

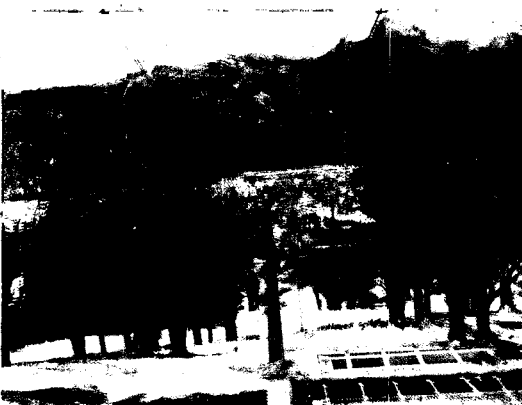
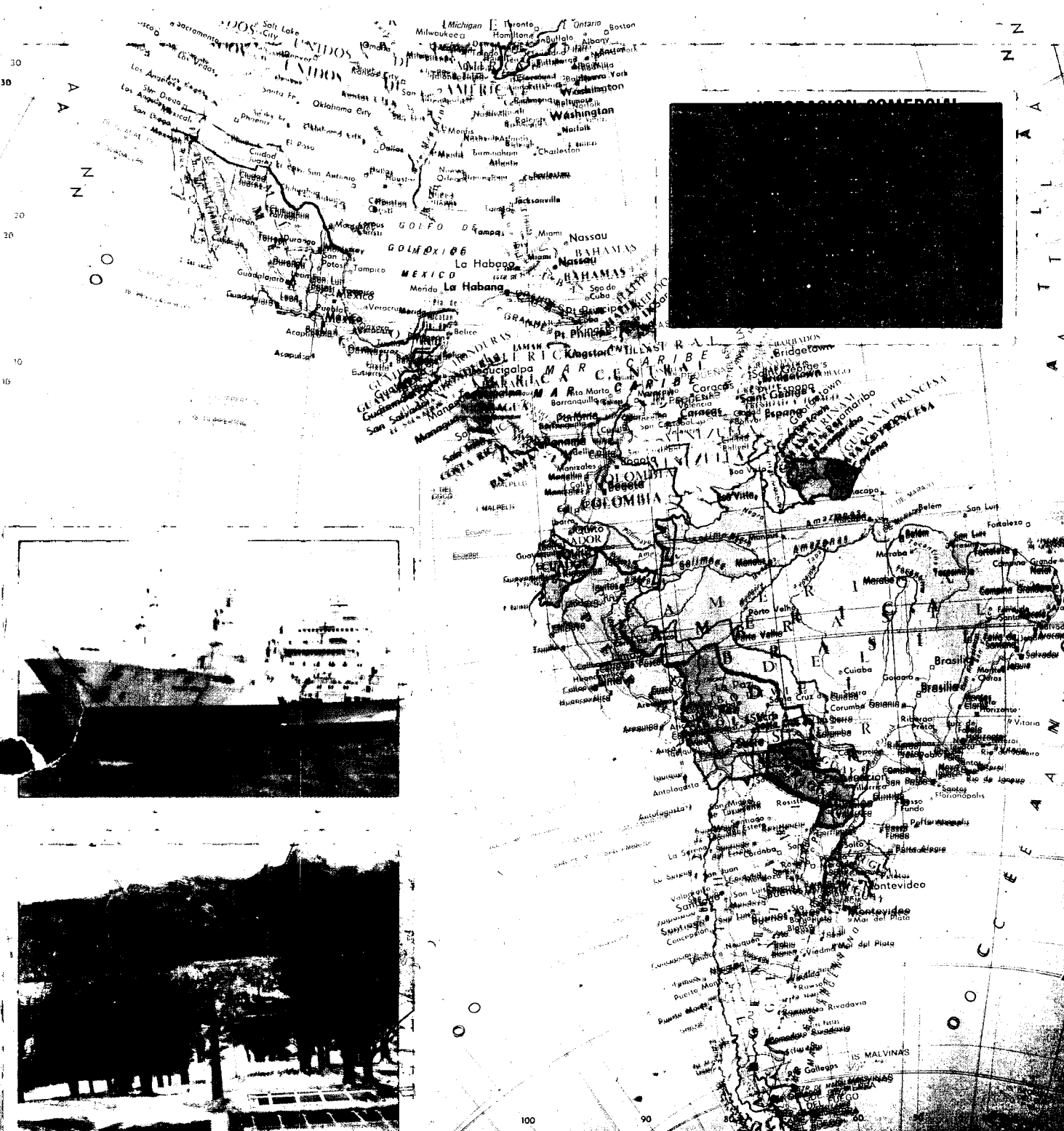
338
19-u

información económica de la argentina



MINISTERIO DE ECONOMIA

ISSN 0325-237X - MAYO - AGOSTO 1982 - N° 123



"EL NECESARIO CAMBIO ECONOMICO SE OPERARA AL SERVICIO DE LA FUTURA INSTITUCIONALIZACION DEL PAIS"

El 1° de julio del corriente año asumió la presidencia de la Nación, el general de división (RE). Reynaldo Benito Antonio Bignone, quien ese mismo día dirigió un mensaje al país por la cadena oficial de radio y televisión en el que anunció la institucionalización del país "a más tardar en marzo de 1984", para lo cual expresó la necesidad de introducir cambios socio económicos para lograr tal objetivo.

Las pautas políticas y económicas anunciadas por el general Bignone están contenidas en el texto de su disertación, que se reproduce a continuación.

"Argentinos:

"No deseo iniciar este mi primer mensaje, sin rendir un emocionado homenaje a nuestros compatriotas civiles y militares, que con tanto valor, lealtad y abnegación defendieron nuestra soberanía en la gesta de las Malvinas.

"El sentido recuerdo para aquellos que ofrendaron sus vidas, el ferviente anhelo de una plena y pronta recuperación para los heridos y el orgulloso reconocimiento para todos.

"Hablaré directa y sencillamente, porque deseo que todos sin excepción, me interpreten.

"La Nación vive un momento difícil y grave de su historia.

INSTITUCIONALIZAR EL PAIS

"Asumo el gobierno con una misión clara y concreta: institucionalizar el país a más tardar en marzo de 1984.

"No tuve ni tengo apetencias



Presidente de la Nación, general de división (RE) Reynaldo Benito Antonio Bignone.

políticas. He vivido en el seno de las Fuerzas Armadas y a ellas rindo mi gratitud y homenaje.

"Aprecio el alto honor que significa ejercer este cargo. Pero

aprecio aún más la finalidad con que debo desempeñarlo.

"Creo sinceramente que constituye el único camino racional y pacífico para superar nuestros problemas internos y hacer frente en mejores condiciones a los externos.

"Sé que la gran mayoría comparte este objetivo. Intuye, como yo mismo, qué es lo más conveniente para todos.

"Por lo tanto, y de aquí en más, su principal sustento será el apoyo que nuestra sociedad argentina —todos ustedes, en conjunto— quieran prestarle.

"A pesar de lo simple de su enunciado, cumplir la misión asignada no será tarea fácil. Por el contrario, encierra una fuerte dosis de riesgos y complejidades.

"No busco ni pido avales, pero necesito y necesitaré ayuda.

"Como ya lo expresé al comienzo, el objetivo es claro y concreto, pero no es menos im-

FUNDAMENTOS DEL PROGRAMA ECONOMICO DEL DOCTOR JOSE M. DAGNINO PASTORE

El ministro de Economía, doctor José María Dagnino Pastore, en su primer mensaje dirigido al país el 5 de julio último, efectuó un inventario, sobre la situación económica del país en la actualidad y adelantó los objetivos a alcanzar durante su gestión, en particular en materia de reactivación económica, saneamiento empresarial, deuda externa, sistema financiero y control de la inflación.

El texto de su discurso es el siguiente:

El gobierno me ha confiado la conducción económica del país. Me honra en lo profundo poder servir así a esta patria argentina en cuya defensa, hasta hace pocos días nuestros jóvenes, sin preguntar nada, lo ofrendaron todo.

¿Y cuál es el mensaje que una y otra vez nos repiten los héroes que vuelven del sur? El pedido que haya unión entre los argentinos.

¿Y qué susurro nos viene de nuestras viejas epopeyas? La enseñanza de que los argentinos seamos unidos.

En pos de esa unión brindaré, desde mi puesto de trabajo, todo el esfuerzo que pueda dar. El camino elegido para alcanzarla es la institucionalización del país, a más tardar, en marzo de 1984. Es con este compromiso que asumo mi tarea.

LA SITUACION ECONOMICA HOY

Mi primer deber es realizar brevemente, y sin ánimo alguno de calificar el pasado, un inventario de la situación económica hoy.

Primero:

El producto bruto de la Argenti-

tina ha crecido 2% desde 1974. Hay que remontarse hasta la década del 60 para encontrar niveles de producción industrial tan bajos como los actuales. El número de obreros industriales bajó un 23% desde 1970. La utilización de la capacidad instalada industrial se estima en un 63%.

El consumo por habitante ha caído 8% en los últimos 3 años. La tasa de desocupación excede el 6%, por primera vez en más de un quinquenio.

Segundo:

La situación de las empresas

*Ministro de Economía,
doctor José María Dagnino Pastore.*



en especial de las nacionales productoras de bienes, que han sobrevivido con zozobra el período posterior a la crisis financiera de abril de 1980 sigue siendo angustiosa.

En 1981 el número y el tamaño de los concursos y quiebras de empresas fue 6 veces mayor que en 1977.

El problema señalado revistió especial gravedad por la situación caótica en que fueron sumidas ciertas economías regionales.

Las causas de esta situación han sido varias: el estancamiento de la economía, la competencia externa por la apertura unilateral y excesiva de nuestros mercados, el retraso cambiario y las elevadísimas tasas de interés, que durante largos períodos fueron mucho mayores que la rentabilidad de las empresas.

Las consecuencias de esta situación han sido la desaparición de muchas empresas argentinas y un tal deterioro de las restantes que su supervivencia depende del apoyo estatal. Además ello determinó la caída de la inversión privada y el envejecimiento de los equipos de producción.

Tercero:

La deuda exterior que en 1975

rán en el futuro las condiciones para que estas exportaciones se produzcan.

Pero además habrá una ofensiva de exportación, dentro de ella serán especialmente convocadas las grandes empresas nacionales y particularmente las empresas internacionales, quienes tendrán la responsabilidad de realizar un esfuerzo de gran magnitud dirigido a incrementar las corrientes de exportaciones de manufacturas ya existentes e iniciar la producción y exportación de nuevos productos, que den plena ocupación a los recursos existentes en el país.

También se mantiene el control de las importaciones y el plazo mínimo de pago y el Banco Central usará los precios índices fijados para controlar la sobrefacturación.

El efecto de este conjunto de medidas sobre los precios internos se atenúa por varias razones: el aumento de las retenciones y la disminución de los reembolsos a las exportaciones; por la reacción anticipada de los mercados. Luego trataré el tema de la deuda externa.

La reactivación de la producción se da no sólo por el fuerte impulso a las exportaciones sino también por otros elementos.

La reforma financiera alivia los pasivos de las empresas y de los particulares y reduce las tasas de interés.

Esto significa, por un lado, que una parte de la generación de fondos de las empresas podrá aplicarse a reconstituir inventarios y a invertir en vez de destinarse al pago de sus deudas.

Por otro lado, aumenta la demanda de bienes físicos hoy subvaluados con lo cual se reactiva la producción y se valorizan los activos de las empresas y de los particulares. Para que los efectos de la mayor demanda de

bienes se manifieste más en aumentos de producción que en subas de precios y para poner en pleno funcionamiento el aparato productivo nacional, la Secretaría de Comercio ha invitado a empresas para que participen en acuerdos de precios que se implementarán en los próximos días.

Con ellos se busca la contribución del sector privado a moderar el alza de precios y asegurar el éxito de las medidas tomadas en otras áreas. Estos acuerdos de precios son requisitos indispensables para el acceso de las empresas a las reducciones preferenciales de intereses previstas en la reforma monetaria.

Finalmente, la elevación de remuneraciones de los agentes públicos también levantará el poder de compra de la población.

SANEAMIENTO EMPRESARIO:

En lo referente a la afligente situación de las empresas, en particular de las nacionales productoras de bienes, la solución se plantea así:

Los resultados operativos de todas las firmas mejoran, no sólo porque la reactivación elevará sus ventas, sino también por la notable baja de sus costos financieros, resultante de la reducción de intereses.

La situación patrimonial mejora por 2 razones: la valorización de sus activos, ya explicada y la disminución de sus pasivos.

Este alivio de sus pasivos, ya producido en parte por medidas adoptadas durante 1981, se completa con reducciones preferenciales de intereses previstas en la reforma financiera para las firmas que participen en los acuerdos de precios.

El costo de este alivio, dado que es sólo una parte de la reforma financiera, es muy inferior al

que podía preverse; su efecto monetario se distribuirá en el tiempo y está contemplado en el programa monetario.

Además se adoptan medidas para reducir el costo de los pasivos en divisas sin seguro de cambio, para las empresas que los renueven.

Con estas medidas queda completado el esfuerzo de la comunidad para evitar la caída masiva y para sanear las empresas argentinas.

DEUDA EXTERNA:

Nuestro país va a operar normalmente en los mercados financieros internacionales, cumpliendo estrictamente las obligaciones contraídas. Se realizarán así nuevas contrataciones de préstamos, especialmente a mediano plazo destinados a mejorar el perfil de la deuda externa. Debo enfatizar que no se desea continuar incrementando la deuda externa en valores reales.

Para que esto sea posible es vital mantener una balanza comercial superavitaria, que contribuya a un resultado de la balanza de pagos lo más equilibrado posible.

Las medidas ya aplicadas sobre exportaciones e importaciones, llevarán a estos resultados:

La mejora del perfil de la deuda externa y la agilización de las operaciones financieras con el exterior, harán posible el financiamiento de nuevos proyectos y programas de inversión contribuyendo así a la reactivación económica que el país necesita.

REFORMA FINANCIERA

Al realizar el inventario inicial hemos visto la explosiva situación provocada por el sistema financiero vigente. No caben

dudas sobre la necesidad de modificarlo.

Las alternativas eran hacerlo gradualmente o encarar una reforma de fondo. Hemos optado por la segunda.

La política consiste en someter al actual sistema a un régimen de control estricto, tanto en materia de tasas de interés como de expansión del crédito. Este sistema se irá achicando a lo largo del tiempo.

Simultáneamente se irá desarrollando un sistema libre, asentado sobre bases sólidas, que quedará como único cuando termine de extinguirse el controlado. Se estima que en marzo de 1984 el sistema libre ya será mayor que el controlado.

El diseño de ambos sistemas y de sus relaciones que se anuncia hoy será explicado en detalle por el Banco Central.

Pero las principales consecuencias iniciales del nuevo régimen son las siguientes:

- Reducción de las tasas de interés sobre créditos existentes y de las pasivas.

- Reducciones preferenciales de las tasas de interés sobre créditos existentes para las empresas que participen en los acuerdos de precios.

- Reducciones preferenciales de las tasas de interés sobre créditos existentes por la circular 1050 para personas que reúnan ciertos requisitos.

-Garantía del 100% para los depósitos de 7 días o más dentro del sistema controlado.

-Autorización de nuevos instrumentos de captación y de préstamo de fondos, dirigidos a extender los plazos de las operaciones financieras, fuera del sistema controlado, a tasa libre.

-Apertura de un mercado financiero de cambios.

Esta reforma, unida a las medidas de defensa empresarial permitirán sanear y consolidar la endeble situación actual del sistema financiero.

FUNCIONARIOS DEL MINISTERIO DE ECONOMIA

MINISTRO: Doctor José María Dagnino Pastore
SUBSECRETARIO DE ECONOMIA: Doctor Adolfo C. Sturzenegger
SECRETARIO DE HACIENDA: Licenciado Raúl Fernández
SUBSECRETARIO DE PRESUPUESTO: Contador Juan Luis Catuogno
SUBSECRETARIO DE POLITICA Y ADMINISTRACION TRIBUTARIA:
Doctor Pedro Francisco J. Pavesi
SECRETARIO DE AGRICULTURA Y GANADERIA:
Ingeniero Agrónomo Victor Hugo Santirso
SUBSECRETARIO DE AGRICULTURA: Ingeniero Agrónomo Ignacio S. García Cuerva
SUBSECRETARIO DE GANADERIA: Ingeniero Agrónomo Ernesto E. Girardi
SECRETARIO DE INDUSTRIA Y MINERIA: Ingeniero Luis Felipe Gottheil
SUBSECRETARIO DE INDUSTRIA: Licenciado Jorge R. Castro Calou
SUBSECRETARIO DE MINERIA: Doctor Jorge Cuomo
SECRETARIO DE COMERCIO: Doctor Alberto Fraguio
SUBSECRETARIO DE COMERCIALIZACION: Señor Jorge Quinteros
SUBSECRETARIO DE COMERCIO EXTERIOR E INTEGRACION REGIONAL:
Licenciado Jorge Caminotti
SUBSECRETARIO DE RELACIONES COMERCIALES INTERNACIONALES:
Señor Enrique Osvaldo Bauerle
SECRETARIO DE INTERESES MARITIMOS: Contralmirante Ciro García
SUBSECRETARIO DE MARINA MERCANTE: Capitán de Navío Rodolfo Cabello
SUBSECRETARIO DE PESCA: Capitán de Navío (R) Hugo Talamoni

El régimen adoptado permite un control de emisión monetaria conforme las recomendaciones más rígidas en la materia.

CONTROL DE LA INFLACION

La reforma financiera, al reducir los intereses que el Estado, sus organismos y sus empresas, pagan por su elevado endeudamiento, provoca una fuerte caída de las necesidades de fondos del Estado que permite compensar con creces la emisión prevista y controlar el ritmo de inyección de dinero en el sistema.

Fue quizás esta consideración, más que ninguna, la que nos decidió a encarar la reforma monetaria de fondo: controlar la emisión monetaria.

A esto caben agregar los ya explicados acuerdos de precios con las empresas.

El control de la inflación se completa necesariamente con una férrea disciplina fiscal.

En el lado de las erogaciones ya se han dispuesto limitaciones para gastar. En el lado de los ingresos, se mantiene el impuesto extraordinario a los activos financieros —a cuya inspección se aboca desde mañana la Direc-

ción General Impositiva—.

Las tarifas de las empresas y servicios públicos se irán adecuando gradualmente. Finalmente, las mayores retenciones y menores reembolsos a la exportación aportan fondos adicionales al Tesoro.

En las palabras del Presidente, no faltarán carácter ni energía para adoptar las medidas fiscales y de otra índole, necesarias para controlar la inflación.

He pasado revista a la situación existente y a la forma de encararla, no quise transmitir ni pesimismo por aquella ni triunfalismo por ésta. Los problemas los creamos los hombres y los solucionamos los hombres. Tengo confianza en que lo haremos. Pido a los argentinos de buena voluntad que sumen y no resten a esta tarea.

Quienes lean sin prejuicios estas líneas descubrirán que la preocupación por el hombre, destinatario último de la economía, se refleja desde los primeros pasos en este esfuerzo. Pero no termina aquí el camino. Empieza, y ese camino, se hará al andar, ya no solo, sino en la preparación del éxito de la institucionalización hacia la que avanzamos. o

REFORMA FINANCIERA

La economía argentina enfrenta graves problemas que no pueden resolverse en el marco del sistema cambiario, monetario y financiero que rigió hasta el presente.

Existe un alto nivel de endeudamiento en moneda extranjera con vencimientos muy concentrados en el tiempo y una reducida disponibilidad de divisas en poder de la autoridad monetaria.

El nivel de actividad económica y de empleo es muy bajo y tiende a agravarse por la situación de alto endeudamiento de las empresas y el elevado costo financiero.

Esta situación ha llevado a que muchos bienes productivos estén en el activo de los bancos, sin ser aprovechados para la producción, y ha trabado la operatoria de muchas firmas privadas que han sido demandadas por gestiones de cobro.

Por la divergente evolución de los índices de ajuste de los préstamos y los ingresos de las familias, muchos deudores hipotecarios no pueden atender sus obligaciones con normalidad.

El sistema financiero enfrenta quebrantos crecientes, derivados de los riesgos asumidos por la asistencia financiera al sector privado y ello afecta su estabilidad. En su afán por evitar estos riesgos, el sistema ha tendido a aumentar su rol intermediador entre los depositantes, a los que mantiene en el sistema con apoyo de la garantía del Estado, y el propio Estado a través de la asistencia financiera a sus empresas públicas y de los títulos de deuda que emite la Tesorería. Esto ha dado lugar al desarrollo de una intermediación innecesaria e ineficiente, que aumenta el déficit fiscal. La liquidación de entidades financieras implica también fuertes costos para el tesoro.

Los depositantes en el sistema financiero ven amenazado el valor de sus ahorros, a pesar de las altas tasas de interés, por los riesgos hiperinflacionarios emergentes de la imposibilidad de compatibilizar, dentro de las reglas que han regido hasta hoy, la expansión monetaria necesaria para evitar aumentos en las tasas de interés con el control de las cuentas externas sobre las que presiona desfavorablemente la expansión monetaria interna.

Para poder resolver estos problemas se ha decidido llevar a cabo una reforma monetaria y financiera que permita reactivar la economía y lograr el equilibrio externo, con todos los recaudos necesarios para mantener bajo control el proceso inflacionario. Al mismo tiempo, la reforma, en sus aspectos transitorios, persigue recrear las condiciones para que se consolide un sistema financiero estable, libre y responsable, que provea servicios de intermediación financiera en condiciones de eficiencia, para permitir el crecimiento de la economía y la estabilidad de los precios.

REFORMA MONETARIA Y FINANCIERA

Los únicos activos monetarios denominados en moneda nacional emitidos por el sistema financiero serán los siguientes:

- 1) Billetes y monedas (sin introducir ninguna variante en cuanto a sus características y denominación).
- 2) Depósitos en cuenta corriente y a la vista, sobre los que los Bancos podrán abonar hasta un interés máximo fijado por la autoridad monetaria.
- 3) Depósitos en caja de ahorro común y especial y depósitos a plazo fijo transferibles e intransferibles de menos de 90 días y transferibles de más de 90 días. Las entidades financieras podrán abonar sobre todos estos depósitos hasta la tasa máxima que fije la autoridad monetaria.
- 4) Depósitos a plazo fijo, intransferibles de 90 o más días de plazo, por los que las entidades financieras podrán abonar una tasa de interés libremente pactada con los depositantes.

Estos depósitos no tendrán la garantía del Banco Central.

- 5) Depósitos a plazo fijo, intransferibles a más de un año de plazo con cláusula de ajuste según el índice de precios al consumidor. Los titulares de estos depósitos deberán ser personas físicas e instituciones sin fines de lucro.

Se mantiene inalterado el sistema de depósitos en moneda extranjera.

No se emitirán nuevos títulos públicos indexados denominados en moneda nacional ni otros

activos financieros que por su transferibilidad gozan de alta liquidez. Es decir que el ahorro ajustado estará disponible sólo para los ahorristas que estén dispuestos a inmovilizar sus ahorros por un año como mínimo.

A los fines de la política monetaria, se considerarán activos monetarios líquidos sujetos al estricto control cuantitativo de la autoridad monetaria, los enumerados de (1) a (4). El control cuantitativo de los depósitos en cuenta corriente (2), en caja de ahorro y a plazo fijo con tasa regulada (3), se realizará a través de un sistema de efectivo mínimo del 100%. El control cuantitativo de los depósitos a plazo fijo intransferibles de 90 o más días de plazo, con tasa libre, se hará a través de relaciones técnicas que los limitarán a una proporción máxima del total de los depósitos captados por las entidades financieras.

Estos depósitos no tendrán efectivo mínimo legal. Se recomendará a las entidades oficiales abstenerse de participar en este mercado para no introducir garantía diferencial de hecho.

La expansión de los depósitos ajustables a plazo fijo, intransferible, a más de 1 año de plazo, no será restringida por el Banco Central y si bien cuentan con un efectivo mínimo legal del 100%, existe un sistema del redescuento automático por el mismo importe. El sistema de efectivo mínimo y redescuento automático ha sido introducido como forma de producir a nivel de todo el sistema financiero la compensación entre los desfases que pueden producirse entre la evolución de los índices de ajuste admisibles para los préstamos y el índice de costo de vida que se utiliza para ajustar los depósitos.

Existirán los siguientes tipos de préstamos en moneda nacional del sistema financiero al sector privado:

- 1) Préstamos ya otorgados a la fecha de la reforma, cualquiera sea su tipo, que sean imputables al préstamo básico del Banco Central. Estos préstamos podrán ser refinanciados y estarán sujetos a una tasa de interés máxima que fijará la autoridad monetaria.
- 2) Préstamos nuevos a tasas reguladas, los que serán acordados con los fondos de redescuento que distribuya mensualmente el Banco Central, más la recuperación de cartera del préstamo básico durante los primeros 90 días de la reforma. Los criterios de distribución son fijados por la autoridad monetaria tendiendo a evitar su concentración en pocos clientes y a facilitar el financiamiento del capital de trabajo de las empresas que ocupan mucha mano de obra, la adquisición y refacción de la vivienda única y las necesidades de las familias de bajos ingresos. Quedan excluidas de esta asistencia financiera a tasa regulada las empresas que, habiendo tenido fuerte acceso al crédito externo en el primer semestre de 1980,

hoy lo han reducido en más de una cierta proporción.

