente se representen ideas básicas para el desarrollo propio de las posibles estructuras.

Ferrocarriles Argentinos S.E.

En función del alcance territorial, tan extenso que deberá poseer la sociedad, se considera prudente buscar una estructuración regional. Que al mismo tiempo brindará un carácter que mayor federalismo a la gestión, en tanto se discutan presupuestos por región con su correspondiente administración. Asimismo, resultará prudente que el funcionamiento de cada administración quede establecido geográficamente dentro de la misma, generando puestos de trabajo locales, formación de recursos y por sobretodo la percepción local de las necesidades y comportamientos del mercado. A los efectos ilustrativos se muestra un ejemplo de división geográfica regional de la estructura.



- Región Norte Grande.
- Región Centro.
- Región Nuevo del Cuyo.
- Región Patagónica.
- Región Buenos Aires.

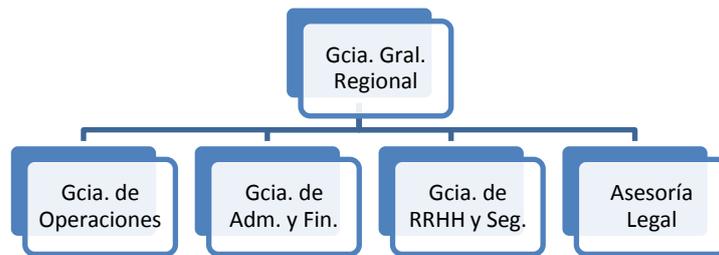
Con este principio de organización queda por definir el relacionamiento directivo, y pautas básicas para las estructuras regionales.

Ya de la Ley 27.132 surge un lineamiento de representación en el directorio de la sociedad, por lo tanto este aspecto se encuentra delineado, por lo menos en un principio básico. Sin entrar en las cuestiones técnico jurídicas correspondientes a las Sociedades del Estado, que no es materia que se aborda en este trabajo. Se puede imaginar/proponer el siguiente diagrama para representar las relaciones funcionales de la sociedad.



Gerencias Regionales

Es de esperar que cada Región establezca estructuras básicas para gestión operativa y administración, en principio con sus característicos organigramas, sujetos a las trazas asignadas.



En la interacción entre regiones incluso se puede imaginar la concreción de acuerdos entre estas, a efectos de administrar ciertos tramos, que por su pequeñez o por ser exclusivamente de paso sin operaciones críticas, resulte de mayor eficiencia la intervención de otra región.

Gerencia de Administración de Tráfico y Peaje

En este modelo, en principio, se presenta la necesidad de un control operativo de tráficos descentralizado y operado por cada región. Más precisamente, las autorizaciones de tráfico son operadas regionalmente. Por lo tanto, la Gcia. de Administración de Tráfico y Peaje, que se presenta en el esquema anterior representa un sector central administrativo que se nutre de las informaciones de las regiones a modo de asesorar a la Gcia. Gral. y resolver aquellas cuestiones inherentes a los peajes, no cumple funciones operativas.

Gerencia de Planificación e Ingeniería

Si bien se viene planteado una estructura más bien enfocada a un esquema descentralizado, en el caso de esta área resulta, en principio, un esquema central que permita la planificación con unidad de criterio y una visión global del asunto. No obstante esto, se entiende que las necesidades y la información de base para el desarrollo de la función provendrían de los ámbitos locales de cada región. Pero en pos de una adecuada planificación y que además será de alto impacto sobre los presupuestos regionales, resulta adecuado el desarrollo desde la administración central, por lo menos durante el tiempo necesario que se requiera para la estabilización del sistema.

Por otro lado, es dable dedicar unas líneas a resaltar la importancia del desarrollo de un sector/área muy potenciada, que se dedique al desarrollo de las ingenierías básicas, ejecutivas y presupuesto, de la obras a realizarse.

Más allá, que existen algunas líneas de pensamiento que sugieren la inclusión de las ingenierías o proyectos ejecutivos, como parte de la obra contratada; este esquema dentro de ciertos tipos de contrataciones de obras (de gran magnitud, de alta complejidad, importante suma de dinero, etc.) carecer de un proyecto claro y definido, se presta a un escenario posible de mayor dispersión en las ofertas, mayor incidencia generalizada de los “imponderables” que componen los presupuestos y ofertas, demora en la ejecución efectiva de la obra por falta de definiciones, conflictos o discusiones con importante efecto sobre los presupuestos y/o ejecución de la obra.

