

información económica de la ARGENTINA

SERVICIO DE PRENSA DEL MINISTERIO DE ECONOMIA Y TRABAJO
HIPOLITO YRIGROYEN 250 - 5º PISO
BUENOS AIRES - REP. ARGENTINA

BIBLIOTECA DE HACIENDA	
CASILLA	8918
SECCION	144
ESTANTE	

Mayo de 1969 - No. 22

FAVORABLE EVOLUCIÓN DE LA ECONOMIA EN EL PRIMER TRIMESTRE

El Ministerio de Economía y Trabajo dió a conocer el Informe Económico correspondiente al I trimestre de 1969. Con una estructura similar a la del Informe final de 1968, incorpora además información referente a las finanzas provinciales y actualiza las series estadísticas que muestran los valores anuales a partir de 1960 hasta 1968 inclusive, y los valores trimestrales de 1967, 1968 y del primer trimestre de 1969. Se sintetizan a continuación los principales conceptos de este informe:

La evolución positiva de la economía argentina durante 1968 se ve refirmada por los niveles alcanzados al finalizar el primer trimestre de 1969. La oferta de bienes y servicios ha crecido un 7,3 por ciento con respecto a los valores de igual período del año anterior, como consecuencia de un incremento del 6,4 % del producto bruto interno y un 15,7 % de las importaciones de mercancías y servicios.

No obstante la importancia que tiene el sector agropecuario en la actividad económica del primer trimestre del año, la caída de 1,8 % observada en el producto de este sector fue más que compensada por los incrementos logrados en los otros sectores productores de mercancías. Particularmente es dable destacar el comportamiento de la industria manufacturera que contribuyó con cerca del 50 % del aumento total, cuyo producto creció 10,2 %, y de la construcción, que generó un crecimiento similar al de igual período del año anterior (16,4 por ciento).

Consumo e Inversión

Los mayores efectos por el lado de la demanda estuvieron centrados en la inversión bruta interna, que más que quintuplicó el crecimiento del consumo. Este incremento del 16,0 % en la inversión bruta interna fue originado por aumentos significativos en todos sus componentes, ya que la inversión bruta fija aumentó 13,1% y las existencias tuvieron una variación positiva.

No obstante que el programa del sector público de inversiones en obras de infraestructura continuó ejecutándose a un ritmo sostenido, las contribuciones más importantes han sido dadas por la inversión en maquinarias y equipo y por la construcción privada -que disminuyó su ritmo de expansión- incentivadas ambas por las buenas perspectivas en las respectivas demandas derivadas, aún cuando la demanda por viviendas está adquiriendo características muy particulares.

El aumento en el consumo, por encima del incremento puramente vegetativo, puede explicarse, por un lado, por una mayor difusión del crecimiento en los ingresos, y por el otro, por el aumento en el salario real, que más que compensaron el rol contractivo originado en haberse abonado solamente medio sueldo anual complementario en diciembre.

INFORMACION ECONOMICA DE LA ARGENTINA es un boletín mensual del Servicio de Prensa del Ministerio de Economía y Trabajo que se edita en castellano, inglés, francés y portugués y se distribuye en la Argentina y el exterior a empresas periodísticas, bancos, instituciones empresarias, gremiales y de investigación, universidades, organismos internacionales, embajadas, consulados y otras representaciones de la Argentina en el exterior y de los demás países en Buenos Aires.

El Ministerio de Economía y Trabajo también edita el boletín SUCESOS ECONOMICOS DE LA ARGENTINA, que reproduce discursos, leyes e informes amplios sobre temas económicos y financieros. Trimestralmente se publica el INFORME ECONOMICO, con el análisis de la evolución de la economía argentina y series estadísticas. La distribución de estas publicaciones se realiza por correo y los interesados en recibirlas pueden solicitarlo personalmente o por carta al SERVICIO DE PRENSA DEL MINISTERIO DE ECONOMIA Y TRABAJO - Hipólito Yrigoyen 250, 5o. piso, Oficina 501 - Buenos Aires (Argentina)

Al estarse trabajando en muchas ramas industriales a niveles cercanos a la capacidad plena, las necesidades de modernización, la posibilidad de que por lo menos ha de mantenerse el actual ritmo de expansión en el consumo, y la disminución de la incertidumbre como consecuencia de una política de ingresos definida, han inducido a las empresas a una mayor inversión.