- 3) Préstamos de cualquier tipo a tasa de interés libre, los que deberán acordarse con hasta el 2% del préstamo básico, con los depósitos captados a tasa libre y con los fondos provenientes de líneas de créditos del exterior.
- 4) Préstamos ajustables a más de 2 años de plazo, los que tendrán una tasa real máxima del 6% anual y podrán ser indexados por diferentes índices alternativos a elección del deudor.

Las entidades financieras, dentro del plazo de 90 días, deberán estudiar cuidadosamente su cartera de préstamos al sector privado y podrán refinanciarla de tal forma que se facilite su recuperación efectiva. También podrán concertar operaciones financieras con los antiguos titulares de bienes que fueran cedidos a la institución financiera como dación en pago, si consideran que aquéllos cuentan ahora con capacidad de pago. Estos titulares podrán gozar de la tasa regulada.

A partir del primero de octubre de 1982, las entidades deberán financiar con sus propios recursos o aquellos provenientes de captación de fondos a tasa libre, los bienes adquiridos en defensa del crédito que no hayan logrado realizar, así como la cartera en gestión judicial de cobro.

Lo mismo ocurrirá a partir del día mencionado con los préstamos que al vencer no sean pagados por sus titulares, dado que la obligación de la entidad financiera de cancelar el préstamo básico conforme a un cronograma estrictamente coincidente con el cronograma de pago comprometido por los deudores, no se alterará por el incumplimiento del deudor. Esto exige que en el estudio de la cartera y su refinanciación, las entidades presten especial atención a la necesidad de acomodar sus plazos a la capacidad de pago de sus clientes. Las posibilidades de financiación de la cartera de préstamos al sector privado, sólo estarán limitadas en cuanto a plazo por la exigencia mínima de amortización de 60 cuotas del préstamo básico que el Banco Central acuerda a las entidades financieras.

El objetivo del tratamiento que se da a los bienes adquiridos en defensa del crédito y a la cartera en gestión judicial de cobro, es el de devolver aquéllos a la actividad productiva y promover el arreglo acelerado de estos últimos. La reactivación de la economía a que dará lugar la implementación de la reforma financiera permitirá que se amplíe el mercado de los bienes productivos que ahora están en poder de los bancos y que existan mejores posibilidades de arreglo de créditos actualmente en gestión judicial de cobro.

CONSOLIDACION Y TRANSFORMACION DEL SISTEMA FINANCIERO

El tratamiento que se realiza de la cartera de

préstamo existente al 30 de junio, en materia de refinanciación y fijación de tasa activa máxima, así como el establecimiento de tasas máximas de interés pasivas sobre el actual sistema de depósitos de corto plazo con garantía de los depósitos, persigue poner bajo control estricto la parte del sistema financiero cortoplacista que ha venido operando con características de inestabilidad creciente y que se caracteriza por un bajo nivel de solvencia originado en la incapacidad de pago de buena parte del sector privado. Esta es la porción del sistema que se desea sanear y reducir mientras se recrea paralelamente un sistema financiero nuevo sobre reglas que impidan la repetición de los problemas actuales.

Las diferencias fundamentales entre las reglas que enmarcarán el renacimiento de una intermediación financiera sobre bases de eficiencia son básicamente dos: a) en el futuro no coexistirán libertad de tasas con garantía de los depósitos. Los depósitos intransferibles a más de 90 días de plazo, con tasa libre, contarán sólo con una garantía mínima del 1%. b) Se promueve la creación de un sistema de mediano y largo plazo, con ajuste monetario, que contará con garantía de depósitos, tasa real activa máxima, posibilidad de elección de índices de ajuste para el tomador de los créditos y ausencia de limitaciones a su expansión derivados de encajes fraccionarios.

La limitación de la tasa de interés sobre los depósitos de corto plazo, mientras se van desarrollando los nuevos mercados e instrumentos financieros, permite mejorar la capacidad de pago de los deudores del sistema financiero y por consiguiente, aumentar la solvencia de los intermediarios.

La transformación del sistema financiero que se operará como consecuencia de las nuevas reglas del juego, deberá permitir una sustancial baja del margen financiero. Mientras tanto, el sistema de tasas máximas, compensaciones y costo de los redescuentos procura mantener márgenes de intermediación a niveles razonables. Las entidades financieras podrán disminuir sus costos a partir de la simplificación operativa a que darán lugar las nuevas normas.

La ubicación de la tasa de interés máxima del sistema controlado a niveles inferiores a la tasa de inflación tiene carácter transitorio y se hace posible por la existencia de un nivel de tipo de cambio financiero superior al comercial y la firme determinación de avanzar gradualmente a la reunificación del mercado cambiario a medida que, por una parte, vaya cambiando el perfil de la deuda externa y, por otra, la demanda de dólares para atender compromisos financieros, tienda a coincidir con el superávit de balanza comercial.

LAS TASAS DE INTERÉS Y EL EQUILIBRIO EXTERNO

Las nuevas reglas que enmarcan al sistema financiero persiguen que el efecto sobre las tasas de interés de la restricción monetaria necesaria

para evitar la pérdida de divisas del Banco Central, afecten sólo a los agentes económicos cuya conducta determina el comportamiento del mercado financiero de cambios.

La restricción del crédito sólo afectará la tasa de interés en el mercado marginal libre, sin encarecer el costo del endeudamiento privado ya existente y el arbitraje entre el financiamiento externo y el mercado financiero interno se realizará a través del mercado libre.

Adicionalmente se mantiene al costo del mercado libre, el endeudamiento en pesos de las empresas que habiendo tenido alto endeudamiento externo al 30 de junio de 1980, lo hayan disminuido significativamente.

También se desalientan las cancelaciones de préstamos externos al obligar a cancelar simultáneamente un monto equivalente de endeudamiento interno a tasa controlada.

El régimen transitorio de control de la cartera de crédito al sector privado, permite también asegurar que quedará perfectamente neutralizado el efecto monetario de los seguros de cambio del régimen de la Comunicación "A" 36 que comenzarán a vencer en diciembre del año en curso.

La apertura del mercado cambiario persigue avanzar en la dirección de la liberación del mercado, sin arriesgar un descontrol de la inflación por excesivo aumento inicial del dólar comercial. A la vez, combinada con el régimen de seguro de cambio, alienta la refinanciación de la deuda externa privada y el ingreso de nuevas divisas permitiendo el descenso significativo de las tasas de interés y la regularización de pagos comerciales al exterior que hoy se encuentran demorados.

ALIVIO FINANCIERO A LAS FAMILIAS, LAS EMPRESAS Y EL SECTOR PÚBLICO

La fuerte reducción de la tasa de interés activa que se implementa, beneficiará tanto a las empresas como a las familias endeudadas.

Para las personas endeudadas por adquisición o refacción de vivienda única, por cualquiera de los regímenes existentes, además del beneficio de la baja en la tasa de interés, se otorga una quita del 15% de la deuda al 30 de junio de 1982.

A las empresas, además del alivio financiero para su endeudamiento en pesos, se le reduce la carga del endeudamiento externo en la medida que coopera con la refinanciación de la deuda externa.

La reforma financiera produce también una fuerte reducción del pago de intereses por parte del sector público, lo que contribuye a reducir el déficit fiscal y mejorar las posibilidades de controlar la inflación.

Todos estos regímenes de alivio, son necesariamente transitorios y persiguen resolver los problemas acumulados durante los últimos años. Las nuevas reglas sobre las que se recreará el sistema financiero evitarán que estos problemas vuelvan a producirse. ◻

SE MOVILIZARA EL SECTOR ENERGETICO PARA PRODUCIR UN RAPIDO DESARROLLO ECONOMICO

El ministro de Obras y Servicios Públicos, ingeniero Conrado Bauer, al trazar los principales aspectos que animarán su administración, dijo:

“Tiene el país en claro que las actuales circunstancias son tremendamente duras y que se requiere para superarlas un decidido accionar y una lúcida conciencia colectiva que reconozca los auténticos intereses nacionales. La difícil situación económica ya preexistente, agravada además por el esfuerzo que exigió la lucha por nuestra soberanía nacional en el Atlántico Sur, ha sacudido y deteriorado en profundidad el aparato productivo.

“Pero junto con estos males tenemos también evidencias de que el país posee sólidas reservas de responsabilidad y patriotismo. Las reacciones ante el conflicto bélico y durante la reciente visita del Santo Padre así lo evidenciaron. La guerra no deseada, pero afrontada con decisión y coraje, ha mostrado al mundo una actitud que coloca la dignidad del país por encima de especulaciones circunstanciales.

“Tales situaciones nos impulsan a interpretar un claro mandato para nuestra acción de gobierno: considerar plenamente vigente la inspiración patriótica y los altos ideales que fundaron nuestra nacionalidad, y sentirnos y actuar cabalmente como un país dueño de su destino y definitivamente arraigado en su tierra americana. Todo ello desarrollado dentro de un marco de convivencia respetuosa y progresista en el que no caben

las humillaciones ni las imposiciones caprichosas, y esto vale tanto en lo externo como hacia adentro de nuestro país.

“Deseo aplicar estas orientaciones en la tarea de nuestro Ministerio de Obras y Servicios Públicos. Dentro de su competencia existen áreas de sustancial importancia para el desarrollo integral y el respaldo a las actividades productivas y al bienestar general: la energía, el transporte, las comunicaciones y los recursos hídricos; servicios esenciales y obras públicas que construyen la infraestructura física. Su manejo pujante, prudente y equilibrado puede ser muy útil para contribuir a la recuperación del país. No solamente ayudando a recrear o incrementar la riqueza sino marcando un estilo para conseguirlo. No dudamos

*Ministro de Obras y Servicios Públicos,
Ingeniero Conrado Bauer.*



que la acción privada y la creatividad del hombre libre son motores del crecimiento económico; pero ello no significa que minimicemos la acción que le corresponde al Estado. Este, como conjunto de las instituciones de gobierno es y debe ser una expresión de la voluntad del país y, como tal, no debe de ninguna manera renunciar a su responsabilidad de contribuir a la defensa del interés común, de propender a la armonía de los sectores y de velar por la vigencia de condiciones básicas para el progreso”.

AFIANZAR LAS EMPRESAS

“En este período de gestión de gobierno no pretendemos provocar grandes alteraciones en el ordenamiento jurídico existente. Nuestra acción intenta afianzar los aspectos sustanciales de las reparticiones y empresas, mejorar su eficiencia y respaldar al profesional, al técnico y al administrativo que desde la función pública aportan su silencioso esfuerzo cotidiano. Pero al mismo tiempo pretendemos articular adecuadamente el accionar público con el privado de manera que no se obstruyan sino que se complementen y se refuercen mutuamente. Que quienes trabajamos en el sector público extrememos nuestra actitud de servicio y nuestra conciencia de que tenemos que ser inconfundiblemente honestos y dinámicos.

DESARROLLO TECNOLÓGICO

Al mismo tiempo deseamos que quienes actúan desde el

sector privado extremen su esfuerzo productivo y su respeto por las normas vigentes. Trataremos de brindar el máximo apoyo para el desenvolvimiento de la tecnología y la empresa nacional dentro de nuestro campo de acción; particularmente confiamos en la empresa que alienta la actualización y capacitación de sus ingenieros, que perfecciona sus sistemas administrativos y técnicos, que investiga e impulsa la innovación progresista, adaptada a nuestra realidad, que reinvierte sus ganancias en su equipamiento y crecimiento y que se preocupa por el progreso y bienestar de sus hombres, en todos los niveles. Sabemos que en nuestro país hay muchas empresas industriales, constructoras y consultoras de tales características, que son líderes en sus especialidades y ejemplares para el conjunto”.

PARTICIPACION

“Asimismo alentaremos la participación de las empresas de países amigos que, complementando a las nacionales dentro de los sectores que necesitan su apoyo, vengan con aportes auténticos de capital y tecnología preparadas para discutir y compartir sus conocimientos y propuestas con nuestros técnicos y empresarios.

“Todo este accionar cuya gestión iniciamos apunta a gobernar durante el corto período previsto con el deseo de crear las condiciones más propicias, no sólo para facilitar el mejor tránsito hacia la institucionalización del país, sino para contribuir a establecer condiciones básicas para el éxito del futuro gobierno; que lo deseamos fuerte y estable para que terminemos con los vaivenes extremos y encontremos una línea que estimule el espíritu de trabajo y la mejor convivencia de los argentinos.

“No dudamos que desde el campo de acción de nuestro Ministerio es posible colaborar a fin de crear condiciones para que los esfuerzos sustanciales

FUNCIONARIOS DEL MINISTERIO DE OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS

MINISTRO: Ingeniero Conrado E. Bauer
 SECRETARIO DE ENERGIA: Doctor Alieto Guadagni
 SUBSECRETARIO DE ENERGIA HIDROELECTRICA Y TERMICA: Ingeniero Fulvio Fornasari
 SUBSECRETARIO DE COMBUSTIBLES: Ingeniero José Benjamín Rodiño Riviere
 SECRETARIO DE SERVICIOS PUBLICOS: A/C del ingeniero Conrado Bauer.
 SUBSECRETARIO DE COMUNICACIONES: General de Brigada (R) Angel Barbieri
 SUBSECRETARIO DE TRANSPORTE: Ingeniero Gastón Cossettini
 SUBSECRETARIO DE RECURSOS HIDRICOS: Señor Jorge H. Velasco Suárez
 SECRETARIO DE OBRAS PUBLICAS: Ingeniero Esteban Guaia
 SUBSECRETARIO TECNICO Y DE COORDINACION ADMINISTRATIVA: Licenciado Miguel Angel Bolivar

no se esterilicen en luchas para repartir el estancamiento sino que se canalicen en realizaciones constructivas que multipliquen los puestos de trabajo, el progreso social y económico y la confianza en un futuro mejor para nuestro país.

“Para ello, particularmente en esta etapa que vivimos, es menester que todos quienes tengan algo para decir no vacilen en expresarlo, y que todos quienes puedan acercarse para discutir sus ideas o propuestas lo hagan, sin más compromiso que el de servir al país. Trataremos de brindar con amplitud la información y las posibilidades de participación, sin declinar nuestra responsabilidad de tomar las decisiones que correspondan, pero tratando de que ellas, sin violentar nuestras convicciones, consideren en la mayor medida posible los distintos enfoques de la realidad y los aportes de diferentes experiencias y puntos de vista. Invitamos a todos los sectores e instituciones interesadas en el accionar del Ministerio a participar activamente en esta etapa de gobierno y a ayudarnos, como ya muchos lo están haciendo, para encontrar las mejores soluciones”.

ENERGIA, PETROLEO Y GAS

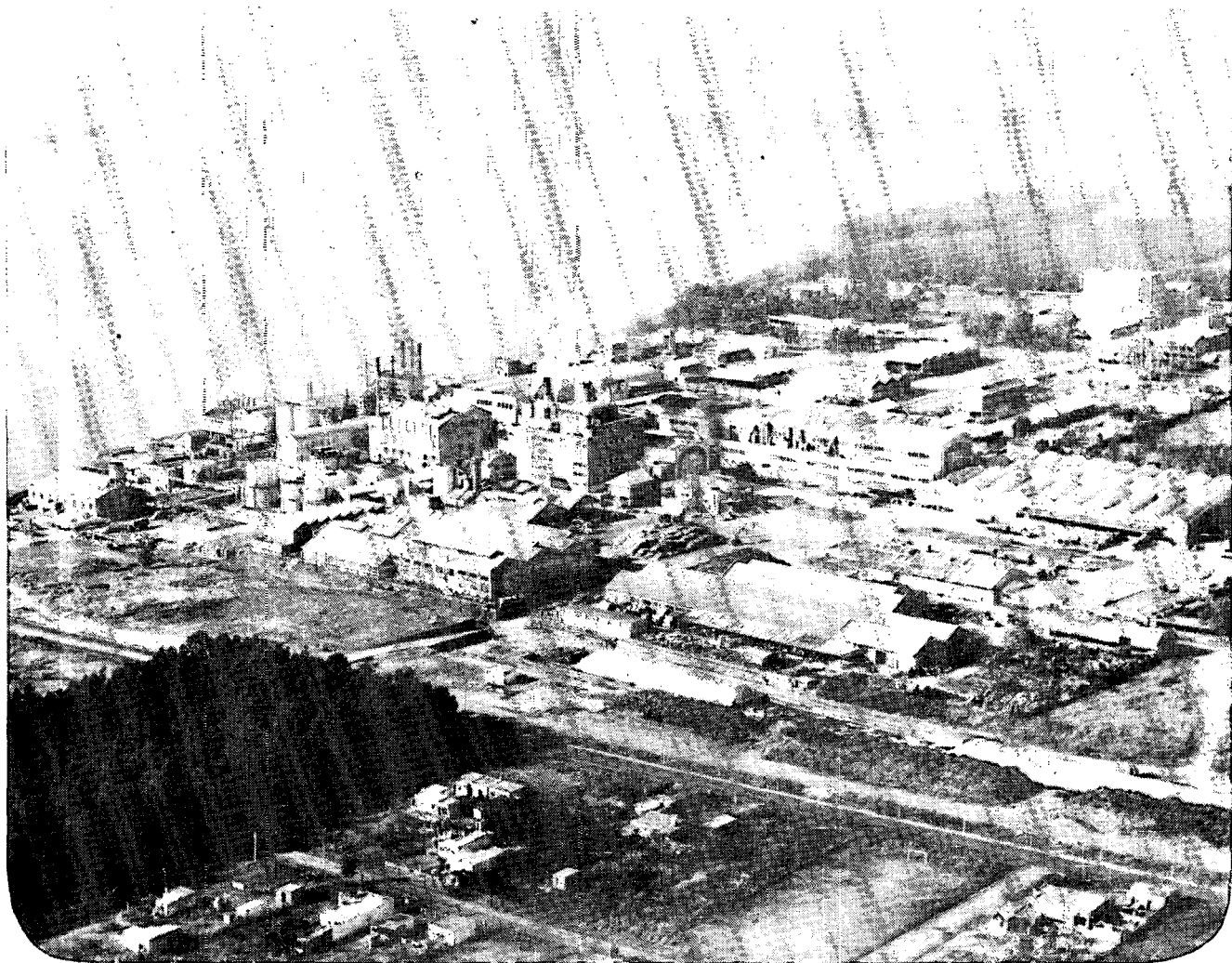
“Inicialmente centraremos nuestro esfuerzo en movilizar el sector de la energía, que se presenta como el más dinámico para producir una actividad económica de rápido desarrollo,

complementando el sector público y la actividad y la inversión privadas en la explotación y transformación del petróleo y el gas.

“Asimismo pondremos énfasis en el saneamiento financiero, la reducción del gasto y el paulatino mejoramiento de la eficiencia de las empresas públicas de servicios; acompañando este programa con el mejoramiento general de la economía. En lo que respecta al nivel de precios de los servicios, quienes conocen la inflación ocurrida desde el mes de diciembre de 1981, en que quedaron congeladas las tarifas, no dejarán de apreciar la prudencia con que nos manejamos en los reajustes, cumpliendo con los anuncios formulados, para no perturbar el delicado equilibrio con que debe conducirse el proceso de saneamiento de la economía”.

DEFINICION DE GRANDES OBRAS

“Estamos trabajando para la pronta definición de situaciones pendientes respecto de grandes obras y para el ordenamiento estructural de sectores como los de transportes, recursos hídricos y comunicaciones. Pretendemos asimismo incentivar las obras públicas que puedan autofinanciarse o que cuenten con el apoyo de instituciones nacionales o internacionales de crédito.”

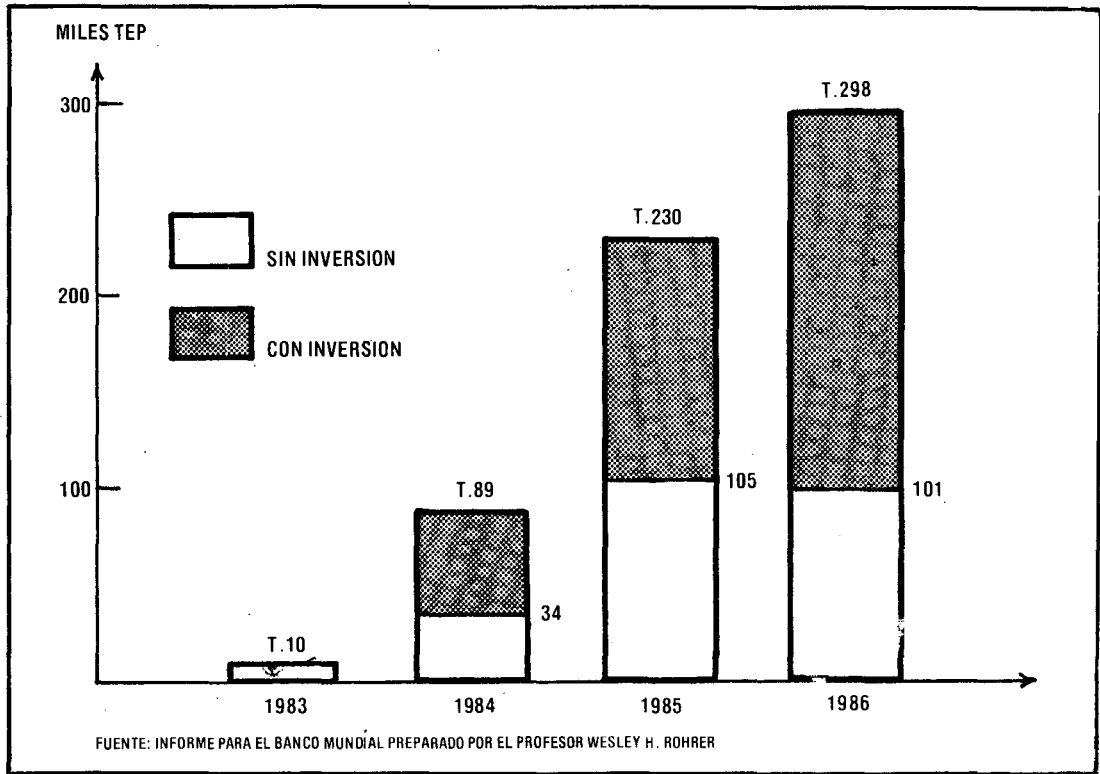


A través de un estudio se determinarán los posibles ahorros de energía en la industria en el quinquenio 1983/87.

EVALUACION DEL POTENCIAL DE AHORRO ENERGETICO DEL SECTOR INDUSTRIAL

Un nuevo e importante paso en el Programa de Conservación de la Energía puesto en ejecución en el país, se cumplirá con el llamado a licitación internacional para contratar los servicios de una consultora, que efectuará los estudios para determinar las posibilidades de ahorro energético de la actividad industrial en el próximo quinquenio 1983/1987. Similares trabajos se realizaron en diversos países desarrollados, en los que se han obtenido reducciones de consumo entre 15 y el 20 por ciento en sólo 6 ó 7 años de aplicación. La iniciativa contará con el financiamiento del Banco Mundial.

ESTIMACION AHORRO DE ENERGIA AREA INDUSTRIAL - PERIODO 1983-1986
(Argentina)



Durante el presente año y como parte del Programa de Conservación de la Energía puesto en ejecución en el país, se llevará a cabo un estudio sobre el potencial de ahorro energético existente en el área industrial. El estudio permitirá determinar los posibles ahorros de energía a obtener por la industria en el próximo quinquenio 1983-1987.

La tarea será encomendada por la Secretaría de Energía a una firma consultora, para cuya selección se realizará en breve, una licitación internacional. La

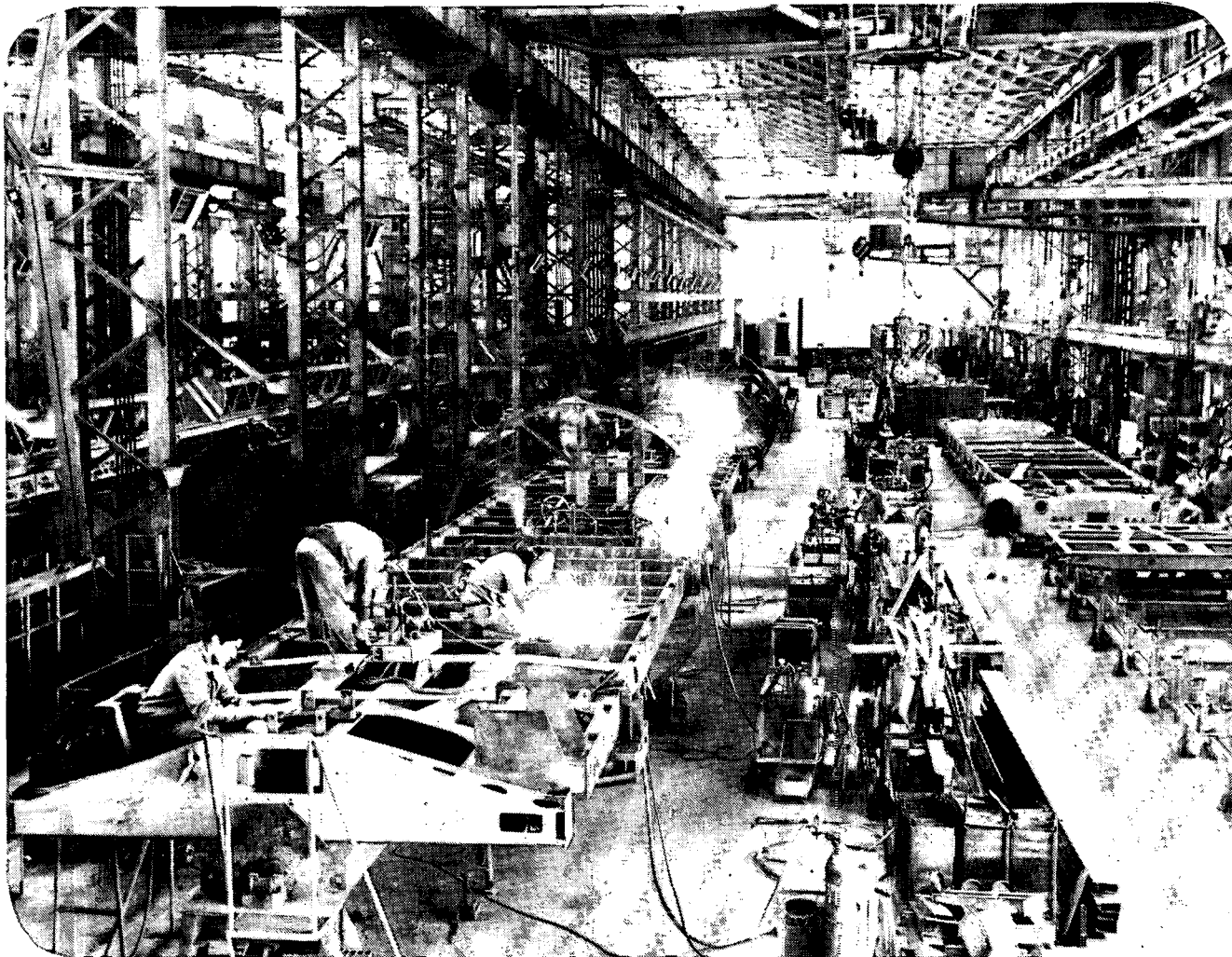
licitación cuenta con el apoyo financiero del Banco Mundial y estará abierta a las consultoras nacionales e internacionales, debiendo estas últimas asociarse a firmas locales, para poder participar.

