

VISTO: que el Radio Urbano Municipal de la Municipalidad de la Municipalidad de General Deheza ha sido delimitado por Ordenanza Municipal N° 1723/08, y Ley Provincial en trámite; y que dentro del mismo fue necesario la incorporación de nuevos loteos con aperturas de nuevas calles, y

CONSIDERANDO: que todas las trámites sobre servicios e infraestructuras y definición de ámbitos de jurisdicción, requieren de la nominación de las nuevas calles incorporadas y de las existentes sin nominación, dentro de la trama comprendida por el Nuevo Radio Urbano Municipal,

POR ELLO:

**EL CONCEJO DELIBERANTE
DE GENERAL DEHEZA
EN USO DE SUS ATRIBUCIONES
SANCIONA CON FUERZA DE:
ORDENANZA N° 1797/09**

Art. 1º.- Calles en Parque Industrial: las calles a denominar son las que surgen del loteo de la Parcela 12 de la Manzana 235, con expediente provincial en trámite

- Desígnase con el nombre de Calle Ingeniero Enrique Mosconi, a la calle delimitada por la calle Jorge Luis Borges al noroeste y la calle José Hernández al sudeste, y se encuentra entre las dos Manzanas que surgen del loteo con numeración en trámite.

- Desígnase con el nombre de Calle Brigadier Juan San Martín, a la calle delimitada por la calle Jorge Luis Borges al noroeste y la calle José Hernández al sudeste y se encuentra entre Manzana de numeración en trámite y Manzana 235.

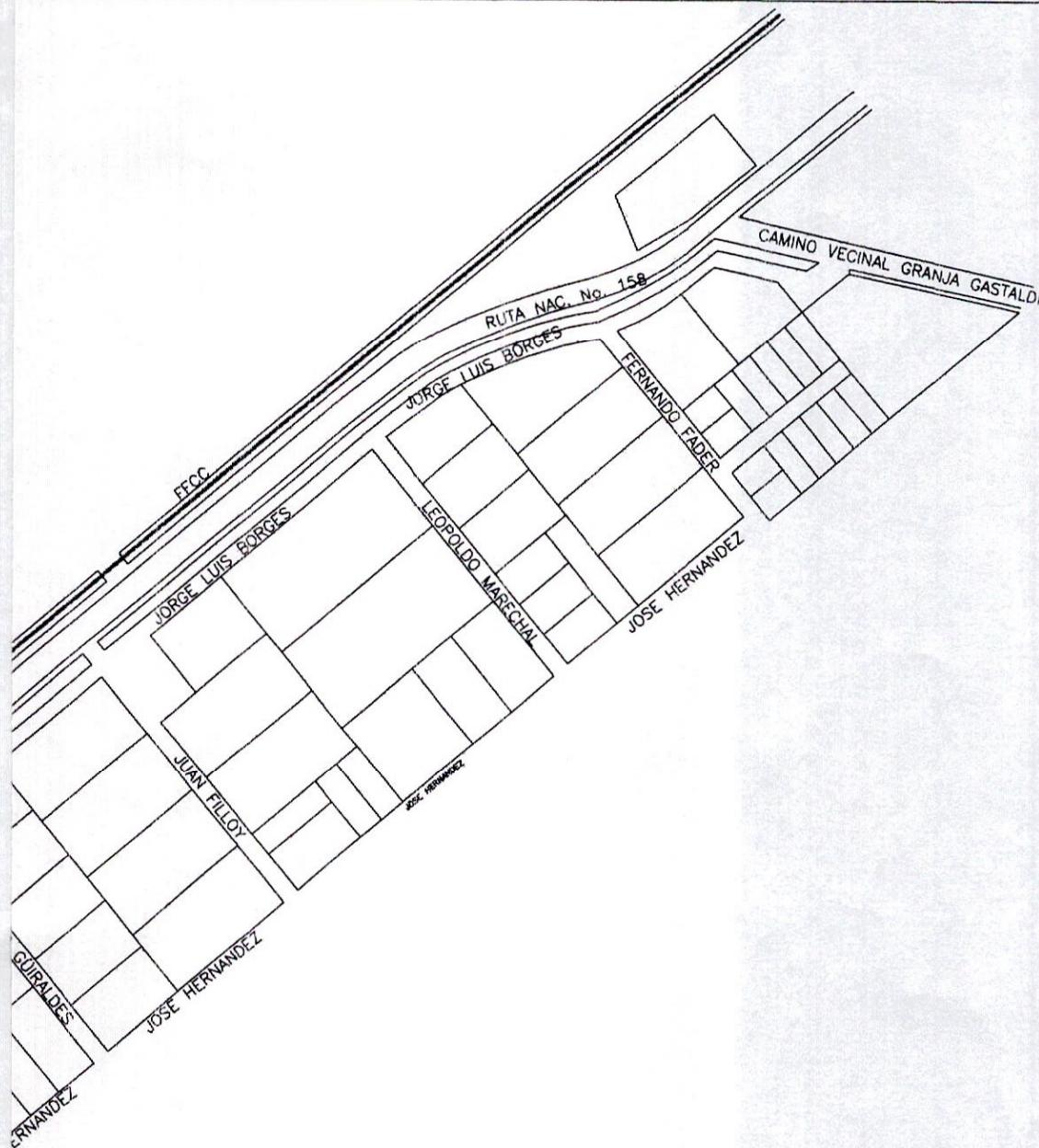
Art. 2º.- Comuníquese, Publíquese, Dése al Registro Municipal y Archívese.

