

Planta siderúrgica---Estado empresario

El propósito de fundar en Antioquia una Planta Siderúrgica en la que deben tener quizá la mayoría de las acciones el Departamento de Antioquia y el Municipio de Medellín, hacen actuales dos temas de extrema importancia—**lo que es un Proyecto completo**—y la conveniencia o inconveniencia de la construcción por el Estado de empresas industriales. La novena ley de Dirección en Economía Industrial al considerar el Proyecto prescribe: "**Separación entre el Proyecto y su ejecución**". Enunciado a primera vista paradójico, pero que equivale a la completa diferencia y separación entre Estado Mayor y Línea; el Estado Mayor proyecta y dirige; la línea obedece y ejecuta con libertad para buscar la mejor ejecución en las circunstancias en que tiene qué actuar de acuerdo con su capacidad y experiencia. En último análisis para nuestro caso: quien realiza y ejecuta el proyecto **no debe ser** el autor de él, que debe ser profesional o especialista de mucha experiencia que por haber construído obras semejantes abarque íntegramente el problema, y sepa qué datos se necesitan, cómo se obtienen y utilizan, dónde y cómo se consiguen, transportan, agrupan y conectan los equipos mecánicos para su funcionamiento armónico, eficaz y económico y cuánto valen; todo hasta en sus menores detalles. Compromete, quien proyecta su reputación profesional en el proyecto que debe ser realizable, con costo racional y en el lugar en donde deba funcionar la obra. Pero como no es cuerdo ni prudente guiarse por un solo criterio en asuntos de importancia, y como en un proyecto bien hecho debe estar la obra tan bien y completamente diseñada y calculada, has-

ta en sus menores detalles, que un profesional de capacidad ordinaria pueda interpretarlo y ejecutarlo sin consulta posterior con el autor; **un proyecto bien hecho vale mucho**, si es obra de profesional capaz y reputado. El proyecto debe, pues, someterse a la **crítica constructiva** de quien ha de ejecutarlo; profesional capaz de **interpretarlo, desarrollarlo y criticarlo**, poniendo lo que falta o quitando lo que sobre, si con razones precisas y claras demuestra la conveniencia de las modificaciones que propone. Es natural pensar que quien proyecta no halla nada mejor, dentro de las circunstancias, que su proyecto, y por eso hay que darle la prueba, como a una operación aritmética, sometiéndolo a otro criterio competente. En consecuencia es error capital de Técnica Administrativa **aceptar proyecto de contratista de construcción**. Creemos demostrado lo anterior por las razones expuestas, sin tener que apelar a razones humanas, pero suspicaces y mezquinas, como aquella de que el contratista **proyecta para él primero** que para su cliente.

Seguros de que todos los datos como ensayos de laboratorio, cálculo de la potencia de las fuentes de materias primas, fuerza motriz, situación de la planta, transportes son ya datos precisos y completos, a disposición de quien ha de proyectar, citaremos como modelos de proyectos bien hechos: proyecto de la catedral de Medellín de Ch. Carré y Alcantarillado y Acueducto de Medellín de R. Rigal. Ambas obras se construyeron por personal antioqueño, de acuerdo con planos, perfiles especificaciones y presupuestos sin necesidad de consulta posterior con Carré o Rigal.

Estado Empresario

Muy discutido ha sido el punto, pero lo creemos definitivamente resuelto en sentido negativo. Dice Ray Moms: "Si el crédito de los Gobiernos es mayor que el de las corporaciones, y tienen ellos poder de legislar, de modo que sus reglamentos administrativos tienen fuerza de leyes, tan pronto como una empresa no tiene que ganar dinero para vivir y prosperar, la ineficiencia en varias formas aparece casi con seguridad, pues necesidades políticas y económicas son muy distintas.

Th. Robertson, el eminent comisionado especial para el estudio de la cuestión en los ferrocarriles de la India, informa así al Parlamento inglés, sobre manejo de ferrocarriles oficiales:

1o. Es difícil para el Gobierno actuar como juez en causa en que él es parte.

2o. Hay peligro de que intereses del ferrocarril del Estado se sacrifiquen a objetivos políticos u otros que quieran alcanzarse, o porque es más fácil ceder que resistir a exigencias de la otra parte.

3o. Peligro de que algo necesario, en interés de otro ferrocarril, o del público, deje de hacerse, por que pueda considerarse perjudicial al ferrocarril oficial. Así el bien general puede sacrificarse al objetivo específico de la administración oficial y por esto mismo sin apelación.

4o. La dificultad de manejar ferrocarriles oficiales siguiendo estrictos principios comerciales cuando parte del personal es pensionable y no está confinado a un solo ferrocarril.