Liquidez

Este proceso se ha visto adicionalmente favorecido por el hecho de que la desaceleración de la inflación ha aumentado los fondos disponibles de las empresas, como consecuencia de necesitarse un menor capital de giro y que la plaza financiera presenta características de liquidez.

Exportaciones e Importaciones

Las exportaciones crecieron 21,9% con respecto a los volúmenes anormales del año pasado y han sido un elemento positivo en la expansión del primer trimestre. El aumento de 17,5% de las importaciones -concentrado en bienes intermedios y maquinarias y equipo- es producto de la difusión del proceso de crecimiento y de los bajos niveles de stocks alcanzados a fines del año pasado.

Refirmando la tendencia observada durante el año 1968, esta mayor actividad se desarrolló dentro de un marco de precios estables. El costo del nivel de vida desestacionalizado en la Capital Federal sufrió un incremento trimestral de sólo 1,2% (0,9% en el cuatrimestre), mientras que el nivel de precios mayoristas no experimentó aumento alguno (0,3% en el cuatrimestre). El alza de 4,6% en el costo de la construcción durante el trimestre como consecuencia, fundamentalmente, del incremento salarial del 8%, no se ha traducido totalmente en incrementos de precios por metro cuadrado de superficie cubierta.

Salarios

El aumento salarial otorgado a partir del 1.º de enero juntamente con el reducido incremento en el costo de vida desestacionalizado, ha permitido que el salario básico real creciera en 6,7%

BALANCE DE PAGOS
(En millones de u\$s)

CONCEPTO	Primer Trimestre		
	1967	1968	1969
I. CAPACIDAD PARA IMPORTAR	302,7	235,0	407,0
Exportaciones de bienes	405,0	338,6	417,0
Servicios reales y financieros (neto)	-56,2	-74,4	-56,4
Movimiento de capitales (no compensatorio)	-46,1	-29,2	46,4
II. IMPORTACIONES	242,4	236,1	290,0
III. TRANSFERENCIAS UNILATERALES	0,4	1,0	0,6
IV. AJUSTE POR DEVALUACION DE LA LIBRA Y OTRAS MONEDAS	-	-	-
V. ERRORES Y OMISIONES	-5,5	0,4	-1,9
VI. PAGOS INTERNACIONALES (neto) (VI = I - II - III - IV - V)	65,4	-2,5	118,3
Variación de las reservas internacionales	31,0	-26,4	76,6
Movimiento de capitales (compensatorio)	34,4	23,9	41,7

RESERVAS INTERNACIONALES
(En millones de u\$s a fin de período)

CONCEPTO	Primer Trimestre		
	1967	1968	1969
TOTAL	327,6	750,0	910,3
Banco Central de la Rep. Argentina	279,9	713,4	848,5
Oro	83,7	83,7	108,7
Divisas	53,0	36,8	46,4
Libres	28,7	11,5	12,2
Bilaterales (netos)	24,3	25,3	34,2
Activas	32,3	30,2	36,5
Pasivas	-8,0	-4,9	-2,3
Colocaciones realizables en divisas	143,2	545,4	590,8
Fondo Monetario Internacional Posición de reserva	-	47,5	102,6
Instituciones autorizadas para operar en cambios	47,7	36,6	61,8

con respecto a los niveles alcanzados en diciembre último. Esta situación, unida a los niveles de ocupación existentes y mayores horas trabajadas, hace suponer que el ingreso de los asalariados se ha incrementado. El aumento en los ingresos de asalariados y no asalariados ha originado, a su vez, aumentos del 3,0% en el consumo privado.

Balance de Pagos y Reservas Internacionales

Los pagos internacionales tuvieron al finalizar el trimestre un valor neto positivo de 118,3 millones de dólares. De este saldo, 76,6 millones de dólares pasaron a incrementar las reservas monetarias internacionales del país, correspondiendo 41,7 millones de dólares a ingresos netos de capitales compensatorios.

Sector Público

Los ingresos tributarios experimentaron en el primer trimestre un incremento del 25% como consecuencia, fundamentalmente, de las mayores recaudaciones correspondientes al impuesto a las ventas (86%) y a-internos unificados (24%). Los no tributarios, en cambio, sufrieron una caída del 6,8%, como consecuencia de los reintegros de la deuda pública.

Los recursos de capital, que han crecido relativamente, aumentaron en el lapso considerado 80,4%, a través de colocaciones de títulos en los mercados interno y externo.