Patricia Molina
Patricia Molina
Secretaria Concejo Deliberante



Miguel Vicente Ferrero
MIGUEL VICENTE FERRERO
PRESIDENTE
Concejo Deliberante

Dada en la sala de sesiones del CONCEJO DELIBERANTE de la Municipalidad de General Deheza, a los 26 días del mes de Marzo de 2009.



DENOMINACION DE CALLES NUEVAS
EN LOTEO DE MANZ. 235 Pc. 12

	Fecha	Nombre	MUNICIPALIDAD DE GENERAL DEHEZA
Dibujo	28/02/08	BD	
Reviso			
Aprobo			
Esc.:	Obra:	Coop. Eléctrica General Deheza	Plano N°: 01
	Punto:	Plano de Ubicación	

Enrique Mosconi

De Wikipedia, la enciclopedia libre

Enrique Carlos Alberto Mosconi (21 de febrero de 1877 - 4 de junio de 1940) fue un militar e ingeniero argentino, conocido principalmente por haber sido pionero en la organización de la exploración y explotación de petróleo en Argentina. Ideólogo y primer director de los Yacimientos Petrolíferos Fiscales.



Enrique Mosconi

Contenido

- 1 Infancia y estudios
- 2 Carrera militar
- 3 YPF y la nacionalización del petróleo
- 4 Mosconi hoy
- 5 Véase también
- 6 Referencias
- 7 Fuentes

Infancia y estudios

Hijo de Enrico Mosconi, un ingeniero italiano dedicado al tendido de vías férreas y de María Juana Canavery, una argentina de ascendencia irlandesa, Mosconi creció en la Ciudad de Buenos Aires. El padre quería un hijo médico; la madre un hijo militar, para seguir la tradición familiar de Angel Canavery, su tío, quien había participado en la llamada *Conquista del Desierto*. Mosconi tenía dos hermanas mayores y dos hermanos menores. Cuando tenía sólo dos años de edad la familia se trasladó a Italia, volviendo a la Argentina un par de años más tarde, luego de la muerte de su madre. Enrico Mosconi se volvió a casar con la Condesa María Luisa Natti.