Se entiende que un área de estas características, conlleva una avocación de recursos importantes y especializados, con equipamiento, movilidad y presupuestos para contrataciones específicas. Pero sin duda, ese esfuerzo evita serios inconvenientes en la ejecución, acota la dispersión de ofertas, aumenta la cantidad de oferentes predispuestos a participar, define claramente las pautas sobre la inspección de la obra y además es un costo que igualmente se paga en cualquier contratación de obra sin ese detalle de antemano.

Control de gestión

EL rol del control de gestión, que si bien en el esquema se encuentra posicionado a un mismo nivel que la Gcia. General, radica en una real herramienta que permita visualizar el o los rumbos marcados y el cumplimiento de los procesos establecidos para esos logros.

En este caso, la propuesta de esta estructura se enfoca objetivos de gestión de empresa, más que a los controles que ya de por sí y por la naturaleza de la sociedad, se encontrará sujeta la gestión y administración de la misma, debiendo encontrarse previstos en sus procesos y procedimientos, y sin duda también sean parte del control.

El control es un proceso por medio del cual se modifica algún aspecto de un sistema para que se alcance el desempeño deseado en el mismo. La finalidad del proceso de control es hacer que el sistema se encamine completamente hacia sus objetivos. El control no es un fin en sí mismo, es un medio para alcanzar el fin, o sea mejorar la operación del sistema.

Algunos autores han sugerido al “control” como una función de administración que se elabora para asegurar que los hechos concuerden con los planes. Para que sea eficaz, se debe enfocar al presente, se debe centrar en la corrección y no en el error, debe, asimismo, ser específico, de tal forma que se concentre en los factores claves que afecten los resultados. Es universal y abarca todas las fases de la empresa.

Agencia de Investigación, Reglamentación y Normativa

Cabe en esta instancia, poner de manifiesto algunas precisiones que pretenden redundar en un más acabado entendimiento de los objetivos que se persiguen, y de qué manera pueden ser encausados los esfuerzos necesarios para su logro.

Por lo tanto, a efectos de aclarar el alcance de algunos términos se cita la siguiente publicación del Instituto Nacional de Tecnología Industrial, Programa de desempeño de productos (PDP), donde se explica en forma básica y clara, la “diferencia entre un reglamento técnico y una norma”:

“Los reglamentos técnicos y las normas establecen las características específicas de un producto, por ejemplo: el tamaño, la forma, el diseño, las funciones o el rendimiento, o bien la manera en que se etiqueta o embala antes de ponerlo a la venta. En algunos casos, el modo en que se elabora un producto puede influir en esas características, en cuyo caso puede ser más oportuno elaborar reglamentos técnicos y normas relativas a los procesos y métodos de producción en lugar de las propias características.

La diferencia entre una norma y un reglamento técnico reside en la observancia. Mientras la conformidad con las normas es voluntaria, los reglamentos técnicos son de carácter obligatorio; además tienen diferentes consecuencias en el comercio internacional. Si un producto no cumple las prescripciones establecidas en un reglamento técnico, no se autorizará que se ponga a la venta. En el caso de las normas, los productos que no están en conformidad con ellas podrán ponerse en el mercado pero se verán rechazados por aquellos consumidores que prefieren productos que se ajusten a normas.

Es importante destacar que las reglamentaciones técnicas son responsabilidad únicamente del gobierno, mientras que las normas pueden ser desarrolladas por diversos organismos, tanto del sector público como del sector privado.) para alcanzar jerarquía nacional o Internacional deber ser aprobadas por un organismo Público

La mayoría de los reglamentos técnicos y normas se adoptan con el objeto de:

Proteger la seguridad o la salud de las personas. Para la seguridad se pueden citar reglamentaciones nacionales que exigen que los automóviles lleven cinturones de seguridad o airbags, reglamentos que restringen y obligan a advertir sobre pinturas con riesgos de inhalación de plomo, sobre productos que contengan asbesto, etc. Para la salud existen reglamentaciones sobre el empleo de etiquetados advirtiendo el uso restrictivo de medicamentos o sobre su formulación, que los cigarrillos pueden ser perjudiciales para la salud o sobre el uso de artefactos o productos con riesgos eléctricos, de combustión o de explosión.

Proteger la salud y vida de los animales y los vegetales. Las reglamentaciones tienen como objetivo que no se extingan especies animales o vegetales amenazadas por la contaminación del agua, la atmósfera y el suelo.

Proteger el medio ambiente. Reglamentaciones que se refieren al reciclado de papel y de productos plásticos y a los niveles de emisión de gases de los vehículos a motor o a dispositivos ahorradores de energía.