Durante el primer trimestre del año el total de egresos de la Tesorería se incrementó un 9,1 por ciento con relación a igual lapso de 1968. Este aumento se originó casi totalmente por los aumentos habidos en las erogaciones de capital (37,5%) ya que los egresos corrientes sufrieron una contracción.

Situación Monetaria

Si bien la oferta monetaria se expandió 1% a un nivel algo menor que el registrado en igual lapso del año anterior, el crédito al sector privado creció 40.700 millones de pesos sobre los altos saldos al 31 de diciembre (30.800 millones). En la creación bruta de dinero el sector externo tuvo una fuerte participación (30.100 millones contra 200 millones en los primeros tres meses de 1968) mientras que el sector Gobierno estuvo por debajo de los márgenes del año anterior, destacándose en tal sentido el comportamiento de la Tesorería General. Los factores de absorción, por su parte, no registraron mayores variantes.

*

FINANCIAMIENTO DE INVERSIONES EN OBRAS PUBLICAS

El Gobierno adoptó el 9 de mayo un conjunto de medidas relacionadas con la política nacional de transportes y el financiamiento de la inversión pública en ejecución, que habían sido previstas en el programa económico y el presupuesto nacional para el corriente año. Esas medidas, adoptadas después de agotar estudios técnicos y financieros, y teniendo en cuenta la evolución de la economía, que permite confirmar que habrán de cumplirse las metas financieras y económicas fijadas, preservan la estabilidad alcanzada y contribuyen al desarrollo de inversiones en servicios públicos esenciales. Son las siguientes:

1. Se estableció un gravamen de m\$ 7 por litro de nafta que en su totalidad se destinará como recurso específico al financiamiento del plan de obras de Vialidad Nacional.
2. Se realizó un ajuste de tarifas de transporte de pasajeros: Para el ferrocarril el aumento ha sido del 25% en el servicio suburbano y del 15% para larga distancia. No se alteran en ningún caso las tarifas en vigor para el transporte de carga. El aumento para el transporte automotor de pasajeros afecta únicamente al servicio urbano con un peso en las tres primeras secciones.
3. A partir del segundo semestre del corriente año se aplicará un aumento no mayor del diez por ciento en la tarifa vigente para el consumo domiciliario de gas. El costo del servicio para la industria no se modificará, previéndose por razones técnicas la aplicación de tarifas diferenciales, en relación con los picos de demanda (menor en el próximo verano y mayor en el invierno de 1970) que se compensarán al nivel actual.

El Programa Vial

El impuesto de m\$ 7 por litro de nafta lleva a m\$ 40 y 45 el precio de la nafta común y especial, respectivamente. El producido anual de este gravamen se ha estimado en 36.000 millones de pesos. En el corriente ejercicio el ingreso por este concepto alcanzará a m\$ 17.000 millones que se

destinarán total y exclusivamente al financiamiento del programa vial oportunamente aprobado por el Gobierno Nacional, lo mismo que los fondos que por este gravamen habrán de recaudarse en los sucesivos ejercicios. De esta manera se ejecutará tal como fue aprobado oportunamente el plan a largo plazo de Vialidad Nacional, que demanda una inversión anual de alrededor de 60.000 millones de pesos.

Este plan fue aprobado por la ley 17.961, y comprende la ejecución de 8.400 kilómetros de obra nueva y 3.800 kilómetros de reconstrucción de caminos ubicados en todo el territorio nacional. Para ello la ley 17.961 estableció una inversión de 167.478 millones de pesos, siguiendo el criterio de que la labor caminera exige una inversión constante y creciente a través del tiempo, de manera que la Administración Pública, las empresas y los proveedores puedan dimensionar sus planteles humanos y equipos para lograr una mayor eficiencia, tal como efectivamente ha ocurrido.

En virtud de este plan, en 1968 la Secretaría de Obras Públicas inició a través de la Dirección Nacional de Vialidad, 169 obras con un total de 5.600 kilómetros de caminos y 3.465 metros de puentes, con una inversión de alrededor de 50.000 millones de pesos. Estos trabajos han proseguido en el curso de los cuatro primeros meses de 1969 al ritmo previsto, habiéndose invertido hasta hoy en ellos la suma de 21.000 millones de pesos.