Al finalizar la escuela primaria, el joven Mosconi ingresó al Colegio Militar de la Nación el 26 de mayo de 1891 y se graduó de subteniente de infantería el 20 de noviembre de 1894, a los 17 años de edad. Fue enviado a encargarse del Regimiento 7 de Infantería en Río Cuarto, Provincia de Córdoba, y comenzó a escribir un "Reglamento para la Infantería en Campaña", con detalles sobre el manejo de explosivos e instrucciones para construir puentes. En 1896 fue ascendido y trasladado a Buenos Aires, donde empezó la carrera de Ingeniería en la Universidad de Buenos Aires.

En 1899 realizó estudios topográficos y estadísticos de los Andes en la provincia de Mendoza, y el año siguiente formó parte en los estudios llevados a cabo en la Patagonia a fin de establecer una red ferroviaria de importancia estratégica en la provincia del Neuquén. En 1903 se graduó de la Facultad de Ciencias Exactas Físicas y Naturales de la Universidad de Buenos Aires como ingeniero civil. Su tesis doctoral fue un proyecto de construcción de una represa en el Lago Nahuel Huapi e instalación de una válvula para regular las aguas de los ríos Limay y Negro, en Neuquén, con el objetivo de hacerlos navegables.

Carrera militar

En 1903 fue transferido a la división de Ingeniería del Ejército como ingeniero militar, y en 1904 recibió un premio por un proyecto de construcción. Entre 1906 y 1908 fue parte de una comisión de graduados argentinos enviados a Europa (Italia, Bélgica y Alemania) para estudiar y adquirir plantas

de energía hidroeléctrica y gasífera. Fue incorporado a las tropas de ingeniería del Reichsheer, y pasó 4 años en el Batallón 10 de Westfalia, mientras cursaba un posgrado en la Escuela Técnica Superior de Artillería e Ingeniería de Charlottenburg. En Alemania se interesó por las ideas de Friedrich List (1789-1846), un economista cuyas ideas industrialistas tenían gran influencia en Europa y los Estados Unidos.

En 1909 Mosconi regresó a Argentina como Jefe del Batallón 2 de Ingenieros, permaneciendo unos pocos meses para volver luego a Europa con el fin de adquirir materiales para la división de Ingeniería. Allí estudió y trabajó con unidades de telegrafistas y especialistas en ferrocarriles de Alemania, Francia y el Imperio Austrohúngaro. Volvió a Argentina en diciembre de 1914, y recuperó su puesto militar hasta 1915, cuando fue nombrado director del Arsenal Esteban de Luca. En 1920 fue reubicado en la división de Aeronáutica, la cual dirigió hasta 1922.

YPF y la nacionalización del petróleo

El 16 de octubre de 1922, durante la presidencia de Hipólito Yrigoyen, Mosconi fue nombrado Director General de Yacimientos Petrolíferos Fiscales (YPF), donde permanecería por ocho años, dedicando grandes esfuerzos para incrementar la exploración y desarrollo de la extracción de petróleo.

YPF recibió un monto indicial de 8 millones de pesos de parte del Gobierno Nacional, y desde ese momento fue autosuficiente, financiándose a sí misma con las ganancias provenientes de la extracción de petróleo y, por supuesto, sin préstamos ni inversiones extranjeras. En 1925 Mosconi consideró la posibilidad de una sociedad mixta estatal y privada, pero en 1928 se retractó al expresar:

No queda otro camino que el monopolio del Estado pero en forma integral, es decir, en todas las actividades de esta industria: la producción, la elaboración, el transporte y el comercio [...] sin monopolio del petróleo es difícil, diré más, es imposible para un organismo del Estado vencer en la lucha comercial las organizaciones del capital privado.

E. Mosconi

También remarcó que, para defender los yacimientos petrolíferos argentinos de las compañías extranjeras, era necesaria *"una magnífica insensibilidad a todas las solicitudes de los intereses privados concordantes o no con los intereses colectivos, pero sobre todo hace falta un poder político capaz de contener todas las fuerzas opuestas"*. Algunas de las políticas nacionalistas del presidente venezolano Hugo Chávez fueron señaladas como una continuación de esta doctrina [1].