La firma consultora adjudicataria deberá realizar una evaluación del uso de la energía en catorce plantas industriales ubicadas en el Gran Buenos Aires y en regiones del Centro y Litoral, pertenecientes a los sectores sidero-metalúrgico, químico, alimenticio, cemento, papel, textil,

vidrio y en una planta de generación eléctrica del Gran Buenos Aires.

El informe sobre la situación energética de cada empresa incluirá un programa de acción detallado con las inversiones y modificaciones a realizar en forma inmediata, a corto y a mediano plazo.

Las modificaciones propuestas para mejorar el consumo energético deberán incluir acciones en las áreas de mantenimiento, en las identificadas como de alta ineficiencia en los



La política estatal de ahorro energético es ampliamente apoyada por la industria.

equipos y en las que sería conveniente cambiar el proceso.

En una primera etapa se contemplarán las modificaciones en el área de mantenimiento, que requieran poca o ninguna inversión, para pasar, una vez logrado los ahorros primarios, a considerar la introducción de cambios en los equipos o procesos.

Cabe destacar que sólo mediante acciones en el área de mantenimiento, en Francia, Inglaterra y los Estados Unidos se han obtenido ahorros de energía del orden del 15 al 20 por

ciento en sólo 6 a 7 años de aplicación.

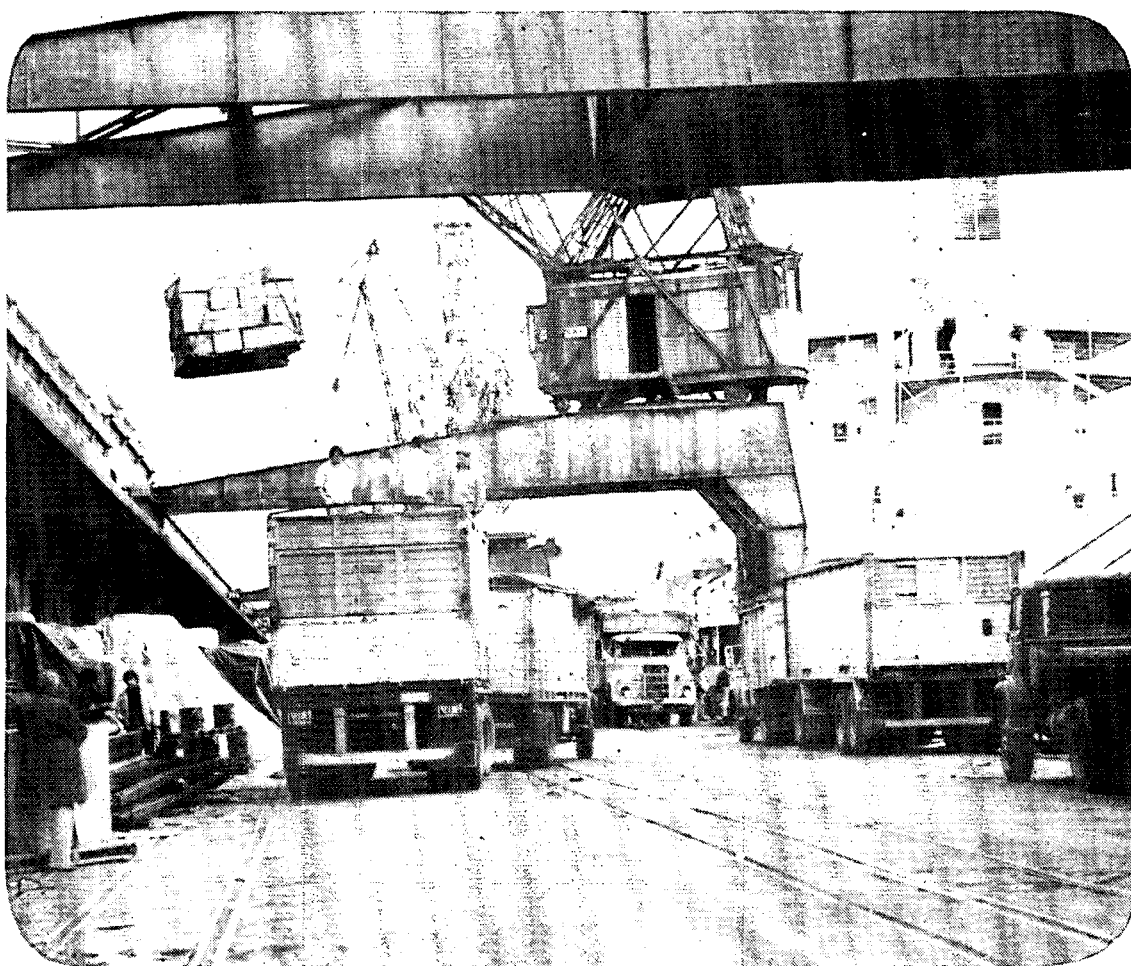
Los resultados de las evaluaciones serán de uso exclusivo y confidencial por parte de la empresa evaluada. La Secretaría de Energía recibirá solamente los datos finales de cada evaluación, indicativos del posible ahorro energético en **tep** (tonelada equivalente de petróleo), de los plazos estimados para su obtención y del monto calculado.

Sobre la base de las evaluaciones realizadas y en función de los potenciales de

ahorro así determinados, la consultora elaborará un informe final con los posibles ahorros de energía a obtenerse en el área industrial en el mencionado quinquenio, y propondrá además un sistema de computación de datos orientado al uso en conservación de energía.

Las firmas consultoras del país y del exterior interesadas en presentarse en la licitación, podrán recabar mayores datos en: **Secretaría de Estado de Energía, Diagonal Julio A. Roca 651, (Código Postal 1322), Buenos Aires, Argentina. o**

ARGENTINA INCENTIVA SUS EXPORTACIONES



Más del 90 por ciento del comercio exterior argentino se realiza por vía marítima.

PROMOCION DEL COMERCIO EXTERIOR ARGENTINO

Consecuente con los propósitos enunciados de reactivación de los sectores productivos, la autoridad económica ha dictado una serie de medidas tendientes a promover las exportaciones, en especial las de origen industrial incluidas las agro-

industriales y a la vez facilitar la operatividad cambiaria de los distintos mercados.

El país requiere establecer una política de exportaciones estable y permanente que asegure >

una situación sólida y de expansión continuada del sector externo, siendo necesario en una primera etapa el incremento de reservas, para un adecuado manejo de las importaciones imprescindibles y a la vez poder cumplir con los servicios de la deuda externa.

Una política estable aplicada a la promoción permanente de las exportaciones será en el futuro el punto de apoyo indispensable de la recuperación y crecimiento de la industria local. El crecimiento vertiginoso de las economías de otros países se debió desde los años 50 en adelante a que se integraron en un contexto de activísimo comercio internacional en el que cada país dio lo mejor de sí mismo: su eficiencia para poder exportar, competir y como efecto del intercambio resultante, el beneficio fue recíproco y en definitiva generalizado. Argentina debe incrementar sustancialmente su participación en el comercio internacional. Es por ello que el esfuerzo exportador en las actuales circunstancias debe preceder al incremento progresivo de las importaciones. Estas estarán, por ahora, limitadas a lo indispensable para permitir la continuidad operativa de toda la estructura productiva y acompañar el crecimiento de los niveles de actividad de la misma.

Estas primeras medidas que ha resuelto aplicar el gobierno procuran generar un impacto en las áreas productivas que cuentan con capacidad ociosa o pueden rápidamente elevar sus niveles operativos. El propósito es, entonces, ir gradualmente estableciendo un sistema de normas, actualizando las existentes y simplificando su utilización, aprovechando las experiencias del mundo con el que se quiere comerciar. El fin último es extender la vocación exportadora que con sus altibajos el país tuvo desde sus primeras exportaciones rurales a todas las áreas: desde la pesca a la minería, desde artículos con alto nivel de valor agregado a la venta de servicios de todo tipo.

En particular, en esta oportunidad fueron adoptadas las siguientes medidas:

PROMOCION CONCERTADA

Un mecanismo de promoción concertada de exportaciones por posiciones o grupos de posiciones arancelarias, a acordar con una o más empresas interesadas, en procura de incrementar exportaciones respecto del mejor período de 12 meses de los últimos 4 períodos de 12 meses. Las condiciones básicas para llegar a estos acuerdos serán asegurar el aprovisionamiento del mercado interno y adherir al acuerdo de precios.

Los montos de exportaciones adicionales netas de sus insumos importados serán liquidados por

el mercado financiero. A opción de los exportadores, el Banco Central de la República Argentina comprará, al contado y a término, todas las divisas que se le ofrezcan por estas operaciones en las condiciones que se determinan en la respectiva circular.

La autoridad de aplicación será la Secretaría de Comercio. La formulación de los programas de exportación y los respectivos acuerdos serán negociados por parte de la autoridad con el asesoramiento de una comisión especial con representantes de las Secretarías de Industria y Minería, de Agricultura y Ganadería, de Intereses Marítimos, de Hacienda y del Banco Central, según lo determinado por el Ministerio de Economía.

Este régimen es de excepción y procura utilizar capacidad ociosa y, a la vez, generar una inmediata respuesta de mayores exportaciones en las áreas en que éstas ya se han producido.

En tal sentido se acelerarán las negociaciones con los sectores privados interesados para que los primeros programas puedan acordarse durante el corriente mes.

TIPO DE CAMBIO CIERTO

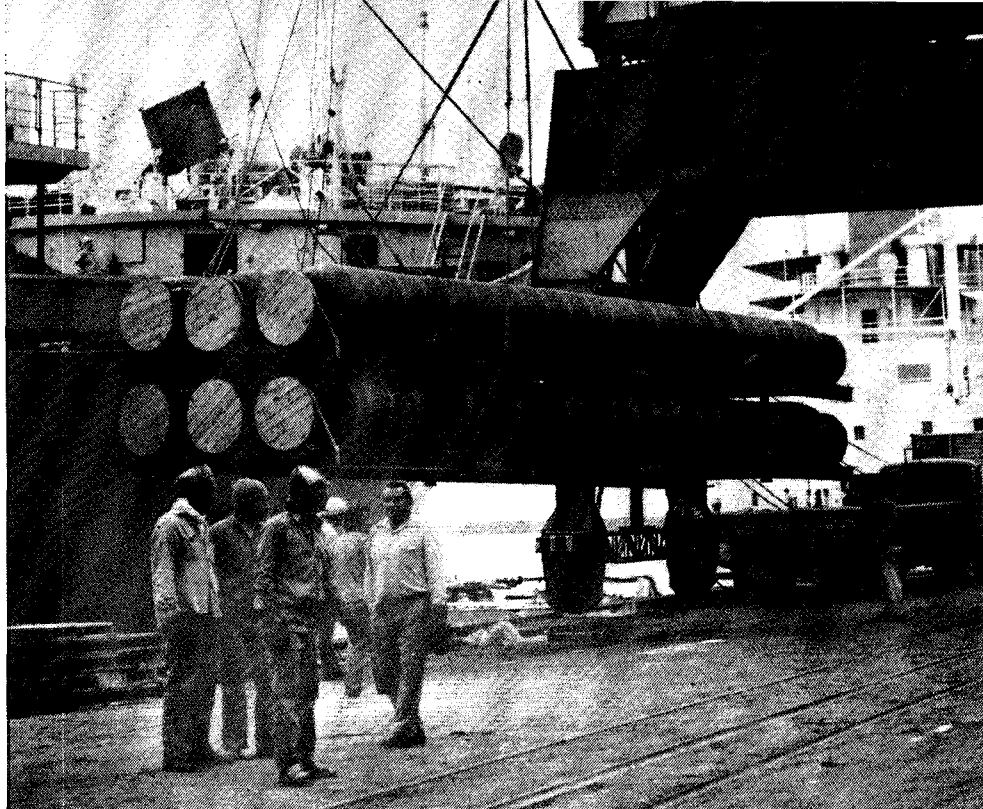
Los exportadores que tienen previsto liquidar divisas dentro de los 180 días y los importadores que deban efectuar sus pagos dentro del mismo plazo pueden, ahora, concertar operaciones de cambio comercial a término con la prima de futuro que libremente convengan. De este modo los usuarios, tanto los industriales como los productores agropecuarios, cuentan con un tipo de cambio cierto por las importaciones de insumos y, a su vez, los exportadores se aseguran el tipo de cambio a que negociarán sus divisas.

El Banco Central ha dispuesto igualmente, la adopción de nuevas normas que permiten cubrir, a través del mercado comercial de cambios, el valor de fletes de importación. También comprará divisas a término a plazos de entre uno y cinco años a los exportadores que se las ofrezcan.

El precio de estas compras a término se decidió que sea el correspondiente al tipo de cambio comercial de la fecha en que se concrete la operación a término, ajustada a su vencimiento por la inflación interna y corregida por la inflación internacional.

Esta solución asegura a los exportadores un tipo de cambio real que elimina el riesgo de la sobrevaluación de la moneda, que tanto afectó en el pasado la continuidad de los esfuerzos exportadores.

*Operación
de embarque
en el
puerto de
la Ciudad de
Buenos Aires*



El Banco Central compra finalmente estas divisas, hasta montos equivalentes a los que venda como seguros de cambio a los endeudados en dólares. Estas ventas se indexan en forma similar a la de las compras, y de esta forma, estará acotado el costo fiscal y el impacto monetario de la solución ya acordada a los endeudados en dólares.

SOLUCION A IMPORTACIONES

Se han previsto medidas que aseguren y agilicen la importación de bienes destinados a la fabricación de bienes de capital a ser exportados, así como superar los eventuales cuellos de botella en las plantas industriales de aquellas empresas que estén destinando buena parte de su producción a las exportaciones.

En tal sentido será posible la importación de bienes de capital según los términos del Acuerdo de Berna, en forma ya reglamentada por montos de hasta 2.000.000 de dólares y con el habitual régimen de consulta para montos superiores. Mecanismos similares de financiación existen también para bienes de capital de origen local.

Las medidas adoptadas por el gobierno actual constituyen un primer paso en procura de un régimen estable y permanente de política de exportaciones. Cabe señalar en especial que la solución dada a los exportadores en lo que se refiere al mantenimiento del tipo real de cambio es un objetivo definitivamente adoptado, el que será complementado con la adopción de otras medidas a estudio para una rápida puesta en vigencia del régimen permanente.

EVOLUCION DEL INTERCAMBIO

En la última década, el crecimiento de las exportaciones argentinas ha sido de aproximadamente un 8 por ciento anual acumulativo en promedio. Esta tasa de crecimiento se produjo en un período caracterizado por profundos cambios, tanto externos como internos.

En el comercio de exportación se ha advertido en los últimos años la participación decreciente del conjunto de países europeos (excluida U.R.S.S.). En efecto, en el período 1970/73 alrededor del 58 por ciento de las exportaciones tenían como destino países europeos. En 1981, sin embargo, tal relación descendió al 27 por ciento. La disminución obedeció, probablemente, a la caída en la participación relativa de los países de la Comunidad Económica Europea, pues en el conjunto de los países miembros, el descenso fue del 48 a menos del 22 por ciento.

Indudablemente la política de subsidios y de carácter proteccionista de aquellos países, respecto de las producciones en que la Argentina cuenta con ventajas comparativas, ha sido la determinante de esta evolución del intercambio.

Tal política —cabe añadir— no sólo ha limitado las posibilidades de acceso de las exportaciones agropecuarias locales a los países de la Comunidad Económica Europea, sino que además han creado serias dificultades de colocación en otros mercados alternativos (particularmente en el rubro carnes).

EVOLUCION DE LAS EXPORTACIONES —en miles de millones de u\$s corrientes— (Promedio anual del quinquenio)

| AÑO | EXPORTACIONES MUNDIALES | ARGENTINA | PARTICIPACION ARGENTINA EN EL MUNDO | BRA SIL | SUDA FRICA | CO REA | CANADA | AUSTRALIA |
|---------|-------------------------|-----------|-------------------------------------|---------|------------|--------|--------|-----------|
| 1938 | 23,5 | 0,4 | 1,86 | | | | 0,8 | 0,6 |
| 1948 | 57,5 | 1,7 | 2,89 | | | | 3,1 | 1,3 |
| 1953 | 75,5 | 1,1 | 1,45 | 1,5 | 1,4 | 0,0 | 4,4 | 2,0 |
| 1956-60 | 102,0 | 1,0 | 0,93 | 1,3 | 1,8 | 0,0 | 5,4 | 2,0 |
| 1961-65 | 140,7 | 1,3 | 0,92 | 1,4 | 2,4 | 0,03 | 7,1 | 2,7 |
| 1966-70 | 224,3 | 1,6 | 0,71 | 2,1 | 3,2 | 0,5 | 13,0 | 3,8 |
| 1971-75 | 557,5 | 2,8 | 0,50 | 6,0 | 5,7 | 3,1 | 26,9 | 8,9 |
| 1976-80 | 1.297,0 | 6,3 | 0,49 | 14,0 | 15,0 | 12,6 | 51,7 | 16,3 |
| 1981* | 1.809,5 | 9,2 | 0,51 | 23,2 | 21,0 | 21,1 | 72,4 | 22,0 |

* Estimado.

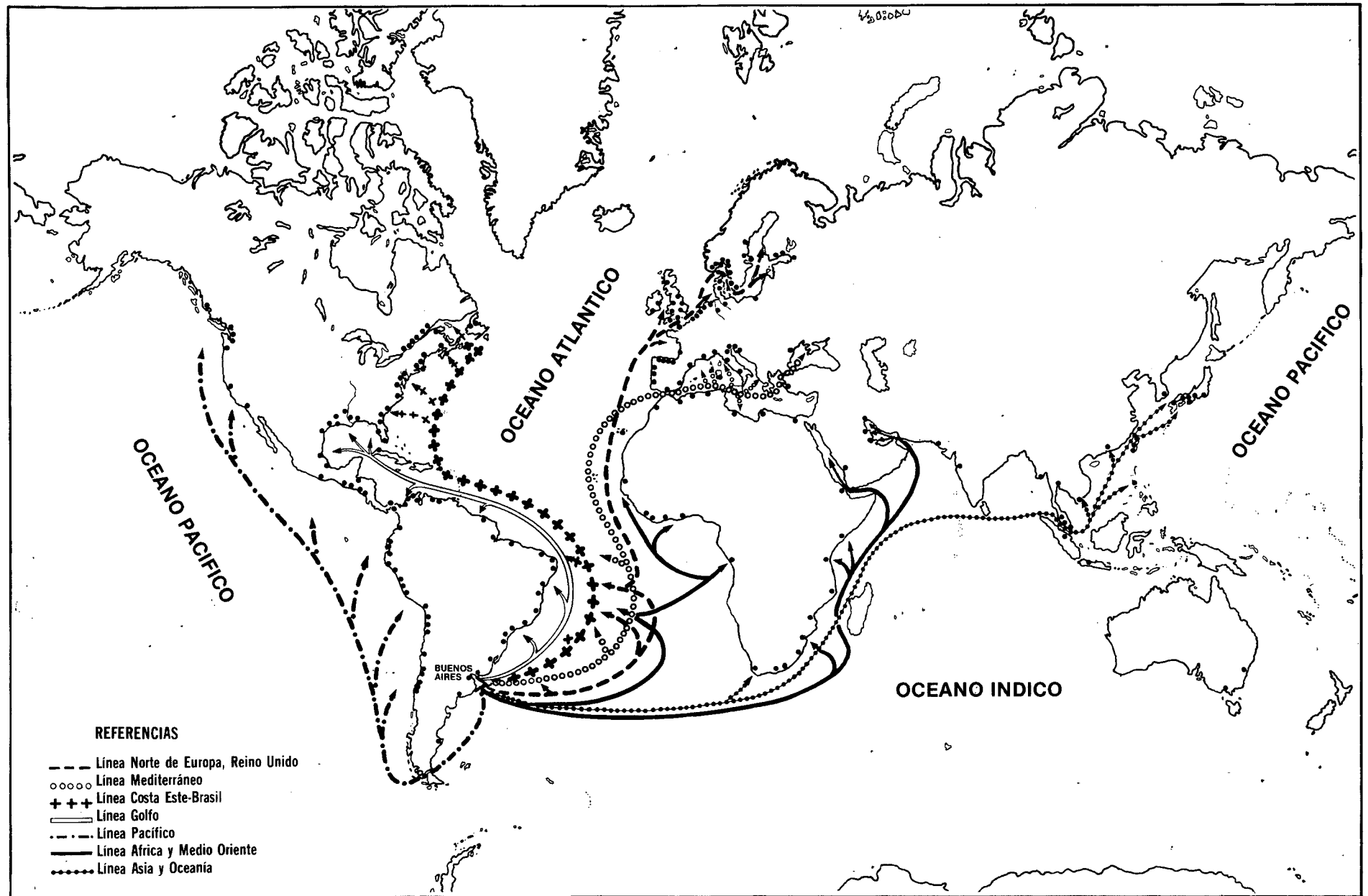
COMPOSICION DE LAS IMPORTACIONES (en millones de dólares)

| CLASIFICACION | 1970 | 1971 | 1972 | 1973 | 1974 | 1975 | 1976 | 1977 | 1978 | 1979 | 1980 |
|-----------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Bienes de Capital | 364,5 | 418,6 | 457,5 | 380,2 | 432,2 | 562,0 | 502,9 | 1.110,9 | 1.096,2 | 1.500,0 | 2.100,0 |
| Materias primas y bs. intermedios | 1.168,3 | 1.257,3 | 1.293,9 | 1.614,5 | 2.542,9 | 2.737,9 | 1.983,8 | 2.238,2 | 2.053,4 | 8.487,0 | 6.210,0 |
| Combustibles y Lubricantes | 79,5 | 122,2 | 70,4 | 167,6 | 525,6 | 515,0 | 530,8 | 676,8 | 471,9 | 1.125,0 | 1.040,0 |
| Bienes de Consumo | 81,8 | 70,0 | 82,9 | 67,2 | 134,2 | 131,6 | 65,5 | 135,5 | 212,2 | 600,0 | 1.050 |

EVOLUCION DE LAS EXPORTACIONES ARGENTINAS POR GRANDES AREAS GEOGRAFICAS DE DESTINO Y SU PARTICIPACION % —en millones de u\$s—

| AÑOS | AMERICA | EUROPA excl. U.R.S.S. | ASIA excl. U.R.S.S. | AFRICA Y OCEANIA | U.R.S.S. | Total % | AMERICA % | EUROPA excl. U.R.S.S. % | ASIA excl. U.R.S.S. % | AFRICA Y OCEANIA % | U.R.S.S. % |
|------|---------|--------------------------|------------------------|---------------------|----------|-------------|--------------|-------------------------------|-----------------------------|--------------------------|---------------|
| 1970 | 539 | 1.031 | 155 | 21 | 27 | 1.773 = 100 | 30,4 | 58,1 | 8,8 | 1,2 | 1,5 |
| 1971 | 542 | 1.016 | 133 | 20 | 30 | 1.740 = 100 | 31,1 | 58,6 | 7,6 | 1,2 | 1,5 |
| 1972 | 694 | 1.101 | 98 | 23 | 24 | 1.941 = 100 | 35,8 | 56,7 | 5,1 | 1,2 | 1,2 |
| 1973 | 1.107 | 1.601 | 409 | 66 | 83 | 3.266 = 100 | 33,9 | 50,0 | 12,5 | 2,0 | 2,5 |
| 1974 | 1.380 | 1.668 | 499 | 173 | 211 | 3.931 = 100 | 35,1 | 42,4 | 12,7 | 4,4 | 5,4 |
| 1975 | 1.131 | 1.104 | 252 | 186 | 288 | 2.916 = 100 | 38,2 | 37,3 | 8,5 | 6,3 | 9,7 |
| 1976 | 1.529 | 1.653 | 356 | 158 | 219 | 3.916 = 100 | 39,0 | 42,3 | 9,1 | 4,0 | 5,6 |
| 1977 | 2.024 | 2.472 | 690 | 254 | 211 | 5.652 = 100 | 35,8 | 43,7 | 12,3 | 4,5 | 3,7 |
| 1978 | 2.279 | 2.800 | 146 | 188 | 386 | 6.400 = 100 | 35,6 | 43,8 | 11,7 | 2,9 | 6,0 |
| 1979 | 2.748 | 3.384 | 961 | 302 | 415 | 7.810 = 100 | 35,2 | 43,3 | 12,3 | 3,9 | 5,3 |
| 1980 | 2.724 | 2.742 | 714 | 227 | 1.614 | 8.021 = 100 | 34,0 | 34,2 | 8,9 | 2,8 | 20,1 |
| 1981 | 2.813 | 2.470 | 632 | 266 | 2.963 | 9.143 = 100 | 30,3 | 27,0 | 6,9 | 2,9 | 32,4 |