El nuevo gravamen sobre la nafta grava a los propietarios de automóviles, o sea a los usuarios de los caminos, para brindarles una red vial mayor y mejor, y virtualmente no tiene incidencia en el transporte de carga y pasajeros de larga distancia, que emplea gas-oil, de manera que no afecta al nivel general de precios.

Esta asignación específica de fondos para Vialidad Nacional se dispuso, además, mientras se procede a un detenido análisis de los programas de construcción de caminos a cargo de Vialidad Nacional, las provincias y el Fondo de Integración Territorial, a fin de alcanzar una adecuada compatibilización.

Al proceder al establecimiento de este nuevo recurso específico para Vialidad Nacional se ha tenido en cuenta la necesidad de financiar la autopista Santa Fe-Arroyo del Medio, el aporte que debe hacer el Estado para el financiamiento del complejo Zárate-Brazo Largo y de otras obras de la provincia de Entre Ríos.

Cabe destacar, además, que el Tesoro Nacional ha acelerado el financiamiento del túnel subfluvial Santa Fé-Paraná, que se espera habilitar a fin de año.

Transporte de Pasajeros por Ferrocarril

Los ferrocarriles sólo modificaron las tarifas de pasajeros, que aumentaron un 25% para el servicio suburbano y 15% para larga distancia. La anterior tarifa de pasajeros sólo cubría un tercio del costo del servicio, mientras que las de carga alcanzan a solventarlos (el tonelaje transportado por los ferrocarriles en el primer trimestre del corriente año aumentó un 21% respecto de similar período de 1968).

El déficit ferroviario está originado fundamentalmente en un subsidio al transporte de pasajeros que no se justifica habiendo otros medios alternativos eficientes y de costo adecuado. Las tarifas anteriores determinaron una demanda que aceleró el deterioro del material a la vez que provocó distorsiones en el autotransporte, aumentando sus costos unitarios.

Se estima que el aumento significará mayores ingresos para la Empresa Ferrocarriles Argentinos, compensará en forma adecuada un servicio que ha mejorado sustancialmente y derivará una parte del tráfico al transporte automotor. E.F.A. proseguirá su programa de reordenamiento y modernización.

Corresponde señalar que los programas vial y ferroviario argentinos que se hallan en ejecución han merecido muy favorables opiniones de expertos internacionales que los han analizado y existe -como se anticipó oportunamente- disposición por parte del Banco Mundial de concurrir a su financiamiento, dentro de un plan que contempla la asignación para el país de alrededor de 100 millones de dólares por año, a largo plazo, especialmente en el sector vial y en los transportes.

Autotransporte Urbano de Pasajeros

El aumento de un peso en las tres primeras secciones del servicio urbano compensa mayores costos por cubiertas, mantenimiento y cargas sociales, y será complementado por medidas destinadas a abaratar las primas de los seguros y obtener un mayor rendimiento del actual parque automotor de transporte de pasajeros. Este servicio, que ha alcanzado altos niveles de eficiencia en muchos casos,

seguirá contando así con una adecuada rentabilidad y estará en condiciones de responder satisfactoriamente a las demandas del público.

G a s

La implantación de una tarifa diferencial para el suministro de gas a la industria, que será reducida el próximo verano y que en el invierno de 1970 será aumentada en un monto equivalente, es necesaria a efectos de regular la demanda de acuerdo a las posibilidades de la oferta, que en invierno es menos abundante y que ha obligado a limitar en cuatro millones de metros cúbicos/día el suministro a las grandes industrias durante el período invernal. Con este procedimiento -que no afecta a los costos unitarios de las empresas- se induce a la industria a sustituir gas por fuel-oil durante los meses de pico en la demanda, sin perjuicio de acelerar las obras de construcción de gasoductos, a fin de aumentar la oferta.

En cuanto al aumento no mayor del 10% en las tarifas domésticas, que se aplicará en el segundo semestre del año, se origina en la necesidad de recuperar la tasa de retorno del capital invertido para financiar el programa de expansión en curso, que comprende la construcción de nuevos gasoductos y depósitos y la extensión de redes de distribución. Con todo, los precios resultantes seguirán siendo muy inferiores a los que rigen en otras importantes ciudades del mundo.