Resulta inexplicable la existencia de ciudadanos que quieren enajenar nuestros depósitos de petróleo acordando concesiones de exploración y explotación al capital extranjero, para favorecer a éste con las crecidas ganancias que de tal actividad se obtiene, en lugar de reservar en absoluto tales beneficios para acrecentar el bienestar moral y material del pueblo argentino. Porque entregar nuestro petróleo es como entregar nuestra bandera.

E. Mosconi

Entre 1927 y 1928 Mosconi recorrió América Latina informando a las autoridades sobre la experiencia argentina con los combustibles fósiles, promoviendo la integración de esfuerzos en materia de petróleo. Mosconi fue el mayor impulsor de una política nacional que puso los recursos naturales al servicio del desarrollo económico, industrial y social de la Nación. Defendió la nacionalización de estos recursos, un absoluto monopolio estatal en su exploración y explotación, la necesidad de los países latinoamericanos de tomar medidas coordinadas en este asunto, y la promulgación de leyes relacionadas con los recursos naturales que fueran ventajosas para los intereses de los estados nacionales. La influencia de esta doctrina tuvo impacto en México, Brasil, Uruguay, Bolivia y Colombia.

Mosconi administró eficientemente YPF y, al mismo tiempo que establecía una incipiente gran empresa petrolera, comenzó a combatir la presión política de los dos gigantes de la explotación de hidrocarburos: la holandobritánica *Royal Dutch* y la *Standard Oil* del estadounidense John D. Rockefeller.

En 1929 recibió a Edmundo Castillo, ministro de Industria uruguayo, y lo convenció del establecimiento de una refinería nacional y una empresa estatal para vender sus productos. Esto desembocó en la creación de Administración Nacional de Combustibles, Alcohol y Portland (ANCAP), la compañía energética estatal creada por el gobierno uruguayo en 1931. En 1936, luego de la Guerra del Chaco, el Estado boliviano creó Yacimientos Petrolíferos Fiscales Bolivianos (YPFB) siguiendo el modelo de la empresa argentina, y poco después dictó la expropiación de la filial boliviana de la *Standard Oil*. En 1938, en Brasil, las mismas ideas llevaron a la formación del *Conselho Nacional do Petróleo* (CNP). Ese mismo año Mosconi fue galardonado con una medalla de oro por la Academia de Ciencias y Arte de Río de Janeiro en reconocimiento a su labor.

Mosconi hoy

● Si bien las ideas de Mosconi sobre la independencia energética no sobrevivieron por mucho tiempo, YPF continuó siendo la empresa estatal argentina de petróleo hasta 1999, cuando fue privatizada por el gobierno neoliberal de Carlos Menem.

Tres localidades de la Argentina:

- provincia del Chubut: **General Mosconi**, cercana a la ciudad de Comodoro Rivadavia. Conocida también como **kilómetro 3**
- provincia de Formosa: **General Mosconi**
- provincia de Salta: **General Mosconi**

Aeropuertos:

- Ciudad de Tartagal (Salta): Aeropuerto "Gral. Enrique Mosconi"/Tartagal
- Comodoro Rivadavia (Chubut): Aeropuerto Internacional General Enrique Mosconi

Además, el Gimnasio Municipal de la Ciudad de Cutral Có (ciudad clave para la explotación de YPF en la Patagonia Norte) lleva su nombre.