TRAFICO COMERCIAL MARITIMO DE LA ARGENTINA



ALALC - ALADI
INTERCAMBIO DE PRODUCTOS INCLUIDOS EN LAS LISTAS NACIONALES

| Periodo | Exportación | Importación | Exportación | Importación | Saldo | Exportación | Importación | Saldo |
|-------------------------|-------------|-------------|----------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| | Toneladas | | Miles de pesos | | | Dólares | | |
| TOTAL DE LA ZONA | | | | | | | | |
| 1979 | 3.128.367 | 4.190.951 | 1.434.649.454 | 1.244.379.166 | + 190.270.288 | 1.080.380.637 | 917.684.265 | + 162.696.372 |
| 1980 | 1.800.539 | 3.830.475 | 1.580.596.701 | 2.048.127.245 | - 467.530.544 | 875.429.969 | 1.102.714.366 | - 227.284.397 |
| E. 1980 | 447.608 | 274.258 | 202.465.557 | 136.213.485 | + 66.252.072 | 123.567.619 | 82.779.382 | + 40.788.237 |
| F. " | 284.202 | 143.992 | 165.411.310 | 106.631.482 | + 58.779.828 | 98.305.804 | 63.109.730 | + 35.196.074 |
| M. " | 425.558 | 294.528 | 218.166.175 | 131.091.466 | + 87.074.709 | 126.511.269 | 75.710.673 | + 50.800.596 |
| A. " | 121.331 | 688.112 | 100.170.827 | 154.967.160 | - 54.796.333 | 56.803.886 | 87.529.817 | - 30.725.931 |
| M. " | 80.181 | 263.645 | 126.790.670 | 158.313.935 | - 31.523.265 | 70.420.437 | 87.588.231 | - 17.167.794 |
| J. " | 43.282 | 294.556 | 84.513.134 | 161.906.622 | - 77.393.488 | 46.032.377 | 87.851.882 | - 41.819.505 |
| J. " | 58.882 | 156.727 | 94.263.379 | 159.434.591 | - 65.171.212 | 50.489.211 | 85.077.135 | - 34.587.924 |
| A. " | 51.023 | 432.154 | 100.581.352 | 155.812.332 | - 55.230.980 | 53.085.366 | 81.932.726 | - 28.847.360 |
| S. " | 53.130 | 165.198 | 86.220.643 | 169.074.479 | - 82.853.836 | 44.920.385 | 87.766.622 | - 42.846.237 |
| O. " | 95.629 | 307.762 | 147.815.891 | 235.224.161 | - 87.408.270 | 76.197.269 | 120.819.266 | - 44.621.997 |
| N. " | 78.189 | 434.198 | 132.119.222 | 232.626.989 | - 100.507.767 | 67.424.963 | 118.294.930 | - 50.869.967 |
| D. " | 61.523 | 375.344 | 122.078.540 | 246.830.543 | - 124.752.003 | 61.671.383 | 124.253.972 | - 62.582.589 |
| BOLIVIA | | | | | | | | |
| 1979 | 6.167 | 45.041 | 10.384.879 | 26.287.422 | - 15.902.543 | 7.758.365 | 19.377.567 | - 11.619.202 |
| 1980 | 6.523 | 58.931 | 12.856.034 | 48.417.724 | - 35.561.690 | 6.892.170 | 25.919.759 | - 19.027.589 |
| E. 1980 | 22 | 15.030 | 137.494 | 4.982.798 | - 4.845.304 | 83.916 | 3.028.145 | - 2.944.229 |
| F. " | 29 | 1.454 | 270.722 | 1.301.408 | - 1.030.686 | 160.894 | 770.237 | - 609.343 |
| M. " | 33 | 2.605 | 536.063 | 1.319.712 | - 783.649 | 310.853 | 762.190 | - 451.337 |
| A. " | 337 | 5.942 | 600.708 | 4.548.275 | - 3.947.567 | 340.642 | 2.568.996 | - 2.228.354 |
| M. " | 644 | 1.649 | 2.987.227 | 1.920.390 | + 1.066.837 | 1.659.124 | 1.062.467 | + 596.657 |
| J. " | 261 | 1.710 | 524.021 | 1.709.314 | - 1.185.293 | 285.423 | 927.490 | - 642.067 |
| J. " | 392 | 5.702 | 742.770 | 4.109.481 | - 3.366.711 | 397.841 | 2.192.898 | - 1.795.057 |
| A. " | 1.125 | 3.190 | 1.733.040 | 4.777.645 | - 3.044.605 | 914.673 | 2.512.288 | - 1.597.615 |
| S. " | 1.108 | 4.774 | 1.500.224 | 3.453.199 | - 1.952.975 | 781.607 | 1.792.551 | - 1.010.944 |
| O. " | 1.063 | 6.058 | 1.570.348 | 6.192.559 | - 4.622.211 | 809.497 | 3.180.706 | - 2.371.209 |
| N. " | 1.338 | 5.937 | 1.808.042 | 4.376.288 | - 2.568.246 | 922.705 | 2.225.413 | - 1.302.708 |
| D. " | 171 | 4.880 | 445.375 | 9.726.655 | - 9.281.280 | 224.995 | 4.896.378 | - 4.671.383 |
| BRASIL | | | | | | | | |
| 1979 | 2.285.462 | 2.967.587 | 1.022.983.805 | 590.888.091 | + 432.095.714 | 766.437.795 | 436.297.973 | + 330.139.822 |
| 1980 | 1.399.449 | 2.653.028 | 952.797.371 | 878.555.465 | + 74.241.906 | 533.662.874 | 473.785.678 | + 59.877.196 |
| E. 1980 | 353.281 | 188.362 | 153.721.325 | 55.788.077 | + 97.933.248 | 93.818.324 | 33.903.415 | + 59.914.909 |
| F. " | 266.227 | 77.174 | 124.009.864 | 40.773.035 | + 83.236.829 | 73.700.457 | 24.131.481 | + 49.568.976 |
| M. " | 334.275 | 187.484 | 153.453.555 | 60.906.524 | + 92.547.031 | 88.985.398 | 35.176.013 | + 53.809.385 |
| A. " | 106.280 | 581.472 | 68.225.485 | 81.374.881 | - 13.149.396 | 38.688.632 | 45.962.829 | - 7.274.197 |
| M. " | 58.332 | 197.992 | 71.465.717 | 76.367.599 | - 4.901.882 | 39.692.563 | 42.250.896 | - 2.558.333 |
| J. " | 31.748 | 181.931 | 46.069.584 | 58.844.730 | - 12.775.146 | 25.093.050 | 31.929.635 | - 6.836.585 |
| J. " | 35.496 | 102.073 | 43.977.851 | 78.118.175 | - 34.140.324 | 23.555.358 | 41.685.241 | - 18.129.883 |
| A. " | 31.044 | 342.875 | 45.786.963 | 66.710.404 | - 20.923.441 | 24.165.686 | 35.079.177 | - 10.913.491 |
| S. " | 22.818 | 73.219 | 31.408.086 | 66.230.729 | - 34.822.643 | 16.363.409 | 34.380.407 | - 18.016.998 |
| O. " | 61.895 | 205.401 | 76.889.150 | 111.106.710 | - 34.217.560 | 39.635.394 | 57.068.236 | - 17.432.842 |
| N. " | 53.206 | 291.465 | 69.087.091 | 84.281.608 | - 15.194.517 | 35.257.512 | 42.858.707 | - 7.601.195 |
| D. " | 44.848 | 223.580 | 68.702.699 | 98.052.993 | - 29.350.294 | 34.707.091 | 49.359.641 | - 14.652.550 |

| Período | Exportación | Importación | Exportación | Importación | Saldo | Exportación | Importación | Saldo |
|----------|-------------|-------------|----------------|-------------|---------------|-------------|-------------|---------------|
| | Toneladas | | Miles de pesos | | | Dólares | | |
| COLOMBIA | | | | | | | | |
| 1979 | 70.249 | 67.845 | 36.312.743 | 52.948.394 | - 16.635.651 | 28.660.249 | 38.453.330 | - 9.793.081 |
| 1980 | 12.672 | 54.541 | 42.100.879 | 90.202.917 | - 48.102.038 | 23.040.193 | 47.802.574 | - 24.762.381 |
| E. 1980 | 13 | 120 | 414.349 | 406.817 | + 7.532 | 252.882 | 247.226 | + 5.656 |
| F. " | 2.603 | 259 | 6.888.287 | 1.023.233 | + 5.865.054 | 4.093.786 | 605.603 | + 3.488.183 |
| M. " | 892 | 23.703 | 3.800.856 | 3.685.919 | + 114.937 | 2.204.058 | 2.128.769 | + 75.289 |
| A. " | 406 | 2.724 | 1.469.778 | 5.342.767 | - 3.872.989 | 833.469 | 3.017.747 | - 2.184.278 |
| M. " | 1.902 | 1.708 | 7.034.844 | 1.534.265 | + 5.500.579 | 3.907.206 | 848.841 | + 3.058.365 |
| J. " | 11 | 4.050 | 491.188 | 26.989.556 | - 26.498.368 | 267.537 | 14.644.759 | - 14.377.222 |
| J. " | 1.681 | 1.783 | 3.903.421 | 12.130.606 | - 8.227.185 | 2.090.744 | 6.473.109 | - 4.382.365 |
| A. " | 2.697 | 55 | 7.363.779 | 439.108 | + 6.924.671 | 3.886.497 | 230.903 | + 3.655.594 |
| S. " | 404 | 88 | 2.262.295 | 543.692 | + 1.718.603 | 1.178.641 | 282.231 | + 896.410 |
| O. " | 916 | 1.058 | 3.688.085 | 6.101.326 | - 2.413.241 | 1.901.164 | 3.133.850 | - 1.232.686 |
| N. " | 199 | 11.001 | 1.443.237 | 15.228.702 | - 13.785.465 | 736.533 | 7.744.064 | - 7.007.531 |
| D. " | 949 | 7.992 | 3.340.760 | 16.776.926 | - 13.436.166 | 1.687.676 | 8.445.472 | - 6.757.796 |
| CHILE | | | | | | | | |
| 1979 | 253.792 | 429.021 | 83.995.220 | 282.620.337 | - 198.625.117 | 65.362.409 | 207.999.774 | - 142.637.365 |
| 1980 | 66.959 | 444.643 | 122.541.844 | 416.755.711 | - 294.213.867 | 65.809.027 | 225.729.727 | - 159.920.700 |
| E. 1980 | 2.771 | 43.794 | 4.119.069 | 39.449.090 | - 35.330.021 | 2.513.926 | 23.973.918 | - 21.459.992 |
| F. " | 3.046 | 32.503 | 5.180.918 | 25.084.450 | - 19.903.532 | 3.079.079 | 14.846.201 | - 11.767.122 |
| M. " | 5.218 | 37.746 | 9.502.021 | 30.230.981 | - 20.728.960 | 5.510.077 | 17.459.623 | - 11.949.546 |
| A. " | 2.044 | 34.910 | 4.716.696 | 30.406.839 | - 25.690.143 | 2.674.697 | 17.174.649 | - 14.499.952 |
| M. " | 5.615 | 31.993 | 12.698.508 | 32.056.820 | - 19.358.312 | 7.052.841 | 17.735.637 | - 10.682.796 |
| J. " | 2.140 | 21.228 | 5.129.777 | 26.534.551 | - 21.404.774 | 2.794.073 | 14.397.864 | - 11.603.791 |
| J. " | 7.319 | 16.280 | 12.006.055 | 23.836.444 | - 11.830.389 | 6.430.664 | 12.719.554 | - 6.288.890 |
| A. " | 5.513 | 43.761 | 12.958.542 | 40.248.656 | - 27.290.114 | 6.839.330 | 21.164.441 | - 14.325.111 |
| S. " | 9.494 | 41.672 | 15.016.678 | 30.144.353 | - 15.127.675 | 7.823.591 | 15.647.936 | - 7.824.345 |
| O. " | 11.976 | 50.148 | 19.830.225 | 48.847.455 | - 29.017.230 | 10.222.241 | 25.089.732 | - 14.867.491 |
| N. " | 8.136 | 51.924 | 12.820.015 | 50.117.777 | - 37.297.762 | 6.542.496 | 25.485.785 | - 18.943.289 |
| D. " | 3.689 | 38.684 | 8.563.340 | 39.798.295 | - 31.234.955 | 4.326.012 | 20.034.387 | - 15.708.375 |
| ECUADOR | | | | | | | | |
| 1979 | 6.417 | 61.276 | 10.390.502 | 51.148.577 | - 40.758.075 | 7.948.398 | 37.769.180 | - 29.820.782 |
| 1980 | 4.946 | 115.824 | 16.445.645 | 110.070.340 | - 93.624.695 | 8.897.496 | 59.966.625 | - 51.069.129 |
| E. 1980 | 623 | 5.415 | 1.436.557 | 5.329.487 | - 3.892.930 | 876.748 | 3.238.832 | - 2.362.084 |
| F. " | 828 | 12.595 | 1.325.916 | 11.861.352 | - 10.535.436 | 788.007 | 7.020.134 | - 6.232.127 |
| M. " | 369 | 13.412 | 1.083.442 | 10.971.103 | - 9.887.661 | 628.271 | 6.336.257 | - 5.707.986 |
| A. " | 49 | 7.794 | 373.349 | 5.573.832 | - 5.200.483 | 211.717 | 3.148.258 | - 2.936.541 |
| M. " | 154 | 11.676 | 662.776 | 15.374.118 | - 14.711.342 | 368.113 | 8.505.830 | - 8.137.717 |
| J. " | 227 | 9.130 | 1.286.849 | 9.172.210 | - 7.885.361 | 700.919 | 4.976.917 | - 4.275.998 |
| J. " | 642 | 10.644 | 1.516.972 | 10.929.071 | - 9.412.099 | 812.520 | 5.831.951 | - 5.019.431 |
| A. " | 153 | 6.169 | 1.015.861 | 4.815.394 | - 3.799.533 | 536.157 | 2.532.139 | - 1.995.982 |
| S. " | 419 | 6.057 | 3.106.924 | 8.829.072 | - 5.722.148 | 1.618.689 | 4.583.175 | - 2.964.486 |
| O. " | 310 | 918 | 975.267 | 1.469.623 | - 494.356 | 502.739 | 754.850 | - 252.111 |
| N. " | 157 | 19.294 | 735.120 | 15.285.879 | - 14.550.759 | 375.158 | 7.773.142 | - 7.397.984 |
| D. " | 1.015 | 12.720 | 2.926.612 | 10.459.199 | - 7.532.587 | 1.478.458 | 5.265.140 | - 3.786.682 |

| Período | Exportación | Importación | Exportación | Importación | Saldo | Exportación | Importación | Saldo | | |
|----------|-------------|-------------|----------------|-------------|-------|-------------|-------------|------------|---|------------|
| | Toneladas | | Miles de pesos | | | Dólares | | | | |
| MEXICO | | | | | | | | | | |
| 1979 | 14.570 | 25.102 | 72.425.633 | 47.201.789 | + | 25.223.844 | 53.510.387 | 35.380.822 | + | 18.129.565 |
| 1980 | 17.235 | 22.527 | 164.248.412 | 99.016.719 | + | 65.231.693 | 88.673.391 | 53.025.459 | + | 35.647.932 |
| E. 1980 | 2.594 | 2.359 | 8.319.118 | 4.978.023 | + | 3.341.095 | 5.077.278 | 3.025.235 | + | 2.052.043 |
| F. " | 1.949 | 2.658 | 12.285.652 | 8.299.864 | + | 3.985.788 | 7.301.502 | 4.912.266 | + | 2.389.236 |
| M. " | 1.465 | 1.832 | 12.139.388 | 5.780.233 | + | 6.359.155 | 7.039.450 | 3.338.319 | + | 3.701.131 |
| A. " | 1.053 | 368 | 7.829.786 | 2.670.395 | + | 5.159.391 | 4.440.039 | 1.508.310 | + | 2.931.729 |
| M. " | 1.816 | 1.572 | 12.525.957 | 4.678.524 | + | 7.847.433 | 6.957.003 | 2.588.419 | + | 4.368.584 |
| J. " | 1.370 | 2.293 | 15.723.748 | 9.624.302 | + | 6.099.446 | 8.564.367 | 5.222.226 | + | 3.342.141 |
| J. " | 627 | 1.667 | 12.578.412 | 5.741.435 | + | 6.836.977 | 6.737.228 | 3.063.738 | + | 3.673.490 |
| A. " | 642 | 1.665 | 11.915.536 | 12.919.842 | - | 1.004.306 | 6.288.843 | 6.793.784 | - | 504.941 |
| S. " | 1.212 | 1.137 | 9.801.623 | 7.827.605 | + | 1.974.018 | 5.106.580 | 4.063.313 | + | 1.043.267 |
| O. " | 1.005 | 748 | 15.782.326 | 6.748.158 | + | 9.034.168 | 8.135.598 | 3.466.088 | + | 4.669.510 |
| N. " | 1.570 | 3.095 | 22.741.683 | 13.381.057 | + | 9.360.626 | 11.605.860 | 6.804.502 | + | 4.801.358 |
| D. " | 1.932 | 3.133 | 22.605.183 | 16.367.281 | + | 6.237.902 | 11.419.643 | 8.239.259 | + | 3.180.384 |
| PARAGUAY | | | | | | | | | | |
| 1979 | 67.468 | 107.776 | 59.448.025 | 72.540.526 | - | 13.092.501 | 43.846.862 | 53.992.165 | - | 10.145.303 |
| 1980 | 46.951 | 163.292 | 73.836.253 | 153.996.098 | - | 80.159.845 | 40.048.687 | 81.791.917 | - | 41.743.230 |
| E. 1980 | 2.330 | 9.709 | 2.935.389 | 6.343.466 | - | 3.408.077 | 1.791.513 | 3.855.037 | - | 2.063.524 |
| F. " | 3.439 | 9.969 | 3.986.637 | 6.015.303 | - | 2.028.666 | 2.369.307 | 3.560.155 | - | 1.190.848 |
| M. " | 5.116 | 10.984 | 7.362.183 | 7.186.850 | + | 175.333 | 4.269.221 | 4.150.687 | + | 118.534 |
| A. " | 4.075 | 13.530 | 5.620.242 | 8.908.502 | - | 3.288.260 | 3.187.074 | 5.031.766 | - | 1.844.692 |
| M. " | 4.684 | 10.959 | 6.558.168 | 8.801.969 | - | 2.243.801 | 3.642.449 | 4.869.748 | - | 1.227.299 |
| J. " | 2.800 | 8.172 | 4.779.583 | 6.813.062 | - | 2.033.479 | 2.603.331 | 3.696.820 | - | 1.093.489 |
| J. " | 6.540 | 9.120 | 8.382.424 | 7.244.001 | + | 1.138.423 | 4.489.777 | 3.865.523 | + | 624.254 |
| A. " | 4.139 | 11.822 | 8.659.299 | 9.775.256 | - | 1.115.957 | 4.570.252 | 5.140.249 | - | 569.997 |
| S. " | 3.800 | 23.071 | 7.020.896 | 29.292.696 | - | 22.271.800 | 3.657.839 | 15.205.863 | - | 11.548.024 |
| O. " | 4.170 | 25.467 | 6.444.242 | 29.555.788 | - | 23.111.546 | 3.321.928 | 15.180.902 | - | 11.858.974 |
| N. " | 4.150 | 15.564 | 7.722.965 | 17.550.041 | - | 9.827.076 | 3.941.289 | 8.924.488 | - | 4.983.199 |
| D. " | 1.707 | 14.925 | 4.364.225 | 16.509.164 | - | 12.144.939 | 2.204.707 | 8.310.679 | - | 6.105.972 |
| PERU | | | | | | | | | | |
| 1979 | 353.850 | 302.901 | 71.576.064 | 44.767.862 | + | 26.808.202 | 56.942.853 | 33.554.047 | + | 23.388.806 |
| 1980 | 183.888 | 97.941 | 94.043.640 | 46.432.711 | + | 47.610.929 | 53.056.794 | 25.523.515 | + | 27.533.279 |
| E. 1980 | 81.940 | 2.697 | 26.336.301 | 8.044.114 | + | 18.292.187 | 16.073.420 | 4.888.555 | + | 11.184.865 |
| F. " | 1.504 | 2.637 | 2.696.381 | 6.561.895 | - | 3.865.514 | 1.602.491 | 3.883.646 | - | 2.281.155 |
| M. " | 74.334 | 869 | 24.736.696 | 1.266.220 | + | 23.470.476 | 14.344.438 | 731.291 | + | 13.613.147 |
| A. " | 692 | 199 | 1.639.372 | 837.192 | + | 802.180 | 929.640 | 472.871 | + | 456.769 |
| M. " | 787 | 1.152 | 1.998.821 | 4.471.551 | - | 2.472.730 | 1.110.158 | 2.473.917 | - | 1.363.759 |
| J. " | 1.387 | 44.316 | 2.561.116 | 4.661.019 | - | 2.099.903 | 1.394.981 | 2.529.105 | - | 1.134.124 |
| J. " | 615 | 675 | 1.782.745 | 2.592.419 | - | 809.674 | 954.868 | 1.383.364 | - | 428.496 |
| A. " | 1.483 | 93 | 3.166.690 | 509.816 | + | 2.656.874 | 1.671.331 | 268.082 | + | 1.403.249 |
| S. " | 9.924 | 605 | 7.041.840 | 3.026.950 | + | 4.014.890 | 3.668.743 | 1.571.289 | + | 2.097.454 |
| O. " | 6.571 | 793 | 11.548.932 | 2.845.069 | + | 8.703.863 | 5.953.331 | 1.461.326 | + | 4.492.005 |
| N. " | 2.770 | 535 | 6.104.753 | 2.415.733 | + | 3.689.020 | 3.115.462 | 1.228.440 | + | 1.887.022 |
| D. " | 1.880 | 43.370 | 4.429.993 | 9.200.733 | - | 4.770.740 | 2.237.931 | 4.631.629 | - | 2.393.698 |

| Periodo | Exportación | Importación | Exportación | Importación | Saldo | Exportación | Importación | Saldo |
|------------------|-------------|-------------|----------------|-------------|---------------|-------------|-------------|--------------|
| | Toneladas | | Miles de pesos | | | Dólares | | |
| URUGUAY | | | | | | | | |
| 1979 | 58.386 | 148.381 | 49.169.565 | 71.681.465 | - 22.511.900 | 36.253.570 | 51.447.202 | - 15.193.632 |
| 1980 | 54.385 | 180.323 | 83.777.149 | 195.382.396 | - 111.605.247 | 45.564.515 | 104.001.760 | - 58.437.245 |
| E. 1980 | 3.963 | 6.633 | 4.503.405 | 10.352.420 | - 5.849.015 | 2.748.487 | 6.291.344 | - 3.542.857 |
| F. " | 3.737 | 4.641 | 7.173.823 | 5.584.445 | + 1.589.378 | 4.263.480 | 3.305.140 | + 958.340 |
| M. " | 3.417 | 15.782 | 4.565.401 | 9.216.672 | - 4.651.271 | 2.647.405 | 5.323.013 | - 2.675.608 |
| A. " | 5.944 | 7.549 | 7.920.092 | 11.529.678 | - 3.609.586 | 4.491.246 | 6.512.278 | - 2.021.032 |
| M. " | 4.386 | 4.844 | 7.685.866 | 12.537.442 | - 4.851.576 | 4.268.790 | 6.936.424 | - 2.667.634 |
| J. " | 2.760 | 16.575 | 6.287.387 | 15.243.600 | - 8.956.213 | 3.424.596 | 8.271.319 | - 4.846.723 |
| J. " | 4.858 | 8.722 | 8.005.065 | 14.266.438 | - 6.261.373 | 4.287.663 | 7.612.814 | - 3.325.151 |
| A. " | 4.127 | 22.464 | 7.720.150 | 15.215.665 | - 7.495.515 | 4.074.583 | 8.001.039 | - 3.926.456 |
| S. " | 3.648 | 14.551 | 7.399.928 | 19.524.271 | - 12.124.343 | 3.855.318 | 10.135.045 | - 6.279.727 |
| O. " | 6.358 | 17.123 | 8.482.637 | 22.047.718 | - 13.565.081 | 4.372.694 | 11.324.476 | - 6.951.782 |
| N. " | 5.953 | 35.380 | 7.931.067 | 29.968.563 | - 22.037.496 | 4.047.492 | 15.239.537 | - 11.192.045 |
| D. " | 5.233 | 26.059 | 6.102.328 | 29.895.484 | - 23.793.156 | 3.082.761 | 15.049.331 | - 11.966.570 |
| VENEZUELA | | | | | | | | |
| 1979 | 12.005 | 36.022 | 17.963.019 | 4.294.703 | + 13.668.316 | 13.659.749 | 3.412.205 | + 10.247.544 |
| 1980 | 7.530 | 39.424 | 17.949.474 | 9.297.164 | + 8.652.310 | 9.784.822 | 5.167.352 | + 4.617.470 |
| E. 1980 | 71 | 137 | 542.550 | 539.193 | + 3.357 | 331.125 | 327.675 | + 3.450 |
| F. " | 842 | 102 | 1.593.110 | 126.497 | + 1.466.613 | 946.801 | 74.867 | + 871.934 |
| M. " | 439 | 110 | 986.570 | 527.252 | + 459.318 | 572.098 | 304.511 | + 267.587 |
| A. " | 451 | 33.624 | 1.775.319 | 3.774.799 | - 1.999.480 | 1.006.730 | 2.132.113 | - 1.125.383 |
| M. " | 1.861 | 101 | 3.172.786 | 571.257 | + 2.601.529 | 1.762.190 | 316.052 | + 1.446.138 |
| J. " | 576 | 5.151 | 1.659.881 | 2.314.278 | - 654.397 | 904.100 | 1.255.747 | - 351.647 |
| J. " | 713 | 61 | 1.367.664 | 466.521 | + 901.143 | 732.548 | 248.943 | + 483.605 |
| A. " | 100 | 59 | 261.492 | 400.546 | - 139.054 | 138.014 | 210.624 | - 72.610 |
| S. " | 302 | 26 | 1.662.149 | 201.912 | + 1.460.237 | 865.968 | 104.812 | + 761.156 |
| O. " | 1.366 | 48 | 2.604.679 | 309.755 | + 2.294.924 | 1.342.683 | 159.100 | + 1.183.583 |
| N. " | 709 | 4 | 1.725.249 | 21.341 | + 1.703.908 | 880.456 | 10.852 | + 869.604 |
| D. " | 99 | 1 | 598.925 | 43.813 | - 554.212 | 302.109 | 22.056 | + 280.053 |