Al formular los anuncios precedentes, el Ministro de Economía y Trabajo expresó: "Como se puede apreciar en los tres casos, los ajustes se han dispuesto de manera que no afecten los costos de producción y no incidan en los precios de otros bienes y servicios. Además, se ha dado estricto cumplimiento a lo expresado al dictarse el presupuesto nacional para el corriente ejercicio, en el sentido de que estos ajustes, que son los únicos que el Gobierno Nacional dispone para el corriente año, estén plenamente justificados técnica y económicamente y fundados en relación al previo aumento de eficacia y a planes concretos de inversión. Los criterios actuales exigen racionalización y eficiencia y, en virtud de la estabilidad lograda hacen que, como viene ocurriendo -y próximamente haremos nuevos anuncios al respecto- sea posible reducir los costos de insumos y las tasas de interés. A su vez, la creciente competencia interna e internacional determina que los márgenes de utilidad abultados por la inflación, deban ajustarse -desaparecidas las expectativas inflacionarias- a tasas propias de una economía estable, en la que muchas actividades obtienen más utilidad de mayores volúmenes de venta a menores precios. Se logra así un efectivo beneficio económico y social".

*

RIEGO PARA 5.000 HECTAREAS EN COLONIA SARMIENTO

La empresa Agua y Energía Eléctrica firmó un convenio con el gobierno de Chubut para la realización de trabajos de terminación de obras de riego en Colonia Sarmiento, en el valle del río Chubut. Las obras se realizarán con financiación del Fondo de Integración Territorial y comprenden la realización de movimientos de suelos, la construcción de tomas, aforados, puentes y saltos, trabajos complementarios que permitirán habilitar el canal principal y los canales secundarios y terciarios de desagües y colectores que integran el sistema de Colonia Sarmiento, asegurando de esta manera el riego de las 2.000 hectáreas actualmente cultivadas y posibilitando además la ampliación de esta área productora a 5.000 hectáreas, en una zona que está ubicada a 150 kilómetros al oeste de Comodoro Rivadavia, delimitada por los lagos Muster, Colhué Huapi y el río Sengerr. Hay allí alrededor de seis mil habitantes.

Colonia Sarmiento es una de las principales fuentes abastecedoras de frutas, verduras y legumbres y otros productos que se consumen en Rawson, Comodoro Rivadavia y Trelew, cuya demanda creciente podrá satisfacerse con esta ampliación del área cultivada.

*

YA FUNCIONA UNA MODERNA FABRICA TEXTIL EN LA ZONA DEL RIO DULCE

La empresa Grafa ha finalizado en La Banda, Santiago del Estero, la instalación de la fábrica textil más moderna del país, en la que se han incorporado equipos automatizados y aire acondicionado integral en todos sus ambientes. La empresa ha informado que hay solamente dos fábricas en el mundo, instaladas en los Estados Unidos, que están equipadas a un nivel comparable de tecnología. La nueva fábrica tiene 15.000 husos instalados y 128 telares, consumirá 4.500 toneladas de algodón anuales y ocupará a 250 personas, en tanto que los establecimientos de la misma empresa en Buenos Aires, con 85.000 husos instalados y

y 1420 telares, procesan 11.000 toneladas de algodón y ocupan a 3.200 personas. La comparación de estas cifras permite apreciar el alto grado de automatización de la nueva fábrica, ubicada a 10 kilómetros de la ciudad de Santiago del Estero, en el área de desarrollo del Río Dulce (ver boletín No. 8).

La inversión realizada totaliza 4.500 millones de pesos. El edificio, de estructura metálica con techado elástico y aire acondicionado integral, tiene una superficie cubierta de 15.400 metros cuadrados. La potencia de energía instalada es de 4.000 kW o sea suficiente para abastecer el servicio eléctrico de una población de 35.000 habitantes.

Los modernos equipos textiles permiten realizar en forma automática los procesos de hilandería y tejeduría, con altos niveles de productividad.

*

AGUA PESADA PARA LA CENTRAL ATOMICA DE ATUCHA

El Gobierno Nacional autorizó a la Comisión de Energía Atómica, por decreto 2093/69, a aceptar la oferta presentada por la institución similar de los Estados Unidos de América, para la venta de aproximadamente 300 toneladas de agua pesada por un valor de hasta 6.598,4 millones de pesos, equivalentes a 18.852.750 dólares. Al adoptar esta medida se han tomado en cuenta las disposiciones por las que se declara de interés nacional la construcción, instalación y puesta en marcha de la Central nuclear de Atucha, provincia de Buenos Aires (ver boletines números 8, 16 y 21) y la autorización acordada a la Comisión Nacional de Energía Atómica a aceptar la oferta presentada por la firma Siemens Aktiengesellschaft, según contrato celebrado el 30 de junio de 1968.