Proteger al consumidor de prácticas que induzcan a error. Estas reglamentaciones prevén la protección del consumidor mediante su información, por ejemplo: prescripciones en materia de etiquetado en calzados, textiles, plásticos, etc. Otros reglamentos incluyen prescripciones en motivo de clasificación y definición, grado de fragilidad, embalaje y medidas (volumen, peso, grado brix, grados alcohólicos, etc.), instructivos de uso o modo de manipulación.

Otros objetivos. Otros objetivos de los reglamentos son la calidad, la comunicación de atributos que hagan confiables los productos. Reglamentos que obligan a mantener informados a los consumidores para orientarlos mejor en sus decisiones de compra del producto, por ejemplo del tamaño, su procedencia, composición de materiales o sustancias, la forma, el diseño, las funciones o el rendimiento, o advirtiéndolo la manera en que se etiqueta, protege o embala antes de ponerlo a la venta. Otras reglamentaciones obligan a comunicar la manera en que se elabora un producto, ya que el proceso puede influenciar las características del mismo.”

Entendida esta diferenciación; se abunda la idea del mencionado organismo, no solo como normalizador sino que como técnico reglamentario. En este sentido, cabe señalar que para la determinación de estas dos cuestiones resulta procedente plantear algunas de las principales características, que se entiende, debería poseer la entidad a efecto del mejor desempeño y alcance de los objetivos.

Básicamente, el organismo tendrá la función del ordenamiento reglamentario y normativo en materia de lo existente, la actualización, y la generación de aquellos aspectos que por su importancia, relevancia y/o interés público requiera de su intervención. Todos estos serán abordados desde el organismo en estricta evaluación técnica. Esto quiere decir, que se expedirá en forma independiente de las coyunturas económicas, políticas y/o estratégicas, ateniéndose únicamente a una valoración dentro de los principios técnicos disponibles del momento y pudiendo observar los desarrollos en esta materia en otros países.

El organismo no debe tener dependencia directa con los órganos de control, operación, y construcciones del ámbito ferroviario. De esta forma se logra generar una independencia en la generación de reglamentación

técnica y normativa, al mismo tiempo de brindar un marco claro a aquellos órganos encargados de esas otras encomiendas.

Ahora bien, dado que el desarrollo de reglamentación técnica y normativa en cualquier ámbito implica restricciones, como también estos elementos poseen un marco dado de aplicación, se debe tener en cuenta que su independencia de decisión es necesaria; por lo tanto será la máxima autoridad de aplicación, quien deba determinar en última instancia la transformación del proyecto de reglamentación, en una regla regulatoria para su aplicación. Es en esta instancia, donde el quehacer coyuntural toma fuerza y podrá orientar los parámetros de estudio técnico.

Por ejemplo; si 25 años atrás el organismo técnico hubiera propuesto la instalación obligatoria (reglamento) de dispositivos de geo-referencia satelital en formaciones ferroviarias, esto desde un punto de vista técnico hubiera sido perfectamente entendible y esperable de realizar. Sin embargo, los aspectos económicos asociados al proyecto en el momento que hacemos referencia, hubieran hecho prácticamente inviable su implementación. Con los avances tecnológicos y la propagación de esta tecnología, hoy es una bajísima inversión económica y con una relevancia técnica muy importante para la operación.

Este tipo de discusiones y decisión es el que debe dar el camino reglamentario y normativo. La determinación del margen de seguridad aceptable (y por lo tanto el dictado de las normas y reglamentos de seguridad) implica una solución de compromiso entre seguridad y economía, y refleja en alguna medida el riesgo que una sociedad está dispuesta a correr en aras del progreso. Corresponde, pues, indubitablemente al Estado, en su carácter de mandatario e intérprete de la sociedad, el dictado de esta clase de reglamentos y normas. Ninguna asociación privada podría sustituirlo, aunque sí podría efectuar propuestas.

Cabe señalar que dentro de los aspectos relevantes a ser abarcados por el organismo, se pueden mencionar reglamentos y normativa en referencia a temas de seguridad, operación, construcción y actividades industriales y tecnológicas correspondientes al rubro ferroviario.

Asimismo, es el Estado, en aras de atención a la cosa pública, que debe orientar, solicitar ó instruir al organismo técnico en el desarrollo de reglamentos y normativas resguardando las cuestiones que se entiendan necesarias para el desarrollo adecuado de la sociedad. De esta manera se podrá estimar los casos como los límites admitidos de emisiones contaminantes, sonoras, vibraciones, etc. Y las normativas aplicables a cuestiones relacionadas con la accesibilidad. Siendo entonces el organismo técnico, el encargado del desarrollo, y las autoridades ejecutivas específicas, quienes determinen la aplicación, tomando en consideración el contexto temporal, la oportunidad y conveniencia de la medida.