Intercambio Comercial

| Años | En millones de dólares de 1970 | | | En millones de dólares corrientes | | |
|------|--------------------------------|---------------|-------|-----------------------------------|---------------|-------|
| | Exportaciones | Importaciones | Saldo | Exportaciones | Importaciones | Saldo |
| 1970 | 1773 | 1694 | 74 | 1773 | 1694 | 74 |
| 1971 | 1686 | 1810 | - 124 | 1740 | 1868 | 128 |
| 1972 | 1799 | 1766 | 33 | 1941 | 1905 | 36 |
| 1973 | 2662 | 1817 | 845 | 3266 | 2229 | 1037 |
| 1974 | 2694 | 2491 | 203 | 3931 | 3635 | 296 |
| 1975 | 1869 | 2492 | - 623 | 2916 | 3947 | -1031 |
| 1976 | 2363 | 1830 | 533 | 3916 | 3033 | 883 |
| 1977 | 3213 | 2366 | 847 | 5652 | 4162 | 1490 |
| 1978 | 3374 | 2021 | 1353 | 6400 | 3834 | 2566 |
| 1979 | 3665 | 3150 | 515 | 7810 | 6712 | 1098 |
| 1980 | 3289 | 4322 | -1033 | 8021 | 10541 | -2520 |
| 1981 | 3453 | 3463 | - 10 | 9143 | 9170 | - 27 |

Exportaciones - principales productos
En millones de dólares

| CONCEPTO | 1982 | |
|--|---------|---------|
| | I | II |
| TOTAL GENERAL | 2.175,0 | 2.350,0 |
| Animales vivos y prod. del reino animal | 253,5 | 237,3 |
| 1. Animales vivos | 0,6 | 0,7 |
| 2. Carnes y menudencias comestibles | 183,5 | 167,1 |
| 3. Pescados y mariscos | 40,2 | 46,2 |
| 4. Leche y prod. lácteos, huevos y miel | 24,2 | 17,3 |
| 5. Subproductos animales y otros | 5,0 | 6,0 |
| Productos del reino vegetal | 744,2 | 981,8 |
| 1. Hortalizas y legumbres | 25,6 | 25,7 |
| 2. Frutas frescas, desecadas y otras | 36,8 | 67,8 |
| 3. Cereales | 663,8 | 686,7 |
| 4. Productos de la molinería | 1,2 | 1,3 |
| 5. Semillas y frutas oleaginosas | 10,4 | 194,7 |
| 6. Otros productos | 6,4 | 5,6 |
| Grasas y aceites | 88,4 | 179,6 |
| 1. Grasas animales | 12,0 | 12,5 |
| 2. Aceites vegetales | 74,9 | 165,1 |
| 3. Otras grasas y aceites | 1,5 | 2,0 |
| Prod. de las industrias alimenticias: bebidas y tabaco | 207,1 | 210,9 |
| 1. Preparados de carne y pescado | 59,1 | 57,2 |
| 2. Preparados de legumbres, hortalizas y frutas | 19,7 | 25,5 |
| 3. Residuos de la industria alimenticia | 100,5 | 100,0 |
| 4. Otros productos | 27,8 | 28,2 |
| Productos minerales | 190,0 | 83,0 |
| 1. Combustibles y lubricantes | 182,0 | 71,0 |
| 2. Otros productos | 8,0 | 12,0 |
| Productos de ind. químicas y plásticos artificiales | 109,9 | 93,7 |
| 1. Glándulas y órganos p/uso poten. | 0,3 | 0,3 |
| 2. Extracto de quebracho | 12,6 | 11,4 |
| 3. Caseína | 1,8 | 1,8 |
| 4. Albúminas y gelatinas | 0,2 | 0,2 |
| 5. Otros productos | 95,0 | 80,0 |
| Cueros, pieles. Peletería y s/manufact. | 122,2 | 102,8 |
| 1. Cueros y pieles | 109,2 | 91,8 |
| 2. Manufacturas de cueros y pieles | 13,0 | 11,0 |
| Textiles y sus manufacturas | 122,6 | 119,5 |
| 1. Lanas | 92,7 | 56,0 |
| 2. Tops | 14,0 | 12,0 |
| 3. Otras | 15,9 | 51,5 |
| Diversos artículos manufacturados | 337,1 | 341,4 |
| 1. Metales comunes y su manufactura | 155,0 | 145,0 |
| 2. Maquinarias | 95,1 | 90,0 |
| 3. Material de transporte | 35,0 | 45,0 |
| 4. Otros artículos | 52,0 | 61,4 |

Fuente: B.C.R.A.

CON AMERICA

Otra área geográfica en la que se visualiza globalmente y en términos relativos una menor participación es la correspondiente a los países de América. De un máximo del 39 por ciento logrado en 1976, descendió al 31 por ciento en 1981, con lo cual el comercio con estos países retornó virtual-

mente a los niveles de comercio logrado a comienzos del período.

Mientras tanto, las exportaciones a los países asiáticos (excluida la Unión Soviética) en el lapso en cuestión, no han presentado una tendencia definida en cuanto a un aumento o disminución de su participación relativa. Sin embargo se calcula que

Intercambio comercial por tipo de bienes
En millones de dólares

| CONCEPTO | 1982 | |
|--|---------|-----------|
| | I | II |
| INTERCAMBIO COMERCIAL | | |
| Exportaciones | 2.175,0 | 2.350,0 |
| Importaciones | 1.475,0 | 1.260,0 |
| Saldo | + 700,0 | + 1.090,0 |
| IMPORTACIONES | | |
| Bienes de Capital | 300,0 | 250,0 |
| Materias Primas y Bienes Intermedios | 927,0 | 732,0 |
| Combustibles y Lubricantes | 178,0 | 218,0 |
| Bienes de Consumo | 70,0 | 60,0 |
| EXPORTACIONES | | |
| Materias Primas y Bienes Intermedios | 1.601,2 | 1.715,6 |
| Bienes de Consumo | 447,5 | 525,2 |
| Bienes de Capital | 120,6 | 109,2 |

Fuente: B.C.R.A.

Exportación de carnes
En miles de toneladas

| CONCEPTO | 1982 | |
|---|------|------|
| | I | II |
| Carnes vacunas | 84,6 | 78,2 |
| Carnes ovinas refrigeradas | 4,4 | 3,8 |
| Carnes porcinas refrigeradas | — | — |
| Carnes equinas | 9,6 | 11,1 |
| Menudencias congeladas | 13,2 | 14,4 |
| Extracto de carne | 0,2 | 0,3 |
| Otras carnes, cueros y subproductos | — | — |
| Total | — | — |

Nota: Los totales pueden no coincidir por problemas de redondeo.

Fuente: J.N.C.

Exportación de granos
En miles de toneladas

| CONCEPTO | 1982 | |
|--------------------|---------|---------|
| | I | II |
| Trigo Fideo | 4,9 | — |
| Trigo Pan | 3.184,6 | 253,2 |
| Maiz | 282,9 | 3.138,8 |
| Cebada | 1,5 | 1,6 |
| Avena | 44,8 | 1,1 |
| Centeno | 24,0 | — |
| Mijo | 46,7 | 19,6 |
| Sorgo | 359,3 | 2.727,2 |
| Alpiste | 6,3 | 4,3 |
| Maní | 8,5 | 2,1 |
| Arroz | 0,5 | 19,8 |
| Soja | — | 828,2 |
| Lino | 0,8 | — |
| Girasol | 13,1 | 4,2 |
| Subproductos | 428,2 | 662,9 |
| Total | 4.406,1 | 7.663,0 |

Nota: Los totales pueden no coincidir por problemas de redondeo.

Fuente: J.N.G.

Combustibles · Exportaciones e importaciones
En millones de dólares

| CONCEPTO | 1982 | |
|--------------------------|--------------------|--------------|
| | I | II |
| EXPORTACION | 180,9 | 64,6 |
| Naftas totales | 5,1 | 1,7 |
| Gas Oil | 87,6 | 10,6 |
| Diesel Oil | — | — |
| Fuel Oil | 79,0 | 46,3 |
| Carbón residual | 3,6 | 3,1 |
| Otros | 5,6 | 2,9 |
| IMPORTACION | 177,6 | 217,2 |
| Nafta virgen | — | — |
| Motonaftas | — | — |
| Kerosene | — | — |
| Gas natural | 81,4 | 101,2 |
| Gas licuado | — | — |
| Carbón mineral | 18,0 | 15,5 |
| Petróleo | 75,9 | 94,4 |
| Otros | 2,4 | 6,1 |

Fuente: Subsecretaría de Combustibles.

esta área del mundo podrá aumentar el comercio con la Argentina dentro de algunos años, hasta alcanzar niveles significativos, situación que inclinaría a suponer a la región como un mercado altamente receptivo para los productos argentinos.

Africa y Oceanía, por su parte, constituyen hasta el presente áreas geográficas con las que todavía la Argentina no alcanzó niveles interesantes de exportación. Sin embargo, debe señalarse que hasta la primera mitad de la década ambas áreas en conjunto llegaron a quintuplicar su participación en las ventas argentinas.

Finalmente, merece una mención particular el aumento de las exportaciones a la U.R.S.S. registrado en el período en cuestión. Si bien a partir de 1973 la participación de las ventas a este mercado creció en forma constante, es en los años 1980 y 1981 cuando se producen los mayores aumentos, convirtiéndose en importante comprador de los principales productos argentinos de exportación.

En lo referente a importaciones, puede advertirse —por ejemplo— que el comercio con Europa ha tendido a reducir su participación relativa a lo largo del período. En el lapso aludido puede observarse que de una participación máxima del 45 por ciento (que llegó en 1973), disminuyó a menos del 35 por ciento en 1981. Nuevamente esta evolución obedeció a la menor participación en el intercambio de los países de la Comunidad Económica Europea. En los últimos años descendió del 36 al 26 por ciento.

También la participación de los países de América, en términos relativos, disminuyó desde comienzos hasta mediados del período, del 50 hasta el 41 por ciento. Luego aumentó levemente hasta ubicarse en el 45 por ciento, aproximadamente. Las variaciones apuntadas obedecieron particularmente a las fluctuaciones en el comercio de importación con los Estados Unidos de América.

Los países asiáticos, por su parte, observaron un incremento en la colocación de sus productos en el mercado argentino, particularmente en 1980/81 cuando al amparo de las facilidades de importación y la paridad cambiaria aumentó el comercio de importación de esa zona hasta llegar al 18 por ciento del total.

En cuanto a las importaciones provenientes del resto de los países, sólo excepcionalmente alcanzaron en el período cierto grado de representatividad.

El perfil de las ventas externas argentinas, en un 80 por ciento aproximadamente está compuesto por productos primarios y manufacturados de origen agropecuario. El resto está representado por manufacturas de origen industrial. En la actualidad han sido incrementados los estímulos arancelarios y financieros para aumentar sustancialmente el volumen de las ventas, especialmente de este último sector, con miras a solventar el programa económico en curso sobre la base de instrumentos genuinos de desarrollo. ◊

EL CAMINO HACIA LA INTEGRACION DE AMERICA LATINA

El conflicto bélico por las Islas Malvinas, determinó importantes cambios en la concepción de las relaciones internacionales de la Argentina.

Al mismo tiempo recreó los sentimientos de solidaridad y unidad necesarios que deben prevalecer entre los países que integran una misma región, en este caso, América Latina.

La de las Malvinas, como toda guerra, ha dejado sus experiencias, sus enseñanzas y sus consecuencias, lo cual llevó a replantear las políticas de gobierno en los distintos campos.

El económico, obviamente, no escapa a estas transformaciones.

Recientemente se reunió en Buenos Aires, el Comité de Acción de Ayuda a la Argentina creado en Caracas el 3 de junio último por el Sistema Económico Latinoamericano (SELA).

El encuentro tuvo como objetivo la coordinación de las posiciones e iniciativas de los distintos países latinoamericanos frente a la situación que derivó de las sanciones económicas que le impusieron a la Argentina el Reino Unido, los Estados Unidos y la Comunidad Económica Europea, durante el conflicto de las Islas Malvinas.

Las medidas de apoyo apuntan a lograr la reorientación del comercio exterior argentino, cooperación financiera en las líneas de inversión, corresponsalia de la región con el sistema bancario argentino, acuerdos de índole arancelaria inscriptos en el marco de la Asociación Lationamericana de Integración (ALADI) y una mayor participación de la Argentina en los comités de acción del SELA.

DEFINICIONES

Al acto del Comité de Acción de Ayuda a la Argentina del SELA celebrado en Buenos Aires entre el 26 y 28 de julio último, asistieron representantes de Bolivia, Brasil, Costa Rica, Cuba,

Chile, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Haití, Honduras, Jamaica, Nicaragua, Panamá, Perú, República Dominicana, Uruguay y Venezuela.

En la ceremonia de apertura habló el presidente de la Nación, general Reynaldo Bignone, quien definió los nuevos criterios que deben animar la relación entre los países lationamericanos.

Dijo en la ocasión que *América Latina hizo suya nuestra causa de las Malvinas, e incluso en la hora de la adversidad, los pueblos hermanos han reafirmado su reconocimiento de los derechos soberanos del pueblo argentino por una parte de su territorio, objeto aún hoy de una situación colonial ilegítima.*

En todos los foros y en todas las circunstancias —agregó— defenderemos nuestros inalienables títulos a las islas.

En otra parte de su disertación, el general Bignone destacó que *nuestra joven historia nos ha encontrado siempre dispuestos a rechazar toda forma de dominación colonial, toda manifestación de menoscabo a la independencia e integridad territorial de las naciones, todo intento por perpetuar modalidades de relación entre los pueblos basadas en la injusticia y en la fuerza.*

Subrayó que *rechazamos siempre la utilización de la coerción económica como medio de alcanzar resultados políticos en las relaciones internacionales, ya que aceptar —precisó— que al margen de las normas y procedimientos preestablecidos, un país o un grupo de países se atribuyan competencias para sancionar a otro, es abrir el camino a la arbitrariedad, en particular de los más fuertes.*

Las medidas de coerción económica adoptadas en tal forma —argumentó— constituyen sin duda una modalidad inaceptable de agresión y como tal implican un serio retroceso en las relaciones económicas internacionales.

SOLIDARIDAD

Tras sostener que *ha quedado en claro que América Latina no tolera este tipo de comportamiento internacional*, el presidente de la Nación agregó que *la región ha entendido el concepto de solidaridad en estas circunstancias en una forma concreta y práctica.*

Con la creación del Comité de Acción de Apoyo a nuestro país —agregó— se ha demostrado que la región posee instrumentos para encarar situaciones de emergencia económica y voluntad política para utilizarlos.

El general Bignone sostuvo que *la crisis nos ha permitido comprender en su real valor, la importancia política que para todos nosotros tiene la unidad latinoamericana y también ha puesto de manifiesto que con voluntad política es posible producir avances concretos en pos de los objetivos de cooperación e integración regional.*

Precisó luego que *el apoyarnos mutuamente en situaciones de emergencia es una actitud que contribuye a cimentar esta aspiración de unidad y estamos dispuestos a estimular toda iniciativa tendiente a organizar mejor la ayuda colectiva en los distintos tipos de emergencias económicas que la experiencia demuestra que pueden afectar-nos.*

El presidente de la Nación exhortó luego a la utilización de los foros económicos multilaterales, como el SELA y la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), como *cauces institucionales en los que fructifiquen y se multipliquen los esfuerzos concretos de integración que realizan nuestros países*, dijo.

Más adelante señaló que *Malvinas en su situación actual es un símbolo, no el único, de un estado de cosas que no se ajusta a las legítimas aspiraciones de progreso de la humanidad: el colonialismo es un anacronismo, su continuidad es una afrenta a los principios que siempre hemos defendido en América, es la negación de nuestra identidad como región.*

La Argentina —concluyó— que transita con firme voluntad hacia la plena recuperación de sus instituciones democráticas, les expresa su anhelo de que juntos continuemos la construcción de la América Latina que soñaron, con visión genial, nuestros libertadores.

ACUERDOS LOGRADOS

Los acuerdos obtenidos en la reunión del SELA efectuada en Buenos Aires, se refieren básica-

mente a la promoción del comercio dentro de la región latinoamericana, aspectos arancelarios, financiamiento y pagos, transporte marítimo, terrestre y aéreo, seguros y reaseguros.

A continuación se reproduce una síntesis de los principales puntos convenidos:

1.- Promoción del comercio

- a) Realizar misiones comerciales y reuniones entre representantes de los sectores público y privado, para definir los términos de los Acuerdos Comerciales preferenciales a ser convenidos entre la República Argentina y otros Estados Miembros, a los efectos de producir reorientaciones de comercio que favorezcan a la región.
- b) Impulsar la firma de un acuerdo de suministro de productos agropecuarios, que luego se derivaría en la firma de acuerdos bilaterales según las características de cada Estado Miembro del Comité.
- c) Identificar, diseñar y suscribir Acuerdos Comerciales para el intercambio de productos agro-industriales y manufacturas con alto valor agregado regional, entre la República Argentina y otros Estados Miembros del Comité.
- d) Promover acciones de coordinación y colaboración entre esquemas y organismos existentes de cooperación e integración comercial, para aprovechar los avances logrados por estas instituciones en el proceso de ampliación del comercio recíproco entre los países de la región, particularmente los que se deriven de las negociaciones, en el marco de ALADI, entre la República Argentina y otros Estados Miembros del Comité.
- e) Promover la suscripción del Convenio Multilateral de Cooperación y Asistencia Mutua entre las Administraciones Aduaneras de Países de América Latina.
- f) Propiciar la participación de las administraciones aduaneras de los Estados Miembros en la Reunión de Directores Nacionales de Aduanas Lationamericanas.
- g) Promover acuerdos en el área de las comunicaciones intrarregionales, con el fin de facilitar el comercio recíproco entre la República Argentina y otros Estados Miembros.
- h) Promover acuerdos aduaneros, sanitarios y portuarios para dar preferencia a los productos intercambiados entre la

República Argentina y otros Estados Miembros.

- i) Comprometer una adecuada y previa información entre los Estados Miembros del Comité sobre los proyectos gubernamentales de equipamiento y reequipamiento.
- j) Procurar el reconocimiento de un tratamiento especial a empresas de la región y/o consorcios binacionales o multinacionales latinoamericanos para la calificación de sus antecedentes y capital en licitaciones o concursos.
- k) Fomentar la concertación de acuerdos en las áreas de consultoría e ingeniería que contemplen el tratamiento preferencial a la participación de los Estados Miembros del Comité en obras y proyectos de los países de la región.

2.- Acuerdos Arancelarios

- a) Promover acciones en el ámbito de los foros apropiados, tendientes a lograr la liberación del comercio intralatinoamericano, y a establecer un margen de preferencia arancelaria regional.
- b) Concertar concesiones arancelarias recíprocas para la apertura comercial entre la República Argentina y los Estados Miembros del Comité, y para la creación de preferencias arancelarias parciales, por grupos de países y de productos seleccionados.
- c) Promover acciones que tiendan a avanzar y profundizar la firma de acuerdos de alcance parcial en el seno de la ALADI entre sus países miembros.
- d) Proponer la firma de acuerdos de alcance parcial con los países no miembros de la ALADI, y como paso previo comprometerse al intercambio de listados de productos que sean de interés de las partes.

3.- Financiamiento y pagos

- a) Suscribir acuerdos para la creación y ampliación de líneas especiales de crédito entre los Bancos Centrales, Bancos Comerciales y otras instituciones financieras de la República Argentina, de los demás Estados Miembros y de la región, para el financiamiento de exportaciones de productos seleccionados.
- b) Concertar arreglos operativos entre los

sistemas bancarios de los países de la región para ampliar las operaciones de corresponsalía y depósitos entre la República Argentina y otros Estados Miembros.

- c) Concertar acuerdos operativos entre las instituciones competentes de los Estados Miembros para facilitar los flujos de inversión entre los países de la región y para mejorar la situación de la deuda externa.
- d) Promover la ampliación a toda la región de los mecanismos existentes de compensación multilateral de pagos y créditos recíprocos, en el marco de la ALADI.
- e) Coordinar acciones en lo relativo a demandas de crédito en los mercados internacionales, en cuanto a cronogramas de presentación e intercambio de información de las condiciones obtenidas.

4.- Transporte

Realizar estudios y promover acciones bilaterales y multilaterales sobre transporte y fletes, para analizar las posibilidades de llegar a acuerdos en esta materia, con el fin de facilitar el comercio recíproco entre los Estados Miembros del Comité.

Marítimo

- a) Promover la adopción de medidas de cooperación y apoyo tendientes a lograr una mayor utilización de los buques operados por armadores de los Estados Miembros del Comité. Asimismo, frente a necesidades de arrendamiento, procurar la utilización de buques de bandera de los Estados Miembros del Comité que se ofrezcan en condiciones competitivas de acuerdo con las exigencias del mercado internacional.
- b) Facilitar las actividades y dar un tratamiento preferencial, en los puertos de los Estados Miembros, a los buques operados por armadores nacionales de dichos países, teniendo en consideración los compromisos asumidos por cada país en los Acuerdos Internacionales.
- c) Recomendar a los Estados Miembros del Comité la instrumentación de mecanismos de compensación económica, a fin de establecer servicios de transporte marítimo en aquellos tráficos actual-

mente deficitarios o que no contribuyen adecuadamente al desarrollo del comercio entre los Estados Miembros.

- d) Promover las acciones necesarias para utilizar y/o instalar puertos de concentración de cargas, en las áreas en que la discontinuidad de las corrientes comerciales dificulte la sustentación económica de tráficos y escalas regulares.

Terrestre

- a) Propiciar, entre los Estados Miembros, un régimen armónico para la facilitación de las actividades aduaneras y del control fitosanitario especialmente en zonas fronterizas.
- b) Concretar el corredor ferroviario: Matarani (Perú) salida al Pacífico - Puno - Desaguadero (Bolivia) - Huaqui - La Paz - Buenos Aires (Argentina). Impulsar la construcción del tramo Desaguadero - Huaqui en Bolivia.

Aéreo

- a) Fomentar la utilización de la capacidad de carga existente y llevar a cabo acciones de cooperación tendientes a incrementar las corrientes turísticas entre los Estados Miembros del Comité con el fin de optimizar la capacidad del tráfico aéreo latinoamericano.

5.- Seguros y Reaseguros

- a) Realizar estudios y promover acciones para el establecimiento de acuerdos en materia de seguros (primas, cobertura, condiciones, disminución del costo relativo), así como iniciar las gestiones para realizar operaciones de reaseguros que fortalezcan la posición latinoamericana en este campo.
- b) Propiciar la plena utilización de cada mercado al nivel nacional por los medios idóneos propios de la estructura aseguradora y reaseguradora que cada país adopte.
- c) Propiciar la cesión de sus excedentes en las carteras de reaseguros, prioritariamente a los países latinoamericanos.
- d) Tender a la desgravación impositiva y eliminación de restricciones cambiarias, para las operaciones de esta índole en el área.
- e) Propiciar el estímulo de la capacidad del mercado latinoamericano, para la captación de los riesgos de transportes marítimos y aéreos, incluyendo los de

guerra.

- f) Estudiar la factibilidad de implementar los seguros de responsabilidad derivados del transporte.
- g) Recurrir a la Asociación de Reaseguradores Latinoamericanos como una de las entidades asesoras del Comité en materia de reaseguros.

En cuanto al apoyo regional a la República Argentina en los foros internacionales, se dispuso coordinar posiciones y acciones conjuntas de los Estados miembros ante los distintos organismos para la defensa de los intereses de la Argentina en sus relaciones con los países industrializados, y proponer al Consejo Latinoamericano la adopción de medidas para contrarrestar las que tomaron los países desarrollados y puedan seguir aplicando a la República Argentina.

POSICION ARGENTINA EN ALADI

Para la Argentina el ámbito que conforman los países miembros de la ALADI, ha sido y es particularmente importante en la proyección externa de su economía.