La localidad salteña de General Mosconi se hizo conocida en el escenario nacional argentino en 2001 a causa de serios conflictos entre el gobierno y grupos piqueteros, trabajadores que quedaron desempleados en parte por la merma en la explotación petrolífera en el área luego de la polémica privatización de YPF.¹

En 1983 se fundó el Instituto Argentino de Energía "General Mosconi", una organización sin fines de lucro dedicada a "propender a un aprovechamiento racional de los recursos energéticos y a un coherente desarrollo de sus actividades conexas que satisfagan los intereses de la población".²



Su tumba en el cementerio de la Recoleta

Véase también

- Yacimientos Petrolíferos Fiscales

Referencias

1. ↑ <http://www.nadir.org/nadir/initiativ/agp/free/imf/argentina/2000/0512protests.txt>
2. ↑ Instituto Argentino de la Energía "General Mosconi"

Fuentes

- Historia de los Yacimientos Petrolíferos Fiscales: Biografía de Mosconi
- Lista de correo electrónico Reconquista-Popular (acceso público)
- Biografía corta

Obtenido de "http://es.wikipedia.org/wiki/Enrique_Mosconi"

Categorías: Nacidos en 1877 | Fallecidos en 1940 | Militares de Argentina | Ingenieros de Argentina | Porteños

- Esta página fue modificada por última vez el 15:54, 8 mar 2009.
- Contenido disponible bajo los términos de la Licencia de documentación libre de GNU (véase [Derechos de autor](#)).

Wikipedia® es una marca registrada de la organización sin ánimo de lucro Wikimedia Foundation, Inc.

Brigadier Mayor Juan Ignacio San Martín

El director del Instituto Aerotécnico, le dio a la aviación y a la industria argentina una obra impulso el desarrollo aeronáutico y la industria automotriz de la Argentina.



El brigadier mayor Juan Ignacio San Martín nació en la ciudad de Buenos Aires el 24 de agosto de 1904, cursó estudios secundarios en el Colegio Nacional Mariano Moreno y luego ingresó al Colegio Militar de la Nación, egresando el 24 de julio de 1924 como subteniente de Artillería. Tras completar el curso de Ingeniero Militar en la Escuela Superior Técnica fue enviado por el Poder Ejecutivo al Real Instituto Politécnico de Torino, Italia, donde obtuvo los doctorados en Ingeniería Industrial y en Ingeniería Aeronáutica. De regreso al país y luego de cubrir diversos destinos técnicos en la Aeronáutica, es designado en 1944 como Director del Instituto Aerotécnico que sobre la base de la Fábrica de Aviones de Córdoba se había creado el 30 de noviembre de 1943.

Posteriormente, en 1949 es elegido gobernador de la provincia de Córdoba y en 1951 es designado Ministro de Aeronáutica. El 16 de diciembre de 1966 el Brig. My. San Martín fallece en Houston (EE.UU.), pero su obra -que recordaremos en estas líneas- posibilitó a la Nación ocupar un sitio de privilegio en materia de desarrollo aeronáutico y en la industria metalmecánica en general, multiplicando de manera significativa las

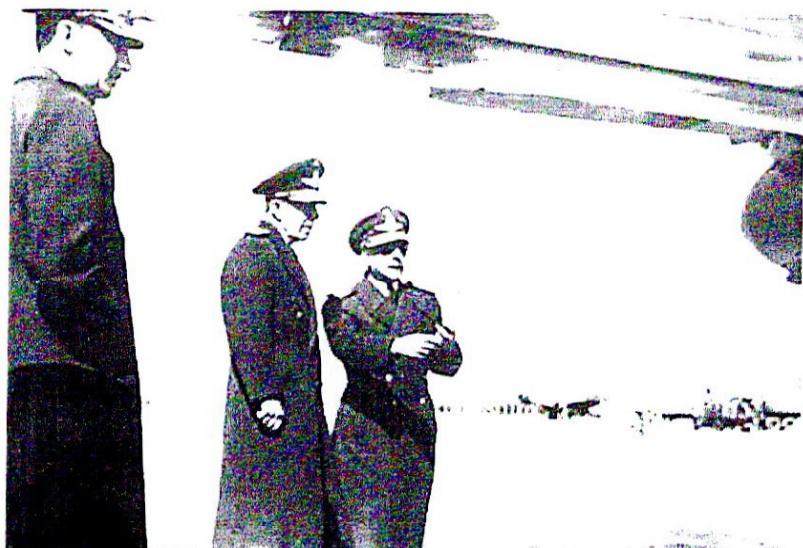
inversiones en radicación de nuevas industrias y en fortalecimiento de PyME como aeropartistas y autopartistas, y formando legiones de técnicos y profesionales que hoy recuerdan con nostalgia dicho período, como un ejemplo digno de imitarse.