Es fundamental que este organismo revista un carácter de excelencia técnica, que sea capaz de adaptarse a los cambios tecnológicos y mantenerse en comunicación permanente con otros organismos en el mundo compartiendo y consolidando las distintas experiencias e información disponibles. Asimismo, que el mencionado organismo genere su prestigio como institución, más allá de las personas dentro de él, en definitiva en reglamentos y normativas de reconocida trayectoria mundial, difícilmente se decide su adopción en función de su autoría. Es más, pocas veces esa información toma relevancia al momento de su evaluación. Pero si resulta un factor determinante la institución que la ha publicado, patrocinado ó dictaminado; en definitiva, es el prestigio institucional el que brinda la confianza, sorteando los cambios que pudiera haber entre los miembros que la componen.

A los efectos de consolidar el prestigio institucional del organismo, durante su etapa de creación, se podrá promover acuerdos estratégicos de gestión con entidades de trayectoria ya reconocida como, el Instituto Nacional de Tecnología Industrial (INTI), Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET), Instituto Argentino de Normalización y Certificación (IRAM), Consejo Interuniversitario Nacional (CIN), Consejos Profesionales con competencia en los aspectos a tratar, como así también instituciones de orden provincial, nacional e internacional, que redunden en el mejor logro de los objetivos planteados.

Dadas las características de los trabajos de orden normativo, de homologación, etc. a fin de asegurar la participación de las partes involucradas, afectadas y/o interesadas, se deberá permitir y propiciar la participación de privados en los ámbitos de análisis, discusión ó disertación de estos aspectos. Ya sea en forma directa, a través de cámaras ó las figuras asociativas que pudieran darse.

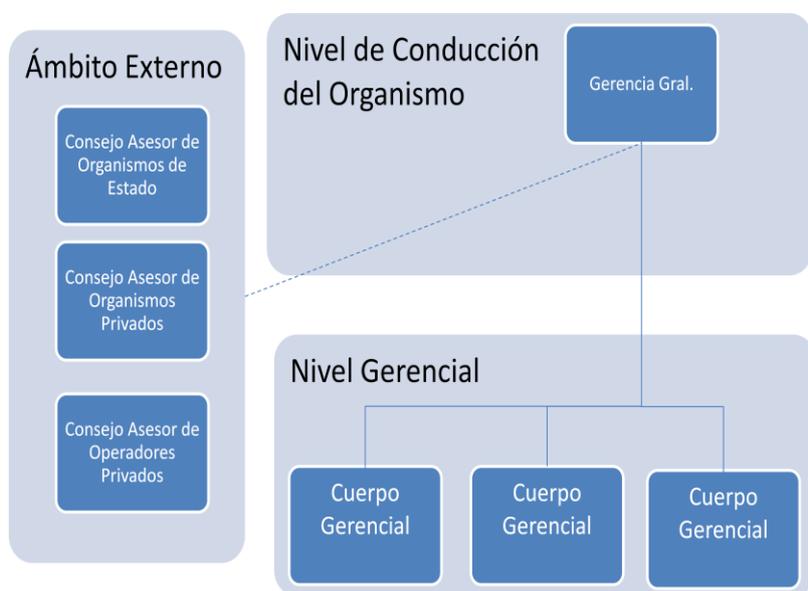
Por lo tanto, en el camino del mencionado prestigio institucional del organismo, debe tomarse a consideración su autonomía no solo de decisión sino que también en su organización (selección de autoridades, administración de recursos, gestión, etc.). A efectos de lograr esto en el tiempo, deberá existir una decisión de largo plazo que asegure los mecanismos de avocación de recursos necesarios para su funcionamiento.

Además de lo hasta aquí expuesto, y en referencia particular al tipo de estructura administrativa, los Organismos Descentralizados dependen funcionalmente de la Administración Central. Sin embargo, la organización descentralizada dispone de capacidad propia de decisión, y personería jurídica propia solo en el caso de los entes autárquicos. Dichos organismos pueden clasificarse en tres tipos según el alcance de su autonomía jurídica. Son Descentralizados cuando disponen de capacidad decisoria, Autárquicos si además disponen de recursos financieros o ingresos propios y Autónomos, cuando se suma a los atributos anteriores la elección de sus propias autoridades (ej. Universidades Nacionales).

Es entonces que se entiende que la figura debería, por lo menos ser Autárquica, con un compromiso de alcanzar en un corto plazo la jerarquía de Autónoma.

Ya anteriormente, se abordó la necesidad de separar el estudio reglamentario y normativo, la facultad de resolver su aplicación, y los mecanismos encargados de operación, construcción, control y auditoría. Si bien esto queda dado en el tipo de estructura administrativa, corresponde establecer su adecuada dependencia funcional.