Por ello el estancamiento observado en la ex ALALC a partir de la década de los años 70 generó en los sectores económicos de los países miembros, una sensación de creciente frustración y desengaño respecto de los beneficios que reporta el proceso de integración.

En este sentido cabe destacar el rol dinamizador asumido por la República Argentina entre los países miembros de la ex ALALC, para alcanzar su reestructuración hacia lo que hoy constituye el Tratado de Montevideo 1980.

El nuevo Tratado de Montevideo 1980 incluye tanto desde el punto de vista institucional como así también de los mecanismos para la integración, nuevos elementos que obligan a una readecuación de los existentes en el marco de la ex ALALC. Este proceso ha sido denominado "Período de tránsito", cuya finalización ha sido prevista a través de una conferencia a realizarse en abril de 1983.

Como consecuencia del "Período de tránsito" se contempló la renegociación del llamado "Patrimonio Histórico de la ALALC" (renegociación de las Listas Nacionales y Listas de Ventajas no Extensivas). En dicha materia se avanzó en la renegociación con los países del Grupo Andino, firmandose con cada uno de estos países Acuerdos de Alcance Parcial, prorrogándose las concesiones contenidas en cada Acuerdo hasta el 30 de abril de 1983.

En relación al proceso de renegociación con

los países no andinos (Chile, Brasil, México, Paraguay y Uruguay), se ha suscripto el Acuerdo de Alcance Parcial N° 26 y su Protocolo Modificatorio por medio del cual se ha prorrogado la vigencia de las concesiones hasta el 30 de abril de 1983, con el compromiso de los países signatarios de proceder a su renegociación en el curso del corriente año.

En otras materias, se adoptó por unanimidad, un criterio básico para la aplicación de los tratamientos diferenciales en este particular proceso de renegociación de las concesiones comerciales negociadas en la ex ALALC.

También se realizaron las adecuaciones a su forma de Acuerdos de Alcance Parcial de carácter comercial de los llamados Acuerdos de Complementación Industrial.

Por otra parte, si bien todavía no han podido implementarse, se avanzó significativamente en la consideración de los aspectos normativos y las listas de productos de apertura de mercado para los países de menor desarrollo económico relativo.

Sin embargo y teniendo presente el inmenso potencial productivo y el poder de compra que representa la región tan escasamente aprovechada hasta el presente por los mismos países latinoamericanos, es necesario encarar un vigoroso proceso de negociación a los efectos de incorporar nuevos sectores de la producción al esquema preferencial y, al mismo tiempo, profundizar aquellos existentes.

En este sentido, resulta esencial tal como ha venido sucediendo hasta el momento, la participación del empresariado latinoamericano. La creación de nuevas corrientes de comercio o la expansión de las ya existentes, requieren la contribución positiva del hombre de empresa.

LAS RELACIONES CON BRASIL

El interés por fortalecer las relaciones argentino-brasileñas ha quedado demostrado en los últimos tiempos por las variadas iniciativas surgidas tanto a nivel oficial como privado. En las diversas reuniones mantenidas por empresarios y funcionarios, se han procurado delinear los mecanismos propicios para ampliar la cooperación y el intercambio, como vía eficaz para superar los problemas económicos que aquejan a ambas partes.

Un análisis histórico de la balanza comercial argentino-brasileña pone en evidencia la elevada participación de productos primarios en las exportaciones de uno y otro país. Sin embargo, en los últimos años ha habido modificaciones en este esquema tradicional, reflejo de los cambios operados en las respectivas políticas de aliento a las exportaciones.

Se destaca también que entre 1976 y 1981 existe una balanza comercial favorable al Brasil, en tanto que el comercio global entre ambos países en este último año sumó alrededor de 1.470 millones de dólares. Las exportaciones argentinas en 1981 fueron de 588 millones de dólares, mientras los envíos brasileños representaron 880 millones (el saldo fue negativo para la Argentina en 292 millones de dólares). Tomando como base el período 1980/81, las exportaciones argentinas disminuyeron un 22 por ciento y las brasileñas también cayeron un 19 por ciento.

La Secretaría de Comercio y los organismos específicos del gobierno brasileño —en este caso, la Cartera de Comercio Exterior del Banco do Brasil (CACEX)— han comenzado a evaluar nuevas vías de acercamiento. Desde fines del año pasado se estudia la identificación de los sectores en los cuales los dos países pueden configurar un nivel real de cooperación y complementación.

Los resultados de los trabajos realizados son un proyecto de programa de sustitución de importaciones extrazonales de ambos países por exportaciones recíprocas, que indican un claro programa factible de consolidar rápidamente un aumento sustancial del comercio bilateral.

El acuerdo alcanzado entre las partes determina la necesidad de una concertación definida para implementar estas políticas entre los gobiernos y los sectores privados correspondientes.

Resulta evidente que el conflicto argentino-británico por las Islas Malvinas dinamizó aún más los niveles de entendimiento de nuestro país con sus principales socios comerciales latinoamericanos. En ese marco, este intento de cooperación y complementación bilateral tiene un alcance que comprende el proceso de consolidación de la relación argentino-brasileña, con características de mayor amplitud y equilibrio.

Entre el 31 de agosto y el 1° de setiembre se realizó en San Pablo, Brasil, un encuentro binacional empresario en el que se analizó el siguiente temario: posibilidades de incremento en los niveles de intercambio comercial; transporte y fletes; aspectos financieros y crediticios para exportaciones recíprocas o conjuntas para extrazona; e identificación de proyectos de cooperación para exportaciones conjuntas a terceros mercados.

Al margen de esta reunión, ya se programó para mayo del año próximo una importante exposición comercial e industrial argentina en San Pablo (Parque Anhembi), que tendrá lugar del 2 al 8 de mayo. Este proyecto de presencia de productos argentinos de exportación en el mercado brasileño debe considerarse como complementario a los otros esfuerzos realizados, a los efectos de dotar de continuidad a la relación comercial efectiva entre ambos países.

Será éste, quizá, el primer paso del camino para iniciar la integración de América Latina. o

ALADI

La Asociación Latino Americana de Integración es la sucesora de la Asociación Latino Americana de Libre Comercio, que agrupa a 11 Estados miembros del continente latinoamericano, con el propósito de aglutinar esfuerzos en aras de un mejor desenvolvimiento económico de la región.

El 12 de agosto de 1980 fue suscripto el Tratado de Montevideo que sustituyó el régimen jurídico del Tratado del mismo nombre de 1960 y que reemplazó la estructura institucional de la Asociación Latino Americana de Libre Comercio (ALALC) por la de la Asociación Latino Americana de Integración (ALADI).

El documento fue firmado por Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Chile, Ecuador, México, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela.

América latina afronta así el desafío de su desarrollo económico y su gravitación internacional con renovados compromisos de acción comunitaria, plasmando la voluntad de continuar el movimiento de integración económica regional, con miras al logro del mismo objetivo final de un mercado común latinoamericano, con un enfoque más realista, a la luz de la actual situación económica internacional y de la experiencia vivida por la primigenia ALALC.

La promoción del comercio recíproco, la complementación económica y la cooperación —funciones básicas de la ALADI— son tres expresiones de un mismo anhelo de desarrollo para el bienestar colectivo.

VIGENCIA DEL NUEVO TRATADO DE MONTEVIDEO

El Tratado de Montevideo 1980 encontró su definitivo perfeccionamiento al concluir el proceso de su ratificación, a través de la expresa voluntad de los gobiernos de los once países que lo suscribieron.

La carta constitucional de la ALADI, que sustituye a la de la ALALC manteniendo sus metas y experiencia preliminar, contiene el mandato de su ratificación por parte de los países signatarios ante el gobierno de la República Oriental del Uruguay, en su carácter de depositario del nuevo convenio internacional.

El lapso en cuyo transcurso los gobiernos de los Estados asociados en la ALADI refrendaron lo pactado por sus cancilleres en la capital uruguaya en

agosto de 1980, se inició ese mismo año con el depósito del respectivo instrumento verificado ante la cancillería uruguaya por el propio gobierno del Uruguay.

Al comenzar el año 1981 fue el gobierno de la Argentina el segundo en proceder, al acto de aprobación el 10 de febrero. Días más tarde —el 16— le sucedió el gobierno del Paraguay, cuya decisión tuvo el singular significado de dar por cumplido el requisito de la ratificación de los primeros tres países signatarios y habilitar, el 18 de febrero de 1981, la entrada en vigor del nuevo Tratado y la iniciación de la existencia jurídica de la ALADI.

México, Chile y Colombia fueron los otros protagonistas de la etapa de perfeccionamiento de la Asociación a lo largo de 1981, caracterizado por las tareas de transición entre el antiguo y el nuevo esquema de integración.

La cuarta formalización fue registrada por el gobierno de México el día 20 de febrero, en tanto que los de Chile y Colombia se convirtieron en los próximos ratificantes con fechas 18 de junio y 20 de julio, respectivamente.

Ya a principios de 1982, el gobierno del Perú dio el séptimo paso hacia la consolidación de la ALADI al depositar el 8 de enero su respectivo instrumento en el Ministerio de Relaciones Exteriores del Uruguay.

El gobierno del Brasil, pocos días después, el 15 del mismo mes, entregó en manos del titular de la diplomacia uruguaya su documento legalizador.

El noveno acto de aprobación ante la cancillería del Uruguay fue registrado por el gobierno de Venezuela el 17 de marzo. En esa misma fecha, los gobiernos de Bolivia y del Ecuador hicieron entrega de sus respectivos documentos en las sedes de las embajadas uruguayas de las ciudades de La Paz y de Quito.

La plena vigencia del Tratado de Montevideo 1980 se alcanza así con el unánime cumplimiento del trámite requerido por parte de las once naciones miembros. Su perfeccionamiento en el plazo máximo fijado en el artículo 65 fue saludado, durante la sesión extraordinaria celebrada por el Comité de Representantes, también el 17 de marzo, como un "símbolo de solidaridad que asegura la igualdad de los países signatarios y es esencial a la vida de la institución".

La etapa culminada evidenció que el espíritu in-

PAISES MIEMBROS DE LA ALADI

Representación Permanente:

Victoria Plaza Hotel, piso 3, esc. 301 a 311
Montevideo - Uruguay
Tels. 90 86 00 - 98 69 27

ARGENTINA

Superficie: 2.777.000 km²
Población: 27.720.000 habitantes
Fecha nacional: 25 de mayo de 1810 - Revolución Emancipadora

Representación Permanente:

Paraguay 1341, piso 7, of. 7
Montevideo - Uruguay
Tel.: 98 50 64

BOLIVIA

Superficie: 1.099.000 km²
Población: 5.600.000 habitantes
Fecha nacional: 6 de agosto de 1825 - Independencia Nacional

Representación Permanente:

Cuareim 1533
Montevideo - Uruguay
Tels.: 90 50 43 - 98 79 60 - 90 64 68 - 98 27 68

BRASIL

Superficie: 8.512.000 km²
Población: 123.030.000 habitantes
Fecha nacional: 7 de setiembre de 1822 - Independencia Nacional

Representación Permanente:

Juncal 1305, piso 18, of. 1801, 1802 y 1804
Montevideo - Uruguay
Tels.: 90 57 91 - 90 57 92 - 90 26 06

COLOMBIA

Superficie: 1.139.000 km²
Población: 27.090.000 habitantes
Fecha nacional: 20 de julio de 1810 - Proclamación de la Independencia

Representación Permanente:

Plaza Cagancha 1145, piso 1
Montevideo - Uruguay
Tels.: 90 19 71 - 98 01 76

CHILE

Superficie: 757.000 km²
Población: 11.100.000 habitantes
Fecha nacional: 18 de setiembre de 1810 - Procl. de la Independencia Nacional

Representación Permanente:

Jaime Zudáñez 2836, ap. 1001
Montevideo - Uruguay
Tels.: 70 21 95 - 70 21 96

ECUADOR

Superficie: 284.000 km²
Población: 8.350.000 habitantes
Fecha nacional: 10 de agosto de 1809 - Proclamación de la Independencia

Representación Permanente:

Juncal 1305, piso 2
Montevideo - Uruguay
Tels.: 98 02 29 - 91 07 31

MEXICO

Superficie: 1.973.000 km²
Población: 71.910.000 habitantes
Fecha nacional: 16 de setiembre de 1810 - Independencia

Representación Permanente:

Tomás Giribaldi 2290
Montevideo - Uruguay
Tel.: 40 13 91

PARAGUAY

Superficie: 407.000 km²
Población: 3.170.000 habitantes
Fecha nacional: 14 y 15 de mayo de 1811 - Independencia

Representación Permanente:

Rambla República del Perú 1353, ap. 1302
Montevideo - Uruguay
Tels.: 79 98 43 - 77 19 58

PERU

Superficie: 1.285.000 km²
Población: 17.780.000 habitantes
Fecha nacional: 28 de julio de 1821 - Independencia Nacional

Representación Permanente:

Cuareim 1384, piso 4
Montevideo - Uruguay
Tels. 90 21 89 - 98 93 10 Int. X.377

URUGUAY

Superficie: 187.000 km²
Población: 2.900.000 habitantes
Fecha nacional: 25 de agosto de 1825 - Declaratoria de la Independencia

Representación Permanente:

Lord Ponsomby 2472
Montevideo - Uruguay
Tels.: 79 40 28 - 79 43 64 - 78 97 69

VENEZUELA

Superficie: 912.000 km²
Población: 15.060.000 habitantes
Fecha nacional: 5 de julio de 1811 - Proclamación de la Independencia

Sede Permanente

Cebollati 1461
Montevideo - Uruguay
Tels.: 40 11 21 al 28 - 49 59 15 al 17

ALADI

Superficie total aproximada: 20.000.000 km²
Población total aproximada: 313.500.000 habitantes
Fecha de fundación: 12 de agosto de 1980

tegracionista, ideal alentado desde el inicio de la precursora ALALC, perdura vigente y actualizado en la voluntad latinoamericana proyectándose desde ALADI, hacia un promisorio futuro en la anhelada meta del mercado común.

ANÁLISIS COMPARATIVOS DE LOS TRATADOS DE MONTEVIDEO

El Tratado de Montevideo 1980 inauguró una nueva etapa en el proceso de integración que comenzara en América latina en 1960. Los objetivos fundamentales de ambos Tratados coinciden en la concepción del proceso de integración como medio para promover el desarrollo económico, social, armónico y equilibrado de la región y, en el plano instrumental, mantienen como meta de largo alcance el establecimiento del mercado común latinoamericano.

Esta continuidad se refleja asimismo en dos decisiones adoptadas por el Consejo de Ministros. La primera de ellas se refiere a la revisión de las concesiones otorgadas en los distintos mecanismos de desgravación arancelaria del Tratado de Montevideo de 1960, con el objeto de incorporarlas al nuevo esquema.

La segunda contempla la revisión y adecuación de las normas de la actual estructura jurídica vigente de la ALALC. No obstante dicha continuidad, la del Tratado de Montevideo 1980 introduce profundos cambios en la orientación del proceso y en la concepción de su operación.

En primer lugar, el programa de liberación comercial multilateral y sus mecanismos auxiliares tendientes a perfeccionar una zona de libre comercio en el anterior Tratado son sustituidos por un área de preferencias económicas integradas por un conjunto de mecanismos que comprende una preferencia arancelaria regional, acuerdos de alcance regional y acuerdos de alcance parcial. Estos instrumentos ofrecen múltiples opciones operativas a los países miembros, a través de cuya convergencia será posible avanzar hacia etapas superiores de integración económica.

En segundo lugar, el carácter básicamente comercial del Tratado de Montevideo de 1960 reemplazado, en la funcionalidad de la ALADI, por la coexistencia de tres funciones básicas de la nueva Asociación: la promoción y regulación del comercio recíproco, la complementación económica y el desarrollo de las acciones de cooperación económica que coadyuven a la ampliación de los mercados.

En tercer lugar, si bien el Tratado de 1960 reconocía un estatuto especial para los países de menor desarrollo económico relativo, el nuevo esquema incorpora, como uno de los ejes fundamentales de acción de la ALADI, un sistema integral de apoyo en su favor y reconoce expresamente una categoría de países de desarrollo intermedio, a fin

de determinar tratamientos diferenciales en los distintos mecanismos y normas.

Por otra parte, en relación con la ALALC, la ALADI aparece como una institución más abierta en la medida en que, además de posibilitar la adhesión de otros países latinoamericanos al Tratado que la instituye, prevé la participación de terceros países en acciones parciales con los países miembros, así como la participación de la Asociación como institución en los movimientos de cooperación horizontal entre países en vías de desarrollo.

Por último, el nuevo Tratado establece cinco principios básicos: el pluralismo, la convergencia, la flexibilidad, los tratamientos diferenciales y la multiplicidad, que contrastan con las características unitarias del programa de liberación del comercio, eje del Tratado de Montevideo de 1960 y sus principios básicos de multilateralidad y reciprocidad.

En definitiva, la nueva fase en que ingresa el proceso de integración se caracteriza por asimilar en un esquema pragmático la heterogeneidad de la región y canalizar institucionalmente la vocación integracionista de sus países miembros, dentro de un marco flexible que, sin compromisos cuantitativos preestablecidos, contiene todos los elementos para que el esquema pueda evolucionar hacia etapas superiores de integración económica y alcanzar, en último término, el objetivo del mercado común latinoamericano.

LOS NUEVOS MECANISMOS

El Tratado de Montevideo 1980 establece la creación de un área de preferencias económicas en la región, que comprenderá una preferencia arancelaria regional, acuerdos de alcance regional y acuerdos de alcance parcial.

a) La preferencia arancelaria regional

Este mecanismo de carácter multilateral estará constituido por una preferencia arancelaria que se aplicará al nivel que rija para terceros países y que se sujetará a las siguientes bases:

- abarcará, en lo posible, la totalidad del universo arancelario;
- no implicará consolidación de gravámenes;
- se establecerán para su determinación fórmulas que permitan contemplar equitativamente la situación derivada de diferencias en los niveles arancelarios de los países miembros;
- tendrá inicialmente un carácter mínimo y su intensidad podrá ser profundizada a través de negociaciones multilaterales;
- podrá ser distinta de acuerdo con el sector económico de que se trate;
- se tendrá en cuenta, al determinar su magnitud, la situación de sectores sensibles de la economía de los países miembros, para lo que se podrán prever modalidades y condiciones especiales de aplicación;

- podrán establecerse listas de excepciones, cuya extensión será mayor para los países de menor desarrollo económico relativo, menos amplia para los de desarrollo intermedio y menor que las anteriores para los demás miembros, y
- se eliminarán en forma programada las restricciones no arancelarias de cualquier naturaleza, a fin de hacerla efectiva.

Esta preferencia constituye el mecanismo multilateral de desgravación arancelaria del nuevo esquema y presenta importantes diferencias con respecto al programa de liberación de la ALALC.

La preferencia arancelaria será efectiva también frente al nivel que rija para terceros países, será mínima en su comienzo y abarcará en lo posible la totalidad del universo arancelario, aunque podrá ser distinta de acuerdo al sector económico de que se trate y podrá prever, para sectores sensibles de la economía, modalidades y condiciones especiales de aplicación. Resulta importante destacar que, si bien la intensidad de esta preferencia puede ser profundizada a través de negociaciones multilaterales, no se fija plazo compromisorio alguno al respecto. Parecería que la oportunidad para hacerlo estará dada por las reuniones que, cada tres años, celebrará la Conferencia de Evaluación y Convergencia.

Asimismo se dispone que en esta preferencia arancelaria podrán establecerse listas de excepciones, las cuales involucrarán tratamientos diferenciales de distinta cuantía según se trate de países de menor desarrollo económico relativo, intermedios o los demás. La finalidad de estas excepciones es salvaguardar las situaciones particulares de cada país que impidan, para determinados productos o grupos de productos, el otorgamiento de preferencias arancelarias. Se tiene especialmente en cuenta el distinto grado de desarrollo de los países miembros y de menor desarrollo económico relativo.

También se prevé que en forma adicional se podrá aplicar a la preferencia arancelaria regional el criterio de gradualidad en el tiempo de manera selectiva de acuerdo a las categorías de países antes citadas. Por otra parte, el mecanismo de la preferencia arancelaria presenta frente a los mecanismos utilizados en el ámbito de la ALALC una flexibilidad que permitirá, entre otras cosas, neutralizar en buena medida el problema de la alteración de los márgenes de preferencia al que aquéllos estaban expuestos.

Si bien el alcance de la preferencia arancelaria regional será modesto en las etapas iniciales del proceso integrador de la ALADI, puede resultar un elemento de suma importancia para el desarrollo futuro del comercio en la región, pues proporcionará al proceso un instrumento común de avance, regulable según la conveniencia y posibilidades de los países miembros.

Además, teniendo en cuenta que este mecanismo prevé un programa de eliminación de restricciones no arancelarias (depósitos previos, autorizaciones especiales, importaciones prohibidas), por mínima que sea la extensión del programa en tales casos, su efecto será de gran valor frente a terceros países.

b) Los acuerdos de alcance regional.

Otro de los mecanismos comprendidos dentro del área de preferencias económicas establecidas por el nuevo Tratado son los acuerdos de alcance regional, es decir aquellos en que participan todos los países miembros.

Estos acuerdos pueden cubrir una extensa gama de campos. En particular, el nuevo orden jurídico señala los siguientes: comercial, de complementación económica, agropecuario, de promoción del comercio, de cooperación científica y tecnológica, de promoción del turismo, de preservación del medio ambiente, etc.

Finalmente, cabe agregar que los acuerdos de alcance regional aparecen como los destinatarios naturales de la aplicación del principio de convergencia que propenderá a la regionalización progresiva de los acuerdos de alcance parcial, aunque este efecto seguramente se producirá en un plazo relativamente lejano.

c) Los acuerdos de alcance parcial

Los acuerdos de alcance parcial constituyen un elemento claramente distintivo del nuevo Tratado frente al anterior y serán uno de los factores dinámicos del proceso.

Se entiende por acuerdos de alcance parcial aquéllos en que sólo participan algunos de los países miembros, aunque admiten la adhesión de otros, pero en los cuales la extensión de los beneficios no se hará de modo automático al resto, como ocurría en la ALALC por aplicación de la "cláusula de la nación más favorecida".

Los acuerdos de alcance parcial son mucho más flexibles y abren un amplio espectro de posibilidades para los países miembros y para la gradual profundización del proceso de integración, especialmente porque no constituyen una excepción a un régimen multilateral, sino que son un modo convenido de acción dentro de la estructura de la ALADI.

En estos acuerdos no participará la totalidad de los socios. Sin embargo, deberán contener cláusulas que propendan a su progresiva multilateralización, no sólo hacia los demás países miembros —para lo cual deberán estar abiertos a su adhesión negociada— sino hacia otros países latinoamericanos. También deberán contener tratamientos diferenciales en función de las tres categorías de países reconocidas por el Tratado.

Según su finalidad, podrán revestir la forma de acuerdos comerciales, de complementación eco-

nómica, agropecuarios, de promoción del comercio y otras modalidades que deseen introducir los países interesados tomando en consideración, entre otras materias, la cooperación científica y tecnológica, la promoción del turismo y la preservación del medio ambiente. En este aspecto cubren las mismas posibilidades que los acuerdos de alcance regional.

La Resolución 2 del Consejo de Ministros define algunas de las posibles formas de acuerdos de alcance parcial:

- **Los acuerdos comerciales**, cuya finalidad exclusiva es la promoción del comercio entre los países miembros. Tienen la característica especial de que las concesiones que contengan serán automáticamente extensivas, sin el otorgamiento de compensaciones, a los países de menor desarrollo económico relativo, independientemente de negociación y adhesión al acuerdo respectivo.
- **Los acuerdos de complementación económica**, que tienen la finalidad de promover el máximo aprovechamiento de los factores de la producción, estimular la complementación económica, asegurar condiciones equitativas de competencia, facilitar la concurrencia de los productos al mercado internacional e impulsar el desarrollo equilibrado y armónico de los países miembros.
- **Los acuerdos agropecuarios**, cuyo objeto es fomentar y regular el comercio agropecuario intrarregional. Deben contemplar elementos de flexibilidad que tengan en cuenta las características socio-económicas de la producción de los países participantes. Podrán estar referidos a productos específicos o a grupos de productos y podrán basarse en concesiones temporales, estacionales, por cupos o mixtas, o en contratos entre organismos estatales o paraestatales.
- **Los acuerdos de promoción del comercio**, que están referidos a materias no arancelarias y que tenderán a crear las condiciones para facilitar las corrientes de comercio intrarregionales.

Las posibilidades de vinculación de los miembros, en forma bilateral o en grupos de países, adquieren extrema importancia en toda esta gama de acuerdos, pues es presumible que a nivel parcial algunos países estén en condiciones de otorgarse recíprocamente tratamientos más favorables o cooperar entre sí en una forma más definida que a nivel regional, lo que, teniendo en consideración el principio de convergencia establecido en el Tratado, dotará al nuevo esquema de integración de un dinamismo creciente.

LOS TRATAMIENTOS DIFERENCIALES

El Tratado prevé tratamientos diferenciales en

base a los distintos grados de desarrollo de los países miembros.

En la ALALC este tratamiento se refería inicialmente sólo a los miembros de menor desarrollo económico relativo. Sin embargo, la existencia de esa única categoría especial no era suficiente para una equitativa distribución de los beneficios en el proceso de integración.

Consecuentemente se reconoció una nueva categoría intermedia, denominada de "países de mercado insuficiente", caracterizados por una estrechez del mercado nacional para el desarrollo de determinadas actividades industriales. En su grupo se incluyó a Colombia, Chile, Perú, Uruguay y Venezuela.