Director del Instituto Aerotécnico



El entonces Vcom. San Martín recorre junto al Ministro de Guerra, Gral. Perón, las instalaciones del Instituto Aerotécnico.

destacó su trabajo en la creación de la Escuela de Aviación Civil de Córdoba, que impulsó el desarrollo de la industria aeronáutica en la provincia. En su etapa como ministro de Defensa, impulsó la formación de una importante red de proveedores de partes, y como consecuencia, la creación de un parque industrial que fue la base del posterior desarrollo de la industria de Córdoba. En 1946, San Martín viajó a Europa donde contrató 750 obreros especialistas, dos equipos de diseñadores alemanes (grupos Tank y Horten), un equipo italiano (grupo Pallavicino) y al ingeniero francés Dewoitine. Estos grupos técnicos conformaron junto con ingenieros y técnicos argentinos los equipos que luego proyectaron los Fulqui I y II, el bimotor de entrenamiento avanzado I.Aé. 35 Huanquero, las alas volantes (dos planeadores de performance y un carguero cuatrimotor), el caza supersónico con alas delta I.Aé. 37 y el transporte pentaturbina Cóndor, estos últimos en avanzado estado de desarrollo en setiembre de 1955, pero que fueron descontinuados por las nuevas autoridades.



Junto al Secretario de Aeronáutica, Brig. de la Colina, durante la presentación del Pulqui I en 1947.

Junto con estos equipos San Martín trajo también un importante grupo de profesores del Politécnico de Torino con los cuales creó la Escuela de Ingeniería de la Fuerza Aérea. Estos profesores, por un convenio especial con la Universidad de Córdoba, pasaron a integrar el claustro de la Facultad de Ingeniería, jerarquizándola. Resumiendo, en esta etapa se creó una fuerte y moderna industria aeronáutica, abastecida por una red de empresas de alto nivel de calidad que significaron la base del despegue tecnológico de Córdoba, y lo más trascendente, se formó una generación de ingenieros y técnicos de altísimo nivel que también fue un invaluable aporte a toda la industria cordobesa.

Gobernador de Córdoba

Repasar la vasta y modernizadora gestión de San Martín como gobernador de Córdoba sería muy extenso para desarrollar en estas líneas, por lo que nos centraremos sólo en algunos de sus logros que fueron relevantes para la industria. Al asumir el gobierno el 12 de marzo de 1949, el estado del suministro de electricidad en la provincia era caótico. No se podían efectuar más conexiones ni domiciliarias ni industriales por falta de generación, había frecuentes cortes, el sistema estaba administrado por una ineficaz repartición nacional, no se tenía la propiedad de la energía generada en los diques, y la política tarifaria estaba orientada a incrementarla para restringir el consumo. Por otro lado, había una cuantiosa deuda con YPF por suministro de combustible, los embalses de Río Tercero y San Roque estaban a punto de agotarse y las usinas térmicas tenían equipos obsoletos que hacían muy costosa la generación, ni la Compañía de Tranvías Eléctricos ni la Municipalidad podían pagar sus consumos. Ante esta situación San Martín dictó un decreto que fijaba un plazo perentorio para que fueran devueltas a la provincia las instalaciones y la prestación del servicio eléctrico. Se convocó a una Comisión Asesora formada por especialistas radicados en Córdoba para que estudiaran y propusieran las soluciones. Esta Comisión en menos de una semana se expidió y se designó una Comisión Administradora del Servicio Público de Electricidad que comenzó a actuar en condiciones extremadamente difíciles. Por su empeño y gestión personal se obtuvo la licitación de dos grupos electrógenos de 4 000 kW/h cada uno a los que siguieron de inmediato otros dos de 2 000 kW/h, que con un consumo de menos de un tercio de lo que se tenía hasta ese momento permitieron su rápida amortización.