De conformidad con ese contrato, los precios de la primera carga de combustible y de agua pesada no se encuentran incluidos en el precio global y son tratados por separado. De las tratativas realizadas surge como única oferta de venta para la provisión de 300 toneladas de agua pesada la presentada por la Comisión de Energía Atómica de los Estados Unidos, a un precio que se ajusta al valor corriente en el mercado internacional.

La compra de agua pesada que ha sido autorizada asegura la puesta en servicio de la central de Atucha en junio de 1972, de acuerdo con los planes oportunamente aprobados.

*

CONSTRUCCION DE UN ESTABLECIMIENTO DEPURADOR POR CONCESION DE OBRA PUBLICA

Obras Sanitarias de la Nación ha llamado a licitación pública para la construcción, conforme al régimen de concesión de Obra Pública (Ley 17520), del establecimiento de depuración de líquidos cloacales "Norte", a emplazar en el partido de San Fernando, en las proximidades del km. 27 de

la línea del ferrocarril General Bartolomé Mitre a Bancalari. Los trabajos a contratar comprenden la preparación del proyecto, ejecución de las obras, y su puesta en servicio y explotación por un plazo máximo de veinte años corridos a partir de la fecha de la firma del contrato.

El presupuesto estimativo de las obras es de 1.200 millones de pesos, con un aporte financiero máximo de Obras Sanitarias de la Nación de hasta un veinte por ciento del valor real de las mismas. El plazo máximo de ejecución de la totalidad de los trabajos se ha establecido en 24 meses. La fecha de apertura de las propuestas ha sido fijada para el 23 de septiembre de 1969.

El establecimiento a construir estará constituido por: cámara de rejas, estación elevadora de líquido crudo y bombeo de barro primario, sedimentadores primarios, cámaras de aireación, sedimentadores secundarios, estación de recirculación de barro activado y compresores de aire, obras complementarias y accesorias.

La capacidad de tratamiento de la planta será de 79.000 m³/día de efluente cloacal, previéndose oxidar una carga de 12.000 Kg/día de D.B.O.

La población a beneficiar se calcula en 200.000 habitantes de las zonas aledañas de los partidos de San Fernando, San Isidro, Tigre y General San Martín, en el Gran Buenos Aires.

La ley 17.520, dictada el 7 de noviembre de 1967, establece que el Poder Ejecutivo puede otorgar concesiones de obra pública por un término fijo, a sociedades privadas o mixtas o a entes públicos para la construcción, conservación o explotación de obras públicas mediante el cobro de tarifas o peaje, conforme a los procedimientos que fije esa ley (licitación pública, contratación directa con entes públicos o con sociedades con capital estatal y contratación con sociedades privadas o mixtas).

*

EL PUERTO DE AGUAS PROFUNDAS El Comando en Jefe de la Armada dió a conocer la nómina de las firmas que se presentaron para realizar el estudio de prefactibilidad, preinversión y anteproyecto para la construcción de un puerto de ultramar en aguas profundas. La obra tendrá importante repercusión en la economía nacional, pues la tendencia actual del mundo en cuanto al volumen de los buques de carga -en el Japón, por ejemplo, ya está operando un gigantesco petrolero de 300.000 toneladas- hace necesario un estudio moderno sobre las condiciones presentes y prever las necesidades futuras en esa materia. Las 17 propuestas recibidas para encarar el estudio aludido, son las siguientes:

Frederic Harris Eng. Corp., Robert R. Nathan Ass. Inc., Inconas Ingen. Cons. Asociados, Amaya, Devoto, Lanusse, Martín Pieres; Edes-Adima; Julio Ques y Asociados y Tecslut International Ltd. y Gibb, Alberty, Pullerits y Dickson; Naviconsult S. R. L., Renardet Sud S. A., Sauti S. p. A.; Ingeniero Isidoro Marín y Asociados (Argentina), Intecsa miembro de Tecniberia (España), Praeger, Kavanagh, Walterbury (EUA); LKB y Análisis de Proyectos y Programación de Inversiones S. A. (Lackner-Krans Barth); Latinconsult Argentina S. A., Netherland Eng. Consultants (Nedeco) Holanda, Italconsult S. p. A. de Italia; Blume, Aldearán Ingenieros; Intertrafic GmbH (del grupo Kienbaum y GICA (Grupo Ingenieros Consultores Argentinos) Asociados; Livesey y Henderson y Asociados Argentinos; Redes Recursos, Economía e Ingeniería del Desarrollo S. R. L., Instituto de Economía Aplicada, Gastón Valente y Asociados S. A., Arq. Mario Roberto Alvarez y Asociados y Dantel E. Batalla y Asociados; C. A. D. I. A., Salzgitter, Interplan S. R. L.; Posford, Pavry y Partners, Asociados con Salazar y Arrigoni; Franklin Consult S. C. A., Parson, Brinckerhoff, Quade y Douglas, Ing.; Sir William Halcrow & Partners, Hidrosud Argentina S. A., Cueto Rua, Hamak, Morduchowicz y Consultores Asociados; Instituto Argentino de Ingeniería asociado con W. S. Atkins & Partners; Consulbaires Ingenieros Consultores S. A., Swan Wooster Ing. Co. Ltd.

*

INFRAESTRUCTURA AERONAUTICA Han comenzado los trabajos para la construcción de un nuevo aeropuerto en Catamarca, con el que se reemplazará al de Choya. Estará ubicado a 18 km. al sudeste de la capital de la provincia, sobre la ruta provincial No. 33. La nueva pista tendrá una longitud de 2.800 metros y un ancho de 30 metros. La plataforma tendrá 99 metros por 68, con lo cual se podrá operar en carga y descarga con dos aviones simultáneamente. En el proyecto se contemplan adecuadas calles de carreteo y se han previsto futuras ampliaciones.

La obra insumirá 568.260.202 pesos. Las obras civiles (aeroestación de pasajeros y carga, planta transmisora y usina auxiliar, oficina de meteorología, área de inflamables, provisión de agua, radiobalizas, accesos, playas y obras accesorias) estarán a cargo de la provincia y su costo se estima en unos 250 millones de pesos.

La pista, calles de carreteo y plataforma ha sido proyectada por la firma ORESA -que también tendrá a su cargo la dirección técnica- y los trabajos, que fueron adjudicados por la Dirección de Infraestructura de la Fuerza Aérea Argentina, serán realizados por las empresas asociadas Betella Hnos. S. A. A. M. I. C. I. y Pedro J. Bellomo S. C. A. El plazo de ejecución es de 540 días.

*

LICITANSE NUEVAS OBRAS DE VIA LIDAD NACIONAL La Dirección Nacional de Vialidad ha dispuesto llamar a licitación para pavimentar diversos tramos de siete importantes rutas troncales nacionales, en los que invertirá un total de 7.558 millones de pesos. Al hacer el anuncio, la Secretaría de Obras Públicas suministró el siguiente detalle:

Ruta 3, provincia de Buenos Aires: tramo Sauce Grande-Bajo Hondo, presupuesto 353.500.000 pesos; Tierra del Fuego: tramo Paso Garibaldi-Rancho Hambre, 295.815.948 pesos. - Ruta 7, provincia de Mendoza: tramo Potrerillos-puente sobre el río Mendoza, 1.525.470.000 pesos. - Ruta 11, provincia de Santa Fe: tramo Mercedes-Las Toscas, 364.700.000 pesos. - Ruta 34, provincia de Santa Fe: tramo Palacios-Monigote, 606.412.000 pesos; tramo Ercilla-límite con Santiago del Estero, pesos 461.067.000; y tramo Lucio V. López-Angélica-Centeno-San Martín de Las Escobas-San Vicente, pesos 1.854.440.000. - Ruta 38, provincia de Tucumán: tramo Aguilares-Montero (con puente sobre el río Gestona y accesos), 157.958.929 pesos. - Ruta 40, provincia de San Juan: tramo límite con Mendoza-La Rinconada, 128.583.830 pesos. - Ruta 226, provincia de Buenos Aires: tramo Tandil-Arroyo Chapaleofú, 446.597.000 pesos; tramo Arroyo Chapaleofú-Arroyo Los Huesos, 669.687.000 pesos;

tramo Arroyo Los Huesos-Lazzarino, 332.420.000 pesos, y tramo empalme ruta 3-empalme ruta provincial 76, con un presupuesto oficial de 378.526.160 pesos.

También se informó que se ha llamado a licitación para la repavimentación y ensanche del tramo de la ruta 7, en la provincia de Córdoba, comprendido entre Laboulaye y Mackenna, con financiación del Banco Mundial.