En el ordenamiento jurídico acordado para el desarrollo de la ALADI, se establecen tres categorías de países según sus diferentes características económico-estructurales:

- a) Países de menor desarrollo económico relativo: Bolivia, Ecuador y Paraguay;
- b) Países de desarrollo intermedio: Colombia, Chile, Perú, Uruguay y Venezuela; y
- c) Otros países miembros: Argentina, Brasil y México.

Dentro de estas categorías se contemplan, además, dos situaciones especiales:

- **La de Uruguay**, al que se otorgará un tratamiento excepcional más favorable que a los demás países de desarrollo intermedio, sin que ello implique la totalidad de los beneficios que corresponden a los países de menor desarrollo económico relativo. Tal tratamiento particular deberá concretarse en todos los mecanismos del Tratado de Montevideo 1980 y, fundamentalmente, en las acciones parciales que negocie con reciprocidad relativa con los demás miembros, a fin de alcanzar nóminas de productos para los cuales se acordará, en su favor, la reducción sustancial o la eliminación total de gravámenes y demás restricciones.
- **La de los países mediterráneos**, que recibirán un tratamiento preferente entre los de menor desarrollo económico relativo para compensar los efectos negativos derivados de su situación geográfica.

Esta calificación de países no tiene un sentido estático, pues las normas aprobadas al respecto prevén la revisión periódica de la situación de los miembros incluidos en cada categoría.

De modo general, el nuevo Tratado indica en su artículo tercero que los tratamientos diferenciales se aplicarán tanto en los mecanismos de alcance regional como parcial, en una determinada magnitud para los países de desarrollo intermedio y de manera más favorable para los de menor desarrollo económico relativo.

ALADI
IMPORTACIONES DE LOS PAISES MIEMBROS
1961-1965-1970-1975-1980

En millones de dólares CIF

| PAISES | 1961 | 1965 | 1970 | 1975 | 1980 |
|--------------------|------------|------------|--------------|--------------|---------------|
| ALADI | | | | | |
| Argentina | 196 | 290 | 374 | 911 | 2.138 |
| Bolivia | 12 | 14 | 27 | 175 | 224 |
| Brasil | 145 | 273 | 310 | 775 | 2.952 |
| Colombia | 12 | 40 | 79 | 161 | 698 |
| Chile | 101 | 137 | 189 | 424 | 1.161 |
| Ecuador | 4 | 19 | 35 | 118 | 306 |
| México | 5 | 30 | 64 | 414 | 671 |
| Paraguay | 11 | 14 | 17 | 84 | 275 |
| Perú | 35 | 88 | 109 | 438 | 470 |
| Uruguay | 47 | 45 | 74 | 153 | 582 |
| Venezuela | 17 | 36 | 74 | 354 | 827 |
| Total ALADI | 585 | 986 | 1.352 | 4.007 | 10.304 |

Resto del mundo

| | | | | | |
|---------------------------|--------------|--------------|---------------|---------------|---------------|
| Argentina | 1.264 | 909 | 1.321 | 3.036 | 8.403 |
| Bolivia | 66 | 120 | 132 | 400 | 590 |
| Brasil | 1.314 | 823 | 2.539 | 12.817 | 22.051 |
| Colombia | 545 | 414 | 764 | 1.334 | 3.965 |
| Chile | 487 | 467 | 742 | 1.111 | 3.962 |
| Ecuador | 102 | 146 | 239 | 869 | 2.049 |
| México | 1.133 | 1.530 | 2.397 | 6.161 | 18.846 |
| Paraguay | 30 | 41 | 58 | 129 | 326 |
| Perú | 434 | 642 | 513 | 1.942 | 2.664 |
| Uruguay | 162 | 106 | 159 | 364 | 1.022 |
| Venezuela | 1.080 | 1.421 | 1.840 | 5.456 | 11.433 |
| Total R. del mundo | 6.617 | 6.619 | 10.704 | 33.619 | 75.311 |

Total general

| | | | | | |
|--------------|--------------|--------------|---------------|---------------|---------------|
| Argentina | 1.460 | 1.199 | 1.695 | 3.947 | 10.541 |
| Bolivia | 78 | 134 | 159 | 575 | 814 |
| Brasil | 1.459 | 1.096 | 2.849 | 13.592 | 25.003 |
| Colombia | 557 | 454 | 843 | 1.495 | 4.663 |
| Chile | 588 | 604 | 931 | 1.535 | 5.123 |
| Ecuador | 106 | 165 | 274 | 987 | 2.355 |
| México | 1.138 | 1.560 | 2.461 | 6.575 | 19.517 |
| Paraguay | 41 | 55 | 75 | 213 | 601 |
| Perú | 469 | 730 | 622 | 2.380 | 3.134 |
| Uruguay | 209 | 151 | 233 | 517 | 1.604 |
| Venezuela | 1.097 | 1.457 | 1.914 | 5.810 | 12.260 |
| Total | 7.202 | 7.605 | 12.056 | 37.626 | 85.615 |

Fuente: ALADI. Secretaría General.

Nota: Los datos correspondientes a Bolivia, Ecuador y Perú del año 1980 fueron clasificados en ALADI-Resto del mundo, de acuerdo con la distribución del último año disponible de cada uno de ellos.

Finalmente, las normas generales que regirán los acuerdos de alcance parcial, incluidas en la Resolución 2 del Consejo de Ministros, señalan que dichos acuerdos contendrán tratamientos diferenciales en función de las tres categorías de países reconocidas por el Tratado de Montevideo

ALADI

ESTRUCTURA DE LAS IMPORTACIONES INTRAZONALES
SEGUN GRADO DE ELABORACION DE LOS PRODUCTOS
OBJETO DE INTERCAMBIO
1961-1965-1970-1975-1980

En millones de dólares CIF y porcentajes

| PRODUCTOS | 1961 | 1965 | 1970 | 1975 | 1980 |
|-------------------------------|------------|------------|--------------|--------------|---------------|
| En millones de dólares | | | | | |
| Básicos | 378 | 628 | 644 | 1.703 | 4.431 |
| Semimanufacturados | 93 | 222 | 399 | 998 | 2.782 |
| Manufacturados | 114 | 136 | 309 | 1.306 | 3.091 |
| Total | 585 | 986 | 1.352 | 4.007 | 10.304 |
| En porcentajes | | | | | |
| Básicos | 65 | 64 | 48 | 42 | 43 |
| Semimanufacturados | 16 | 22 | 29 | 25 | 27 |
| Manufacturados | 19 | 14 | 23 | 33 | 30 |
| Total | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |

Fuente: ALADI. Secretaría General.

Nota: La clasificación de los productos para el año 1980 se efectuó sobre la base de estimaciones.

1980, cuya forma de aplicación se determinará en cada acuerdo, así como los procedimientos de negociación para su revisión periódica a solicitud de cualquier país miembro que se considere perjudicado.

EVOLUCION DE LAS IMPORTACIONES
ZONALES 1961 - 1980

Los países de la región registraron un sustancial incremento de su comercio durante las últimas dos décadas, al tiempo que se operó una sensible variación de la estructura de los intercambios intrazonales.

Las importaciones desde los países del área ascendieron de 585 millones de dólares a 10.304 millones entre los años 1961 a 1980, lo cual representó un aumento de más de 1.600 por ciento. En el período comprendido entre los años 1970 y 1980, la tasa promedio anual de crecimiento de las importaciones zonales fue del 23 por ciento.

Teniendo en cuenta la estructura del comercio intrazonal, es de destacar el incremento del intercambio de manufacturas y semimanufacturas. Desde 1961 a 1980 las importaciones intrazonales de productos manufacturados y semimanufacturados crecieron del 35 al 57 por ciento y, en consecuencia, las importaciones de los once países socios de productos básicos declinaron del 65 al 43 por ciento.

La participación de las compras intrazonales sobre las importaciones globales durante el mismo período creció del 8 al 12 por ciento. ◉

Sistema Económico Latino Americano

SELA

Como respuesta a la necesidad de lograr una mayor unidad de los países latinoamericanos, dada la coyuntura internacional, y a fin de garantizar las acciones solidarias de cooperación y acrecentar el poder de negociación regional, fue constituido el Sistema Económico Latinoamericano.

Los 26 países de la región, presentan una gama compleja de problemas y deficiencias. Los recursos que poseen son diferentes en cada caso, como distintos son los sistemas políticos y sociales que los rigen. Sin embargo, se ha ido consolidando en los últimos años un consenso latinoamericano para afrontar en conjunto tareas comunes y actuar con una sola voluntad en el concierto internacional. El SELA es la concreción de esas aspiraciones.

Ellas nacieron de la comprobación de que muchas de las carencias más graves son similares en toda la región, como el caso de la vivienda, la alimentación, la enseñanza, la salud. Del mismo modo, los recursos de cada país son insuficientes para resolver por sí solos esos problemas.

El Sistema Económico Latinoamericano (SELA) es un organismo interregional de consulta y coordinación que promueve la cooperación y la promoción económica y social conjunta de sus integrantes, que son todos los Estados independientes de la región.

Su objetivo es lograr un desarrollo integral y autosostenido, al tiempo que sirve de instrumento para fijar las posiciones de América latina, tanto en los organismos internacionales como ante terceros países.

Impulsa asimismo la solidaridad latinoamericana dando prioridad a las tareas que permitan afrontar los vitales problemas comunes que afectan a la región.

Las iniciativas comunes del SELA se adoptan sobre la base de los principios de igualdad, sobe-

ranía, independencia, solidaridad, no intervención en los asuntos internos, beneficio recíproco y no discriminación, y con pleno respeto por los sistemas económicos y sociales libremente decididos por cada Estado. Los Comités de Acción del SELA para sectores específicos (edificación, complementos alimenticios, fertilizantes, viviendas, etc) operan a partir de la voluntariedad de los países interesados. Una vez constituido un Comité de Acción, los gobiernos que han decidido su incorporación al mismo se hacen responsables de la formulación de proyectos y su desarrollo, y el éxito o el fracaso dependerá fundamentalmente de las acciones concretas emprendidas o dejadas de hacer por quienes se comprometieron en llevarlas a cabo.

De este modo, a través del SELA, ha surgido una fórmula que constituye un desafío para la creatividad y el tesón de los gobiernos latinoamericanos resueltos a buscar soluciones efectivas a los problemas que aquejan a sus pueblos.

LA GESTACION DEL SELA

En 1974, la preocupación por contar con un organismo regional de cooperación y consulta permanente llevó a diversos gobiernos latinoamericanos a iniciar acciones específicas para establecerlo.

Los gobiernos de Venezuela y México constituyeron una comisión mixta para analizar su creación. Esta iniciativa se amplió luego con la reunión de los presidentes de Venezuela y de la América Central, en Ciudad Guayana (Venezuela), en diciembre de 1974, en la que se dieron a conocer las ideas generales sobre la creación del nuevo Sistema, así como los documentos básicos formulados a ese respecto.

En marzo de 1975, en Ciudad de México, el presidente venezolano, Carlos Andrés Pérez, suscribió con el presidente mexicano, Luis Echeverría, un comunicado convocando a representantes espe-

**El Sistema Económico Latinoamericano
no está integrado por los siguientes
países:**

**Argentina-Barbados-Bolivia-Brasil-
Colombia-Costa Rica-Cuba-Chile-
Ecuador-El Salvador-Grenada-Guatemala-
Guyana-Haití-Honduras-Jamaica-México-
Nicaragua-Panamá-Paraguay-Perú-
República Dominicana-Surinam-
Trinidad y Tobago-Uruguay-Venezuela**

ciales de los jefes de Gobierno de la América latina "para formular las bases de funcionamiento del SELA y preparar su puesta en marcha". De esta manera, muchas de las dudas que se planteaban en distintos países de la región comenzaron a despejarse.

El sistema que se avizoraba abarcaría a todos los países y su funcionamiento sería posible con la adhesión de una simple mayoría. La idea era crear un organismo ágil y pragmático, con un equipo de alto nivel técnico.

En las bases fundamentales del organismo en gestación, se señalaba que "los países de la América latina requieren reunir sus esfuerzos para lograr una cooperación económica efectiva, que les permita alcanzar una tasa alta y sostenida de desarrollo económico, dentro de su marco de mayor independencia externa, menores presiones inflacionarias y con una situación cada vez mejor en sus balanzas de pagos. En esta forma conjunta, será más fácil conseguir el objetivo de un nivel de ocupación y salarios reales crecientes".

Quienes auspiciaban su instrumentación se propusieron dos caminos: 1) Crear un foro latinoamericano para discutir los problemas comunes y las políticas vigentes, así como para fijar posiciones concertadas frente a medidas que adoptasen los países desarrollados y las corporaciones transnacionales; y 2) Estimular la integración, defendiendo precios, asegurando mercados, intercambiando información en áreas como producción, ciencia y tecnología, personal especializado, movilizándolo recursos regionales y financiando proyectos conjuntos a través de empresas multinacionales latinoamericanas, medidas todas que, en conjunto y por separado, tenían como objetivo

fundamental el de estimular el desarrollo económico.

La idea de crear el SELA había ido cobrando fuerza simultáneamente en distintos gobiernos de la región, que reafirmaron su decisión en consultas mutuas y dieron pasos decisivos tendientes a poner en marcha el nuevo organismo. Países del Atlántico y del Pacífico, del Caribe, del Sur y el Norte latinoamericanos, participaron activamente en estas gestiones. Fueron, en suma, los 25 Estados soberanos de América latina (Surinam se independizó con posterioridad) los que plasmaron en el SELA su anhelo común.

Con este ambiente favorable en torno a la creación de un organismo de cooperación, tuvo lugar en Ciudad de Panamá, el 29 de julio de 1975, una reunión a nivel ministerial, en la que se reafirmó el consenso para la creación de un Sistema Económico Latinoamericano y se dio por iniciado su proceso de constitución.

Finalmente, el 17 de octubre de 1975, en la misma Ciudad de Panamá, ministros representantes de los 25 Estados soberanos de la América latina suscribieron el Convenio de Panamá, documento constitutivo del Sistema Económico Latinoamericano (SELA), y designaron a Caracas como su sede permanente. El economista ecuatoriano Jaime Moncayo García fue designado como Secretario Permanente.

Como antecedente válido para la creación del SELA como coordinador de posiciones comunes frente a otras regiones del mundo, cabe señalar también las funciones realizadas por la Comisión Económica de Coordinación de América Latina

(CECLA), así como la presencia de la Carta de Derechos y Deberes Económicos de los Estados y el Programa de Acción para el establecimiento de un Nuevo Orden Económico Internacional.

OBJETIVOS DEL SELA

El SELA, como organismo regional de cooperación y consulta, se ha propuesto alcanzar objetivos importantes que beneficien a los países de la América latina, con la firme voluntad de lograr un desarrollo completo, autosostenido y libre.

Entre sus metas pueden citarse el mejor aprovechamiento de los recursos humanos, naturales, técnicos y financieros de la región, a través inclusive de la formación y el aliento de empresas multinacionales latinoamericanas, que podrán constituirse con aportes de capital estatal, paraestatal, privado o mixto, con la garantía de los Estados Miembros en cuanto a su origen nacional.

El SELA estimula la producción y el suministro de productos agrícolas y alimenticios con miras a lograr un abastecimiento suficiente de la población latinoamericana, coordinando los esfuerzos de los diferentes países. Uno de los mayores intereses del SELA es lograr la transformación de las materias primas en el ámbito regional y la exportación de productos elaborados, asegurándoles mercados estables.

El SELA, por otra parte, conforma una mayor capacidad de negociación entre los países del continente para obtener y utilizar en las mejores condiciones posibles, recursos tecnológicos y bienes de capital.

Una actitud que el SELA ha inscripto en su programa de acción con carácter innovador es la que lleva a la coordinación de la solidaridad de los países miembros hacia aquellos que enfrenten situaciones de emergencia de tipo económico así como las provenientes de desastres naturales. Tal ha sido el caso, por ejemplo, de Guatemala, devastada por el terremoto de 1976.

El SELA creó un Comité de Acción "ad hoc" para encauzar y valorizar el apoyo de la región al programa de reconstrucción allí emprendido.

Otro de sus objetivos es el de propiciar medios

que aseguren un trato preferente para los países de menor desarrollo relativo de la región y medidas especiales para los países de mercado limitado, y para aquéllos cuya condición mediterránea incide en su desarrollo, teniendo en cuenta la condición económica de cada uno de los Estados Miembros.

Las tareas de protección, conservación y mejoramiento del medio ambiente, emprendidas por distintos países del mundo entero, tienen para el SELA, en la región latinoamericana, una importancia primordial para provocar o estimular la cooperación.

En cuanto a los procesos de integración regional (ALALC —actualmente ALADI—, Pacto Andino, Mercado Común Centroamericano, CARI-COM), el SELA apoya y propicia la coordinación entre ellos, y la de ellos con los Estados Miembros del SELA considerados individualmente, a condición que se respeten los compromisos contraídos en el marco de tales procesos.

Toda iniciativa que tienda a la armonización y a la convergencia en esta materia no podría sino contar con el aliento del Sistema Económico Latinoamericano.

El SELA, además, como mecanismo de coordinación y consulta de la América latina, expresa la voluntad común de la región en negociaciones de índole económica y social frente a terceros países, agrupaciones de países, organismos y foros internacionales.

El SELA, terreno de confluencia de los Estados Latinoamericanos, no es un organismo supranacional sino una estructura que les permite las interrelaciones más amplias y variadas para impulsar sus planes nacionales de desarrollo y la defensa de sus intereses en el plano mundial.

El SELA no establece límite alguno para la soberanía de sus Estados Miembros, y más aún la amplía, al reforzar sus acciones externas con el respaldo solidario de la región.

Y dentro del mutuo respeto a las decisiones, sistemas económicos, políticos y sociales de cada uno, los Estados latinoamericanos se dieron a través del SELA una amplia gama de alternativas de cooperación y coordinación para afrontar problemas antiguos y comunes con mecanismos pragmáticos. ◦

**2.896.592 toneladas de porte bruto de bodegas
contribuyen al transporte de cargas por agua.**

LA MARINA MERCANTE Y EL COMERCIO EXTERIOR

La marina mercante está capacitada para transportar el 50 por ciento de las cargas que genera el comercio exterior argentino. Actualmente la flota total cuenta con una capacidad de 2.896.592 toneladas de porte bruto, con una edad promedio de 12,5 años. De ese volumen, 1.389.064 toneladas corresponden a armadores estatales (edad promedio: 9,1 años) y 1.507.528 toneladas a armadores privados (15,9 años). En 1980, la participación de la bandera argentina en el transporte por buque del comercio exterior fue del 15,2 por ciento por exportación y del 42,2 por ciento por importación, con lo cual alcanzó una utilización del 24,4 por ciento del total del intercambio. La importancia de este transporte se tradujo en la contribución que la marina mercante efectuó en los años 1979 y 1980 al Balance de pagos y que alcanzó a 306,2 y 588,8 millones de dólares.

Movimiento de carga en el puerto de Buenos Aires.



En el transporte marítimo se debe diferenciar lo que respecta a carga general y frigorífica de lo que hace al tráfico de graneles. Para las primeras puede afirmarse que la marina mercante argentina está prácticamente en condiciones de transportar el 50 por ciento de las cargas que genera el comercio exterior con buques de matrícula, si bien es cierto que necesariamente habrá que incrementar la capacidad frigorífica a lo ya aportado por la Empresa Líneas Marítimas Argentinas S.A. (ELMA), con los tres buques frigoríficos construidos recientemente en el país.



"Rio Limay", buque de la Empresa Líneas Marítimas Argentinas.

Merced al nivel de participación equitativa logrado en las oportunas renegociaciones de los Acuerdos de "pool" y con la incorporación de otra empresa privada para acompañar a ELMA en el tráfico regulado por la Conferencia de Fletes Argentina Mediterráneo-Argentina, puede decirse que el armamento privado tiene los instrumentos mediante los cuales, con una mentalidad comercial agresiva y en conjunción con ELMA en los diferentes tráficos, pueda desarrollarse armónicamente, con

el consiguiente incremento del tonelaje nacional y el lógico beneficio del comercio exterior.

Lamentablemente no se puede afirmar lo mismo para el transporte de graneles en buques de matrícula argentina, actividad que, por Ley de la Marina

Mercante 20.447, está reservado prioritariamente para el sector privado.

El incremento de tonelaje nacional para este transporte está íntimamente ligado a las posibilidades de construcción en el país y a la incorporación de graneleros del exterior, ya que al desaparecer los recursos genuinos del Fondo Nacional de la Marina Mercante, sumado a las restricciones presupuestarias, resulta sumamente difícil encarar construcciones por más necesarias o imprescindibles que fueran. Por otra parte, al aumentarse los derechos de importación, se afecta la rentabilidad de los proyectos de incorporación de buques aptos para estos tráficos.

La política de favorecer el incremento de tonelaje de graneleros durante épocas normales, al no poder concretarse adecuadamente, se refleja en circunstancias coyunturales, cuando el mercado de alquiler o arrendamiento de buques graneleros, por diversos motivos, dificulta la obtención de la bodega necesaria para asegurar la salida de las cosechas en tiempo y la obtención de divisas para el país como resultado de los fletes que genera tal actividad.

EVOLUCION DE LA FLOTA MERCANTE ARGENTINA

| AÑO | ARMADORES ESTATALES | | | ARMADORES PRIVADOS | | | TOTALES | |
|------|--------------------------|--------------------------|----------------------|--------------------------|--------------------------|----------------------|--------------------------|----------------------|
| | Toneladas de porte bruto | % sobre el total general | Edad promedio (años) | Toneladas de porte bruto | % sobre el total general | Edad promedio (años) | Toneladas de porte bruto | Edad promedio (años) |
| 1970 | 764.500 | 53,6 | 18,8 | 660.500 | 46,4 | 20,4 | 1.425.000 | 19,5 |
| 1971 | 759.000 | 47,6 | 19,8 | 835.000 | 52,4 | 19,0 | 1.594.000 | 19,4 |
| 1972 | 708.500 | 46,1 | 19,6 | 828.500 | 53,9 | 18,3 | 1.537.000 | 19,0 |
| 1973 | 780.500 | 47,6 | 18,9 | 860.500 | 52,4 | 18,3 | 1.641.000 | 18,5 |
| 1974 | 819.500 | 48,6 | 18,0 | 865.500 | 51,4 | 18,8 | 1.685.000 | 18,4 |
| 1975 | 856.000 | 49,7 | 17,2 | 865.000 | 50,3 | 18,6 | 1.721.000 | 17,9 |
| 1976 | 815.500 | 48,1 | 16,5 | 881.500 | 51,9 | 19,0 | 1.697.000 | 17,7 |
| 1977 | 879.500 | 47,0 | 15,8 | 990.000 | 53,0 | 19,7 | 1.869.500 | 17,7 |
| 1978 | 1.137.500 | 45,8 | 13,2 | 1.346.000 | 54,2 | 14,4 | 2.483.500 | 15,8 |
| 1979 | 1.248.000 | 43,2 | 11,4 | 1.641.000 | 56,8 | 17,1 | 2.889.000 | 14,3 |
| 1980 | 1.295.076 | 42,2 | 9,8 | 1.775.158 | 57,8 | 17,5 | 3.070.234 | 14,0 |
| 1981 | 1.305.170 | 44,3 | 8,7 | 1.643.451 | 55,7 | 17,9 | 2.948.621 | 13,7 |
| 1982 | 1.389.064 | 48,0 | 9,1 | 1.507.528 | 52,0 | 15,9 | 2.896.592 | 12,5 |

Nota: Incluye buques mayores de 1.000 toneladas de registro bruto, en servicio al 1° de enero de cada año.

FUENTE: S.I.M. D.N. Pl. I.M.

COMERCIO EXTERIOR ARGENTINO TRANSPORTADO POR BUQUES (TONELADAS TRANSPORTADAS Y FLETES EN MILLONES DE US\$)

| AÑO | Ton. u\$s. | EXPORTACION | | | IMPORTACION | | | TOTALES | | |
|------|------------|-------------------|----------------|------------|-------------------|----------------|------------|-------------------|----------------|------------|
| | | Bandera argentina | Otras banderas | Total | Bandera argentina | Otras banderas | Total | Bandera argentina | Otras banderas | Totales |
| 1976 | Ton. | 1.841.504 | 13.457.108 | 15.298.612 | 3.190.479 | 5.963.496 | 9.153.975 | 5.031.983 | 19.420.604 | 24.452.587 |
| | u\$s | 12,0% | 88,0% | 100,0% | 34,9% | 65,1% | 100,0% | 20,6% | 79,4% | 100,0% |
| 1977 | Ton. | 2.484.514 | 21.322.323 | 23.806.837 | 4.198.674 | 6.420.721 | 10.619.395 | 6.683.188 | 27.743.044 | 34.426.232 |
| | u\$s | 10,4% | 89,6% | 100,0% | 39,5% | 60,5% | 100,0% | 19,4% | 80,6% | 100,0% |
| 1978 | Ton. | 3.049.884 | 20.301.859 | 23.351.743 | 3.572.950 | 4.802.271 | 8.375.221 | 6.622.834 | 25.104.130 | 31.726.964 |
| | u\$s | 13,1% | 86,9% | 100,0% | 42,7% | 57,3% | 100,0% | 20,9% | 79,1% | 100,0% |
| 1979 | Ton. | 3.378.094 | 21.231.854 | 24.609.948 | 4.857.424 | 6.690.729 | 11.548.153 | 8.235.518 | 27.922.583 | 36.158.101 |
| | u\$s | 13,7% | 86,3% | 100,0% | 42,1% | 57,9% | 100,0% | 22,8% | 77,2% | 100,0% |
| 1980 | Ton. | 3.110.443 | 17.389.282 | 20.499.725 | 4.460.422 | 6.107.300 | 10.567.722 | 7.570.865 | 23.496.582 | 31.067.447 |
| | u\$s | 15,2% | 84,8% | 100,0% | 42,2% | 57,8% | 100,0% | 24,4% | 75,6% | 100,0% |
| | | 175,2 | 827,9 | 1.003,1 | 639,8 | 302,1 | 941,9 | 815,0 | 1.130,0 | 1.945,0 |
| | | 17,5% | 82,5% | 100,0% | 67,9% | 32,1% | 100,0% | 41,9% | 58,1% | 100,0% |

FUENTE: Toneladas transportadas INDEC. Fletes generados, Banco Central de la R. Argentina.