El Brig. San Martín jura como Gobernador de Córdoba en Mar '49.

Paralelamente se creó el Servicio Público de Electricidad de Córdoba para administrar y programar la expansión necesaria. Se instalaron nuevos equipos de generación (usinas Mendoza y La Calera), se ampliaron las existentes y se tendieron nuevas redes de distribución. Con todas estas acciones no sólo se resolvió el problema sino que se obtuvo la energía necesaria para el posterior desarrollo industrial. Los nuevos grupos instalados y el mejor aprovechamiento de los diques permitieron incrementar la generación en más de 50 000 kW/h lo que significaba duplicar la oferta.

Otro hecho importante de la gestión de San Martín significó la promulgación en 1951 de la Ley de Promoción Industrial que beneficiaba con una exención impositiva decenal a todos los establecimientos que solicitaran su instalación en territorio cordobés para la elaboración o terminación de bienes hasta entonces no producidos en la provincia, la habilitación de fábricas con nuevos métodos de producción, y por último, la ampliación las actividades de fábricas ya instaladas hacia productos no elaborados en Córdoba.

En cuanto a obras públicas se construyeron 68 escuelas, 22 hospitales y dispensarios, cerca de 2 300 viviendas, y 739 km de caminos pavimentados o enripiados. Se realizaron también importantes obras hidráulicas que proveyeron de agua potable a 31 localidades, se hicieron los desagües de San Marcos Sud y de La Francia, el segundo tramo de los desagües de San Vicente, se mejoraron los canales de riego existentes y se comenzaron los de los diques de Cruz del Eje y La Viña.

Además de una amplia reforma administrativa en el Estado que, entre cosas, reorganizó la Justicia y la Policía, se creó el Instituto de Previsión Social cuyas funciones no fueron solamente administrar las jubilaciones y pensiones sino también, organizar y financiar un sistema de créditos hipotecarios y personales para todos los empleados provinciales.

Para finalizar cabe destacar el ejemplar manejo de los fondos públicos realizado durante su gestión. Se negociaron las compras de suministros obteniéndose importantes reducciones en los presupuestos, y además se obtuvieron ventajosas financiaciones para los planes de obras. A esto ayudó el hecho de que el Estado siempre cumplió rigurosamente con sus obligaciones, tanto de los certificados de obras, como de los servicios financieros de la deuda pública. Tanto la correcta gestión impositiva como el estricto control del presupuesto, permitieron no sólo el pago puntual de sueldos y aguinaldos y la ejecución en dos años y medio de la importante obra pública, si no que también en todos los ejercicios se obtuvo superávit que en 1950 alcanzó los \$ 40 000 000 moneda nacional.

Ministro de Aeronáutica

En octubre de 1951, el presidente Perón designa al Brig. My. San Martín como Ministro de Aeronáutica. Al asumir sus funciones San Martín solicita al Poder Ejecutivo que le transfiriera a la Aeronáutica la responsabilidad del desarrollo del Plan Quinquenal en lo concerniente a la producción automotriz, ya que hasta entonces estaba en manos de la Dirección de Fabricaciones Militares sin que se hubiera concretado ningún avance en su desarrollo. Obtenido esto San Martín crea Industrias Aeronáuticas y Mecánicas del Estado (I.A.M.E), cuya misión sería la promoción de la investigación, proyectos, construcción y reparación de aviones, y material aeronáutico y de la industria automotriz. De esta forma el Estado lanzaría nuevas empresas para que luego, con las primeras dificultades salvadas, fueran absorbidas por la actividad privada. Con este propósito I.A.M.E contaría con activos físicos, herramientas, equipos e instalaciones del Instituto Aerotécnico y como capital circulante un monto de créditos garantizados por el Estado de m\$n 53000000. En 1953 I.A.M.E fue desprendida del presupuesto de la Nación y desde entonces atendió todos los gastos administrativos, sueldos del personal, máquinas, anticipos a la producción, adquisición de materia prima, partes contribuyentes adquiridas a la industria privada e inversiones en industrias relacionadas con su misión, con esos créditos y los ingresos producidos por la venta de su producción y en mínima parte con los subsidios que el Estado le acordó para las investigaciones aeronáuticas.