*

INVERSIONES EN LAS PROVINCIAS A TRAVES DEL FONDO DE INTEGRACION TERRITORIAL

El Fondo de Integración Territorial (FIT), creado por la ley 17.678 con el propósito primordial de proveer a las provincias los medios de financiación necesarios para la realización de inversiones en trabajos públicos que permitan mejorar la infraestructura, se constituyó en 1968 con un total superior a los 22.000 millones de pesos. Una parte del Fondo fue destinada ese año a financiar déficit corrientes y de capital de las provincias, con un total de 9.730,1 millones de pesos, de los cuales 6.145,6 millones correspondieron a déficit de capital. Los 9.730,1 millones asignados a esta finalidad se distribuyeron entre Catamarca, La Rioja, San Luis, Santiago del Estero y el territorio nacional de Tierra del Fuego. El resto fue destinado a obras específicas, correspondiendo un 26,5 % a obras viales, incluyendo el túnel subfluvial Paraná-Santa Fe.

Las asignaciones crediticias del FIT para el corriente ejercicio están constituidas por autorizaciones efectuadas en 1968 para financiar obras, en la mayor parte de los casos ya iniciadas, y por autorizaciones realizadas en 1969 para la financiación de nuevos proyectos. El total de fondos disponibles este año excede en un 79,8 % a los del ejercicio anterior, con un monto de 41.270 millones de pesos. Se acentúa la preponderancia de las obras viales, con una participación del 40,3 %, que incluye planes de las provincias de La Rioja (1.002,5 millones de pesos), Río Negro (671,1 millones), Chaco (1.210 millones) y Misiones (1.055,4 millones). También aumentó la participación del sector Obras Sanitarias (diques, riego, agua potable, colonización) que tiene especial significación en Catamarca (valle de Catamarca y Dique Las Pirquitas), La Pampa (aprovechamiento múltiple del Río Colorado), Tucumán y Santa Cruz.

*

FINANCIAMIENTO ADICIONAL PARA EL TUNEL SUBFLUVIAL ENTRE PARANA Y SANTA FE

Representantes del consorcio que tiene a su cargo la construcción del túnel subfluvial entre Paraná y Santa Fe, acompañados por autoridades del Commerzbank (Düsseldorf) y el representante en Buenos Aires del Banco di Roma, entrevistaron al Ministro de Economía y Trabajo y le informaron del resultado de gestiones emprendidas por las empresas constructoras Hochtief A.G. y Vianini S.p.A. para obtener de sus bancos un préstamo destinado a atender gastos de la construcción del túnel.

El Commerzbank A.G. de Düsseldorf, y el Banco di Roma, han acordado créditos por 2.000 y 500 millones de pesos, respectivamente, a dos años de plazo, con esa finalidad.

En la misma ocasión el doctor Wilhelm Hartmann, miembro del Consejo Superior de Hochtief A.G., de Essen, informó que esa empresa, que tiene a su cargo además de las obras del túnel subfluvial, ampliaciones de las centrales eléctricas de SEGBA e Italo, parte de las obras civiles de la central atómica de Atucha, y que acaba de suscribir un contrato para construir y financiar 160 kilómetros de caminos en la Patagonia, ha decidido constituir Hochtief Argentina S.A., empresa que operará en el país con respaldo técnico y financiero de su homónima alemana.

*

AEROFOTOGRAFIA DE 700.000 KILOMETROS CUADRADOS DE LA PATAGONIA

El gobierno nacional ha autorizado la contratación de trabajos de aerofotografía, confección de fotofndices y mosaicos aerofotográficos, sobre una superficie aproximada de 700.000 kilómetros cuadrados de los territorios de las provincias de Neuquén, Río Negro, Chubut, Santa Cruz y Territorio Nacional de Tierra del Fuego (Patagonia). A tal efecto la Secretaría de Energía y Minería convocará una licitación, estimándose que el gasto total será de 700 millones de pesos.

Los estudios a realizar permitirán un acabado conocimiento de la topografía patagónica, a fin de desarrollar los recursos hidráulicos y orientar eficazmente las tareas de exploración previas a la explotación de yacimientos de hidrocarburos, cuencas carboníferas y minerales. También se facilitará por este medio la proyección de caminos, puentes y otras obras para mejor aprovechamiento de los recursos naturales patagónicos.

**