5o. El peligro de la discontinuidad de dirección, por el continuo cambio de encargados de manejar ferrocarriles oficiales.—7 cambios en cuatro años en los ferrocarriles de la India.—

6o. La gran dificultad de diferenciar

entre el Departamento de Ferrocarriles y otros Departamentos del Estado y la dificultad de tratar los asuntos del Ferrocarril como empresa meramente comercial, y de regular el pago de sus empleados por las mismas consideraciones que rigen la labor experta en empresas semejantes manejadas por compañías. El pago tiene que ser regulado, en cierta extensión, por lo que el gobierno paga en otros ramos del servicio, mientras que empresas privadas pagan mejor, y por eso tienen mejores empleados que las empresas oficiales.

7o. La gran dificultad para deshacerse de empleados ineficientes superiores o subordinados, pensionables o no pensionables.

8o. La gran dificultad para no tener en cuenta la antigüedad en el servicio, cuando un empleado no es el más indicado para una promoción, aunque no haya nada especial contra él.

9o. La ausencia del benéfico control de una Junta Directiva capaz, juiciosa y energética. Insiste Mr. Robertson en que cuando un grupo de hombres tiene interés personal y es responsable del buen resultado del negocio a ellos encomendado, y sus dividendos dependen de la dirección que le den, tiene más poderosas influencias para el bien, que la que puede obtenerse por cualquier control no responsable por los resultados.

Asegura, pues, Robertson, que las desventajas de ferrocarriles oficiales son mucho mayores que las ventajas que pueden tener. Y lo que de ferrocarriles se dice se aplica lógicamente a todas las empresas oficiales.

Debe reclamar **sí** el Estado la suprema inspección y control de servicios y tarifas, por medio de expertos especialistas, para los que no debe haber ninguna puerta cerrada.

Como ejemplo de empresas oficiales

bien manejadas se citaban los ferrocarriles alemanes, antes de la guerra mundial. Todos eran del Imperio, manejados militarmente y se consideraba la extrema dificultad de Francia para movilizar rápidamente su ejército en la guerra, con ferrocarriles privados que habría que nacionalizar rápidamente. Pero la Ley Orgánica de los Ferrocarriles franceses, con previsión y sabiduría geniales, resolvió el caso con solo dos artículos que dicen, si no recordamos mal:

a) Cuando llegue la movilización general del ejército, o cuando el Gobierno de la República lo estime necesario, todos los ferrocarriles de Francia pondrán a disposición del Gobierno su capacidad íntegra de transporte. El tráfico se hará pues, **no por el Gobierno sino para el Gobierno**.

b) Cuando este caso llegue, todos los empleados de los ferrocarriles franceses deben considerarse, como llamados al servicio militar activo y movilizados, a órdenes exclusivas del Estado Mayor Generalísimo".

Llegó el caso y puesta en vigor la ley se movilizó tan rápidamente el ejército francés que con sorpresa del mundo entero y mayor aun de los alemanes, ordenó Jofre la ofensiva en todo el frente, y el 8 de agosto, 6 días después de estallar la guerra entraban los franceses en Mülhausen, en la Alta Alsacia, haciendo fracasar desde el principio de la guerra el admirable plan alemán, con gran inteligencia, previsión y detalle calculado y proyectado, pero que tenía como base la convicción de que Francia, por la inferioridad numérica de sus fuerzas, y su menor rapidez de movilización por no tener ferrocarriles nacionales, se mantendría a la defensiva. La invasión francesa en Alsacia dislocó completamente el arrollador avance alemán.

Inglaterra también sin ferrocarriles nacionales hizo como Francia y la eficacia de sus ferrocarriles particulares, organizados para la guerra por el poderoso y lúcido cerebro y la mano de acero del general Twiss, Director General de Transportes del Imperio Británico, se demuestra claramente con solo un dato: durante los primeros cinco meses de la guerra en la línea del London and South Western Railway; se corrieron **quince mil** (15.000) trenes **extraordinarios** a más del tráfico ordinario, transportando tropas y material de guerra para el ejército y marina. (*Railways and the War*). Cien trenes especiales cada veinticuatro horas, o un tren extraordinario cada quince minutos —**día y noche**— fuera del tráfico ordinario y todo con el personal ferroviario de la paz. Cientos de miles de hombres y millones de toneladas fluyeron como un río a los frentes de batalla por la integración en un solo sistema de los ferrocarriles ingleses.

De lo anterior deducimos: 1o. que no pudiendo fundar la planta siderúrgica de gran capacidad lo indicado sería iniciar el desarrollo de la Empresa con una pequeña planta, y muy buen laboratorio metalúrgico, capaz para estudiar y experimentar en escala que permitiera abarcar el problema íntegro, y tener así datos precisos para un proyecto completo en la magnitud que los datos adquiridos y comprobados indiquen y de acuerdo con las circunstancias locales del emplazamiento de la obra.

2o. No es aconsejable la empresa oficial, pues los técnicos y especialistas en la materia consideran como ineficaces tales empresas, y al Estado como incapaz, hasta hoy, para organizar y administrar empresas industriales eficaz y económicamente.

J. Ma. Jaramillo Mtz.