Integraban el complejo industrial diversas fábricas, algunas de las cuales estaban destinadas en el tiempo a ser transferidas a la actividad privada, y otras, por razones estratégicas, a seguir en su órbita permanentemente. Las que conformaban el núcleo "no aeronáutico" eran cuatro: de automóviles, de camiones livianos (Rastrojero), de motocicletas y de motores (Pampa). El grupo de producción aeronáutica estaba compuesto por el Instituto Aerotécnico (destinado a la Investigación y Desarrollo), y por seis fábricas:

en ambas fábricas de Avellaneda y Santa Fe y otras empresas. Una función muy importante en la fundación de I.A.M.E. fue la de la industria automotriz italiana que precisamente se vio la ejecutividad de San Martín quien obtuvo que Kaiser, Fiat y otras menores no solo se radicaran en el país sino que lo hicieran en Córdoba. Algunas de las sociedades más relevantes -además de las ya citadas- promovidas por I.A.M.E. fueron: Gilera Argentina (que comenzó la construcción de motocicletas en 1954 con una producción inicial de 15 000 unidades anuales); Vianini Argentina (que luego constituiría Transax, fue la primera planta destinada a la fabricación de engranajes helicoidales, elementos imprescindibles para la producción automotriz); R.S.A. (primera fábrica en el país de rodamientos a bolas); Borgward Argentina (que estaba en condiciones de comenzar la fabricación de motores diesel en abril/mayo de 1956). El complejo industrial era completado por el Consorcio Industrial para la Producción Automotriz Argentina (C.I.P.A.), sociedad constituida por I.A.M.E. y la mayoría de sus industrias proveedoras que se hizo cargo de la comercialización de sus socios y del apoyo financiero a sus integrantes.

Debe destacarse además que tan importante como la producción fue la acción formadora de I.A.M.E. ya que cuadros de maestranzas, técnicos, profesionales y empresas aprendieron a trabajar con las estrictas normas de calidad que exige la industria aeronáutica y que luego volcaron a sus propias actividades.

A escasos tres años de su creación I.A.M.E. se desenvolvía normalmente en su actividad financiera e industrial, ocupaba aproximadamente a 10 000 personas -gran parte de ellas personal técnico altamente calificado- y estaba al día con sus cuentas de personal y proveedores. Los resultados de su gestión comercial y los dividendos esperados de sus acciones en las diversas empresas que había creado, permitían asegurar que en 1958 podría prescindir de los créditos que habían integrado su capital de maniobra para autofinanciarse y continuar su desarrollo en forma absolutamente independiente del Estado.

La falta de visión empresaria, de objetivos claros, la incapacidad o el espíritu revanchista con que encararon su conducción las autoridades surgidas del golpe de 1955, terminaron con este proyecto pero no pudieron frenar lo que ya estaba en marcha: el surgimiento de la industria automotriz argentina y como consecuencia social, el extraordinario crecimiento de la provincia de Córdoba en la década del '50 que transformó a su capital en la segunda ciudad del país.

El Brig. My. San Martín fue un hombre de ideas y objetivos firmes, con una tremenda capacidad de trabajo, que le brindó la adhesión y el acompañamiento de sus colaboradores. Fue muy leal con relación a subordinados y superiores, pero no fue "amiguista" y supo elegir a los mejores hombres para cada posición. Para concretar su trascendente obra contó con el apoyo irrestricto y la confianza permanente del presidente Juan Domingo Perón.