Si bien se entiende que, el tratamiento de los detalles del organigrama específico del organismo, corresponden a una evaluación más profunda, se plantea la siguiente noción general de los niveles de mayor responsabilidad.



Cabe destacar que en el proceso para la determinación de los cargos a ocuparse dentro del organismo, corresponderá tomar en cuenta la trayectoria curricular de los postulantes, no solo en materia ferroviaria, sino que además las capacidades de gestión y manejo de organizaciones públicas y/o privadas.

Finalmente, para este capítulo haremos algunas apreciaciones en el ámbito institucional-político del Transporte Ferroviario.

Ámbito Institucional Político del Transporte Ferroviario

Una primera aproximación a la noción de institución puede lograrse a través de tres enfoques complementarios:

- El primero se refiere a la institución como entidad unificadora de la comunidad humana, que presenta dos fases: su organización interna y su individualización externa, y una compleja red relacional que vincula a sus componentes entre sí, y al conjunto de la institución con su entorno. Es la llamada institución-cuerpo o institución-persona.
- El segundo se refiere a esa colectividad individuada o persona en tanto cumple una función necesaria para el sistema social global. Es la llamada institución-órgano.
- El tercero se refiere al producto más estable de las dos anteriores: las instituciones-normas, que regulan aspectos fundamentales de la vida colectiva. La institución sobrevive a los hombres que la habitan en un momento dado. Es una entidad autónoma, por medio de la cual el agregado humano se transforma en una comunidad actuante. Una institución, una vez establecida no puede ser negada, salvo en un proceso disruptivo. Tiene estabilidad, perdurabilidad en el tiempo, y continuidad jurídica en caso de cambios; tiene, por último, una personalidad propia frente a sus miembros y a los extraños, lo que le permite establecer relaciones de hecho y de derecho con otros sujetos e instituciones, y esas relaciones pueden ser a su vez institucionalizadas.

Tomando la clasificación tripartita que hace Prélot de la realidad política-ideas, instituciones y vida política- diremos que las instituciones políticas condicionan y regulan la vida política e influyen sobre el contenido de las ideas políticas, y son también influidas por ellas.

Dicho esto, y más allá de la jerarquía dentro de la administración que pueda diseñarse; Secretaría, Subsecretaría, etc. es importante poder encontrar claramente el rol que ocupa este ámbito. En este sentido, pareciera prudente que el mismo se vea insertado dentro de una estructura que promueva, vigile y desarrolle la visión estratégica para el transporte como aquel concepto ya mencionado anteriormente de *“Sistema de medios para conducir personas y cosas de un lugar a otro”*. Esto es, en función que no es concebible hoy en día, el modo ferroviario sin aporte del automotor, de las vías navegables o del modo aéreo, y viceversa con cada uno de ellos.

En los tiempos actuales y venideros, cada vez más queda de manifiesto la tendencia a la interrelación y el trabajo mancomunado, en pos de una racionalización en la aplicación de recursos públicos y la promoción de inversión privada, a fin de proyectar un sistema sustentable y equilibrado.

Justamente, es por estos motivos que el ámbito del cual estamos reflexionando, además de ser el nexo de la administración pública central, es aquel responsable de una búsqueda constante en la optimización en la interacción de los modos de transporte y la superación continua de los estándares de seguridad y eficiencia en lo particular ferroviario.

"Si uno quiere hacer política tiene que saber lo que quiere la gente. Y mejorarlo."

Richard Rogers, arquitecto

*"No he de morirme sin ver empleados en ferrocarriles, en este país, ¡No digo 800.000 duros, sino ochocientos millones de duros!"
La cámara de senadores estalló en carcajadas. "Necesito que las generaciones venideras sepan que para ayudar al progreso de mi país, he debido adquirir inquebrantable confianza en su porvenir. Necesito que consten esas risas, para que se sepa también con qué clase de necios he tenido que lidiar".*

Domingo Faustino Sarmiento

"Yo no sólo quiero legar a la posteridad argentina la reconquista de los valores argentinos; su independencia económica; la incorporación al haber patrimonial del Estado de las ingentes riquezas que los argentinos habíamos entregado a manos foráneas; no solamente quiero entregar un cúmulo de dignidad a la Nación Argentina; no solamente quiero que, en el futuro, esta patria pueda afirmar con lealtad, con verdad y con fundamento que es una Nación socialmente justa, económicamente libre y políticamente soberana; sino que también quiero legar la seguridad de que estas nuevas formas de la argentinidad no han de desvirtuarse en el futuro"

Juan Domingo Perón