TRANSPORTE POR AGUA EN LA ARGENTINA (Toneladas)

| AÑOS | COMERCIO EXTERIOR ARGENTINO (1) | | | CABOTAJE NACIONAL (2) | | | TOTALES | | |
|------|---------------------------------|---------------------|----------------------|-----------------------|----------------|----------------------|---------------------|---------------------|----------------------|
| | Bandera argentina | Otras banderas | Total | Bandera argentina | Otras banderas | Total | Bandera argentina | Otras banderas | Total |
| 1975 | 4.365.199 20,6% | 16.806.147 79,4% | 21.171.346 100,0% | 29.518.732 100,0% | -(3) - | 29.518.732 100,0% | 33.883.931 66,8% | 16.806.147 33,2% | 50.690.078 100,0% |
| 1976 | 5.031.983 20,6% | 19.420.604 79,4% | 24.452.587 100,0% | 28.179.873 100,0% | -(3) - | 28.179.873 100,0% | 33.211.861 63,1% | 19.420.604 36,9% | 52.632.465 100,0% |
| 1977 | 6.683.188 19,4% | 27.743.044 80,6% | 34.426.232 100,0% | 29.377.578 100,0% | -(3) - | 29.377.578 100,0% | 36.060.766 56,5% | 27.743.044 43,5% | 63.803.810 100,0% |
| 1978 | 6.622.834 20,9% | 25.104.130 79,1% | 31.726.964 100,0% | 29.649.480 100,0% | -(3) - | 29.649.480 100,0% | 36.272.314 59,1% | 25.104.130 40,9% | 61.376.444 100,0% |
| 1979 | 8.235.518 22,8% | 27.922.583 77,2% | 36.158.101 100,0% | 31.461.916 100,0% | -(3) - | 31.461.916 100,0% | 39.697.434 58,7% | 27.922.583 41,3% | 67.620.017 100,0% |
| 1980 | 7.554.014 24,4% | 23.443.045 75,6% | 30.997.059 100,0% | 31.174.931 100,0% | -(3) - | 31.174.931 100,0% | 38.728.945 62,2% | 23.443.045 37,8% | 62.171.990 100,0% |

(3) Transporte de gas licuado, de poca consideración, en buques de bandera extranjera, con autorización para realizar cabotaje nacional.

FUENTE: INDEC (Comercio exterior argentino AGP Removido entrada). Elaboración S.I.M. D.N. Pl. I.M.

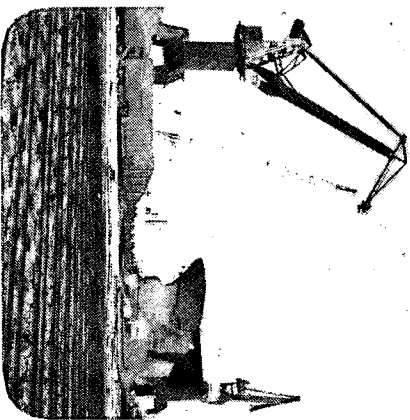
PARTICIPACION DE LA BANDERA ARGENTINA EN EL TRANSPORTE DEL COMERCIO EXTERIOR ARGENTINO

Toneladas transportadas

| AÑOS | EXPORTACION | | | | | IMPORTACION | | | | | TOTAL DE INTERCAMBIO POR BUQUE | | | | |
|------|-------------|------|----------------|------|----------------------|-------------|------|----------------|------|----------------------|--------------------------------|------|----------------|------|------------|
| | ARGENTINA | % | OTRAS BANDERAS | % | TOTAL EXP. POR BUQUE | ARGENTINA | % | OTRAS BANDERAS | % | TOTAL IMP. POR BUQUE | ARGENTINA | % | OTRAS BANDERAS | % | TOTALES |
| 1960 | 1.646.700 | 17,8 | 7.605.500 | 82,2 | 9.252.200 | 1.539.200 | 15,2 | 8.599.500 | 84,8 | 10.138.700 | 3.185.900 | 16,4 | 16.205.000 | 83,6 | 19.390.900 |
| 1961 | 916.412 | 12,9 | 6.210.888 | 87,1 | 7.127.300 | 1.880.600 | 19,8 | 7.614.706 | 80,2 | 9.495.306 | 2.797.012 | 16,8 | 13.825.594 | 83,2 | 16.622.606 |
| 1962 | 1.329.305 | 11,3 | 10.389.998 | 88,7 | 11.719.303 | 2.057.613 | 28,3 | 5.217.502 | 71,7 | 7.275.115 | 3.386.918 | 17,8 | 15.607.500 | 82,2 | 18.994.418 |
| 1963 | 1.728.913 | 16,8 | 8.553.187 | 83,2 | 10.282.100 | 1.897.717 | 32,6 | 3.925.590 | 67,4 | 5.823.307 | 3.626.630 | 22,5 | 12.478.777 | 77,5 | 16.105.407 |
| 1964 | 1.609.913 | 12,1 | 11.640.992 | 87,9 | 13.250.905 | 2.169.801 | 26,0 | 6.189.715 | 74,0 | 8.359.516 | 3.779.714 | 17,5 | 17.830.707 | 82,5 | 21.610.421 |
| 1965 | 1.630.204 | 10,7 | 13.585.805 | 89,3 | 15.216.009 | 2.271.700 | 20,4 | 8.873.516 | 79,6 | 11.145.216 | 3.901.904 | 14,8 | 22.459.321 | 85,2 | 26.361.225 |
| 1966 | 1.236.314 | 8,1 | 14.080.415 | 91,9 | 15.316.729 | 2.396.815 | 23,4 | 7.863.985 | 76,6 | 10.260.800 | 3.633.129 | 14,2 | 21.944.400 | 85,8 | 25.577.529 |
| 1967 | 1.299.326 | 10,6 | 11.006.274 | 89,4 | 12.305.600 | 2.578.800 | 30,1 | 5.977.750 | 69,9 | 8.556.550 | 3.878.126 | 18,6 | 16.984.024 | 81,4 | 20.862.150 |
| 1968 | 1.723.400 | 14,7 | 10.027.415 | 85,3 | 11.750.815 | 2.770.915 | 33,6 | 5.462.990 | 66,4 | 8.233.905 | 4.494.315 | 22,5 | 15.490.405 | 77,5 | 19.984.720 |
| 1969 | 1.268.623 | 9,9 | 11.483.066 | 90,1 | 12.751.689 | 2.751.040 | 25,5 | 8.056.600 | 74,5 | 10.807.640 | 4.019.663 | 17,1 | 19.539.666 | 82,9 | 23.559.329 |
| 1970 | 1.853.510 | 12,5 | 13.011.801 | 87,5 | 14.865.311 | 3.898.248 | 38,5 | 6.218.543 | 61,5 | 10.116.791 | 5.751.758 | 23,0 | 19.230.344 | 77,0 | 24.982.102 |
| 1971 | 1.237.691 | 8,8 | 12.813.742 | 91,2 | 14.051.433 | 3.950.204 | 37,1 | 6.700.047 | 62,9 | 10.650.251 | 5.187.895 | 21,0 | 19.513.789 | 79,0 | 24.701.684 |
| 1972 | 1.425.744 | 15,0 | 8.092.740 | 85,0 | 9.518.484 | 3.727.886 | 45,2 | 4.512.162 | 54,8 | 8.240.048 | 5.153.630 | 29,0 | 12.604.902 | 71,0 | 17.758.532 |
| 1973 | 1.490.373 | 10,5 | 12.642.227 | 89,5 | 14.132.600 | 3.269.478 | 33,2 | 6.571.569 | 66,8 | 9.841.047 | 4.759.851 | 19,9 | 19.213.796 | 80,1 | 23.973.647 |
| 1974 | 1.312.207 | 8,7 | 13.704.753 | 91,3 | 15.016.960 | 3.107.566 | 31,9 | 6.626.911 | 68,1 | 9.734.477 | 4.419.773 | 17,9 | 20.331.664 | 82,1 | 24.751.437 |
| 1975 | 909.308 | 8,0 | 10.437.529 | 92,0 | 11.346.837 | 3.455.891 | 35,2 | 6.368.618 | 64,8 | 9.824.509 | 4.365.199 | 20,6 | 16.806.147 | 79,4 | 21.171.346 |
| 1976 | 1.841.504 | 12,0 | 13.457.108 | 88,0 | 15.298.612 | 3.190.479 | 34,9 | 5.963.496 | 65,1 | 9.153.975 | 5.031.983 | 20,6 | 19.420.604 | 79,4 | 24.452.587 |
| 1977 | 2.484.514 | 10,4 | 21.322.323 | 89,6 | 23.806.837 | 4.198.674 | 39,5 | 6.420.721 | 60,5 | 10.619.395 | 6.683.188 | 19,4 | 27.743.044 | 80,6 | 34.426.232 |
| 1978 | 3.049.884 | 13,1 | 20.301.859 | 86,9 | 23.351.743 | 3.572.950 | 42,7 | 4.802.271 | 57,3 | 8.375.221 | 6.622.834 | 20,9 | 25.104.130 | 79,1 | 31.726.964 |
| 1979 | 3.378.094 | 13,7 | 21.231.854 | 86,3 | 24.609.948 | 4.857.424 | 42,1 | 6.690.729 | 57,9 | 11.548.153 | 8.235.518 | 22,8 | 27.922.583 | 77,2 | 36.158.101 |
| 1980 | 3.110.443 | 15,2 | 17.389.282 | 84,8 | 20.499.725 | 4.460.422 | 42,2 | 6.107.300 | 57,8 | 10.567.722 | 7.570.865 | 24,4 | 23.496.582 | 75,6 | 31.067.447 |

NOTA: Los buques charterados por empresas armadoras nacionales, están computados en su respectiva bandera.

FUENTE: INDEC Elaboración S.I.M. D.N. Pl. I.M.



Grúas operando en la actividad portuaria.

Fletes y balance de pagos

La marina mercante nacional es una fuente generadora y ahorradora de divisas para el país.

Una de las razones del fomento de la marina mercante nacional reside en el interés de transportar un volumen cada vez mayor del comercio exterior en buques de la bandera del país y reducir así los pagos al exterior en concepto de las llamadas "partidas invisibles" del balance de pagos. Al transportarse las cargas de exportación en buques de bandera nacional se ganan divisas para el país en concepto de fletes y al movilizarse las cargas de importación en dichos buques se ahorran divisas por igual concepto.

Pero la marina mercante nacional también da lugar a una ganancia de divisas, en concepto de fletes, cuando interviene en el transporte de cargas entre puertos extranjeros.

Un tratamiento similar al de los fletes merecen los pasajes. Cuando los buques de bandera nacional transportan individuos no residentes en el país se produce una ganancia de divisas y cuando transportan individuos residentes en el país se produce un ahorro de divisas. El concepto de individuo "residente" no implica nacionalidad sino que se lo define como aquél que tiene puesto su centro de atención económica en el país en que se analiza el balance de pagos, en este caso la Argentina.

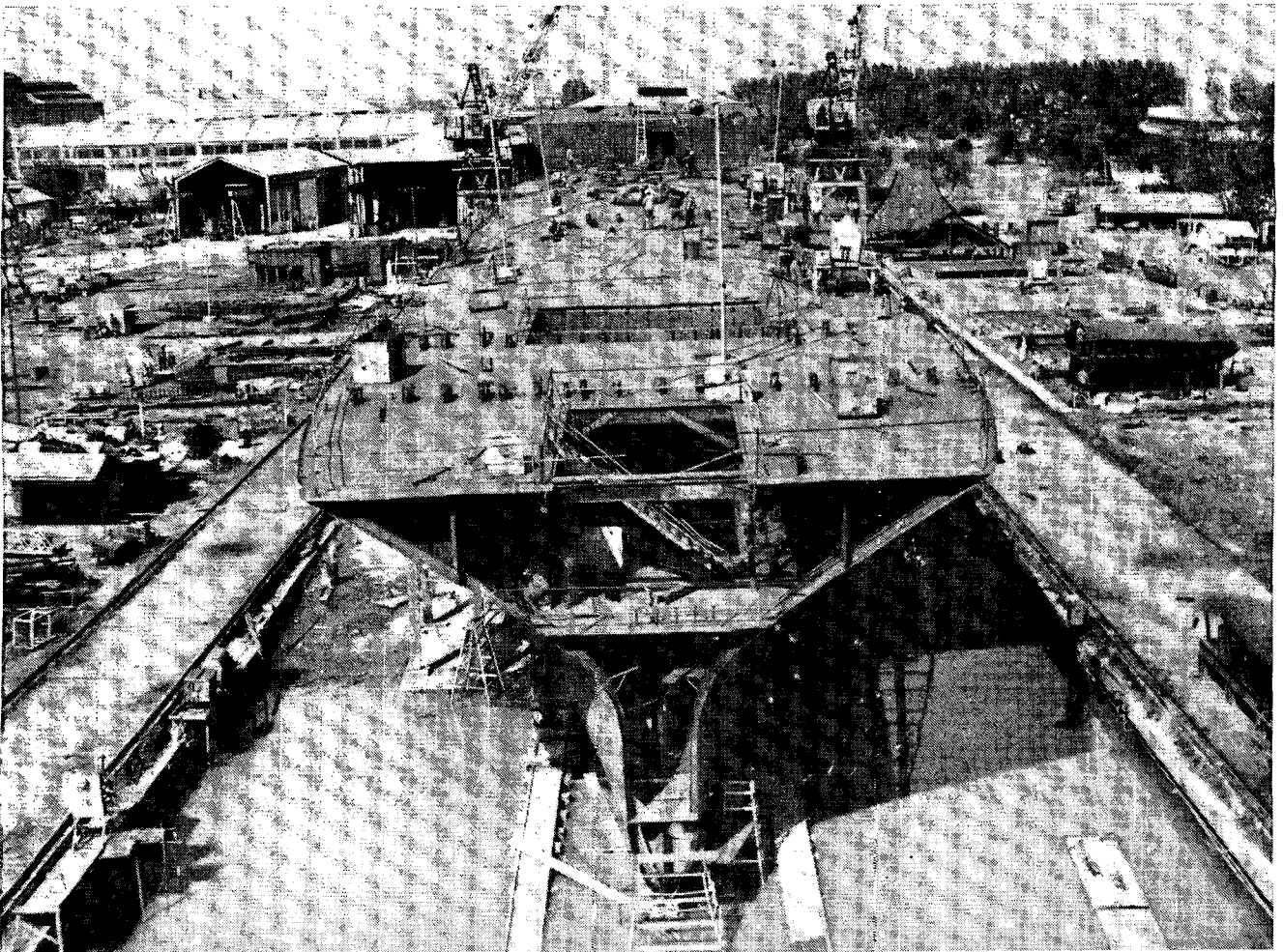
PARTICIPACION DE LA BANDERA ARGENTINA EN EL TRANSPORTE POR BUQUE DEL COMERCIO EXTERIOR ARGENTINO EN POR CIENTOS

| AÑOS | EXPORTACION % | IMPORTACION % | TOTAL DEL INTERCAMBIO % |
|-------------|----------------------|----------------------|--------------------------------|
| 1960 | 17,8 | 15,2 | 16,4 |
| 1961 | 12,9 | 19,8 | 16,8 |
| 1962 | 11,3 | 28,3 | 17,8 |
| 1963 | 16,8 | 32,6 | 22,5 |
| 1964 | 12,1 | 26,0 | 17,5 |
| 1965 | 10,7 | 20,4 | 14,8 |
| 1966 | 8,1 | 23,4 | 14,2 |
| 1967 | 10,6 | 30,1 | 18,6 |
| 1968 | 14,7 | 33,6 | 22,5 |
| 1969 | 9,9 | 25,5 | 17,1 |
| 1970 | 12,5 | 38,5 | 23,0 |
| 1971 | 8,8 | 37,1 | 21,0 |
| 1972 | 15,0 | 45,2 | 29,0 |
| 1973 | 10,5 | 33,2 | 19,9 |
| 1974 | 8,7 | 31,9 | 17,9 |
| 1975 | 8,0 | 35,2 | 20,6 |
| 1976 | 12,0 | 34,9 | 20,6 |
| 1977 | 10,4 | 39,5 | 19,4 |
| 1978 | 13,1 | 42,7 | 20,9 |
| 1979 | 13,7 | 42,1 | 22,8 |
| 1980 | 15,2 | 42,2 | 24,4 |

Es frecuente así que el Fondo Monetario Internacional haga una distinción entre "divisas ingresadas" y "divisas economizadas" por los buques de bandera nacional. La utilidad de esta distinción es la de comprender por qué un país procura transportar una cantidad mayor de bienes de su comercio exterior o acentuar su intervención en los tráficos entre terceros países.

Si bien la marina mercante nacional constituye una fuente de ingresos y ahorro de divisas, también da lugar a erogaciones de moneda extranjera. Por un lado su operatividad produce gastos en el exterior tales como derechos portuarios, combustibles cargados en puertos extranjeros, reparaciones fuera del país, etc. Por otro lado, si en el concepto de bandera nacional se incluye a los buques charteados, por armadores residentes, las remesas de fondos al exterior en concepto de arrendamientos son también erogaciones imputables en el balance de pagos.

Construcción de un buque petrolero en un astillero argentino.



CONTRIBUCION NETA DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL AL BALANCE DE PAGOS
(EN MILLONES DE U\$S)

| AHORRO DE DIVISAS | 1979 | 1980 (*) |
|---|--------------|--------------|
| Fletes percibidos por el transporte de importaciones en buques de bandera nacional. | 305,9 | 639,8 |
| Pasajes de residentes en el país transportados en buques de bandera nacional | 3,8 | 2,5 |
| 1- TOTAL DE AHORRO | 309,7 | 642,3 |
| GANANCIA DE DIVISAS | | |
| Fletes percibidos por el transporte de exportaciones en buques de bandera nacional | 140,9 | 175,2 |
| Fletes percibidos por el transporte de cargas entre puertos extranjeros en buques de bandera nacional | 68,9 | 109,1 |
| Pasajes de no residentes en el país transportados en buques de bandera nacional | 4,1 | 2,3 |
| 2- TOTAL DE GANANCIA | 213,9 | 286,6 |
| CONTRIBUCION BRUTA (1 + 2) | 523,6 | 928,9 |
| Menos: Gastos en puertos extranjeros por buques de bandera nacional. | 163,9 | 263,9 |
| Arrendamientos | 53,5 | 76,2 |
| CONTRIBUCION NETA | 306,2 | 588,8 |

(*) Datos provisorios

FUENTE: Banco Central de la República Argentina y Secretaría de Intereses Marítimos.

PARTICIPACION DE LA BANDERA ARGENTINA EN EL TRAFICO CONFERENCIADO.

Año 1980. (Los valores de fletes han sido expresados en dólares).

| REGION | TONELADAS | FLETE TOTAL | FLETE ARGENTINO | % ARGENT. | % ELMA | % PRI. |
|--|-----------|-------------|-----------------|-----------|--------|--------|
| U.S.A. y CANADA Costa Este y Golfo | 1.174.440 | 150.012.620 | 72.702.053 | 48,45 | 36,33 | 12,1 |
| U.S.A. y CANADA Costa Oeste | 68.915 | 8.394.050 | 3.357.620 | 40,00 | 40,00 | — |
| CARIBE | 212.887 | 23.375.462 | 12.562.086 | 53,74 | 35,71 | 18,03 |
| BRASIL | 1.645.258 | 68.605.100 | 34.302.550 | 50,00 | 17,70 | 32,30 |
| PERU | 98.953 | 8.333.214 | 5.515.666 | 66,18 | 40,46 | 25,72 |
| CONTINENTE EUROPEO | 1.446.129 | 314.189.019 | 147.538.945 | 46,95 | 28,17 | 18,78 |
| MEDITERRANEO | 650.280 | 96.223.658 | 36.319.228 | 37,74 | 37,74 | — |
| LEJANO ORIENTE | 1.049.537 | 85.124.236 | 42.844.261 | 50,33 | 37,75 | 12,58 |
| SUDAFRICA | 128.374 | 9.658.073 | 6.501.889 | 67,32 | 46,30 | 21,02 |

La importancia de la marina mercante nacional puede ser visualizada y analizada a través de la determinación de su "contribución al balance de pagos". Esta contribución se define en forma "bruta", sumando las ganancias y los ahorros de divisas, y en forma "neta" restando de dicho total los pagos hechos a no residentes.

En el cuadro N° 1 puede observarse la "Contribución Neta de la Marina Mercante Nacional al Balance de Pagos" para los años 1979 y 1980. Dicha contribución fue de 306,2 y 588,8 millones de dólares, respectivamente.

En el concepto de "bandera nacional" se ha comprendido a los buques propios del armamento argentino y a los buques arrendados. Los fletes percibidos por el armamento residente por la operatividad de los buques charteados, fueron de 65,3 y 126,6 millones de dólares respectivamente para los años analizados. Luego, eliminando los valores imputables a la operación de tales buques (fletes y remesas por arrendamientos), surge que la Contribución Neta de la Marina Mercante Nacional —buques propios— fue de 294,4 y 538,4 millones de dólares para los años 1979 y 1980, respectivamente.

El balance de pagos del país para los años analizados, revela la importancia que reviste la marina mercante nacional en los rubros que conforman la Contribución Neta de la Marina Mercante al Balance de Pagos. Su relevancia se destaca aún más si se tiene en cuenta que más del 90 por ciento del comercio exterior argentino se transporta por agua.

Si se analiza el período 1979-1980 se observa un crecimiento en la participación de la marina mercante nacional en el total de fletes generados por el comercio exterior argentino. En efecto tal como se muestra en el cuadro superior de la página 45, de una participación del 31,4 por ciento en 1976 se pasó a un 41,9 por ciento en 1980.

PARTICIPACION DE ELMA

La Empresa Líneas Marítimas Argentinas S.A. (ELMA) es miembro de las principales Conferencias de Fletes cuyas líneas sirven al comercio exterior del país. La presencia de la bandera nacional a través de la empresa argentina ha permitido tener gravitación en todas las decisiones que las mismas adoptan.

Para atender el comercio exterior argentino, la empresa ofrece servicios de carga que han sido agrupados en siete líneas, denominadas:

- Línea norte de Europa y Reino Unido
- Línea Mediterráneo
- Línea Costa Este/Brasil
- Línea Golfo
- Línea Pacífico
- Línea Africa y Medio Oriente
- Línea Asia y Oceanía

Las líneas son regulares y mantienen salidas fijas y periódicas durante todo el año a los principales puertos de las áreas que sirven.

ELMA está operando con contenedores desde hace ocho años. Su uso se ha ido incrementando progresivamente, pues al comienzo de la actividad, se utilizaban solamente buques convencionales para su transporte. La incorporación al servicio de los cargueros tipo Santa Fe, con una capacidad de 315 contenedores facilitó su transporte.

La empresa tiene a su servicio en forma permanente 15.500 contenedores que son utilizados en todas las líneas que sirve y con particular intensidad en los tráficos a la Costa Este de los Estados Unidos/Brasil, al Nor-

te de Europa, al Mediterráneo y al Asia y Oceanía.

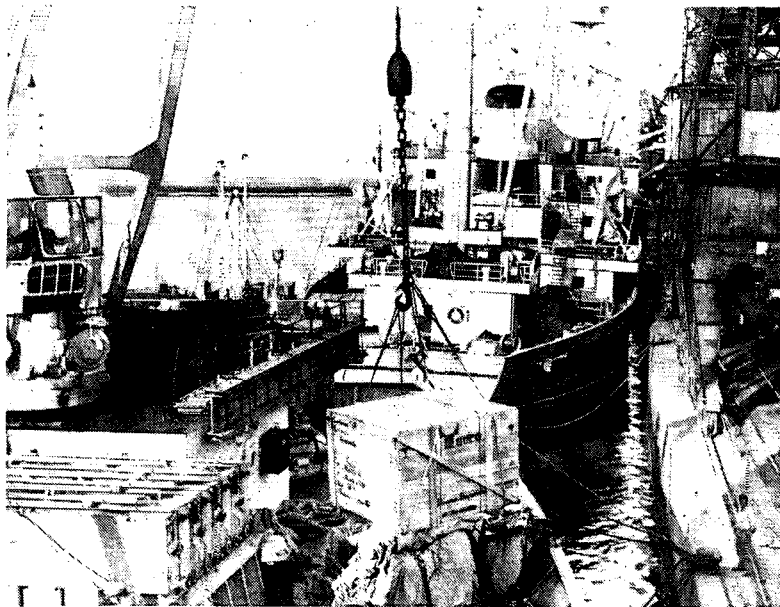
Solamente en el puerto de Buenos Aires ELMA mueve 50.000 contenedores por año.

Actualmente cuenta con 50 unidades en servicio, que totalizan 698.992 toneladas de porte bruto con una edad promedio de 6 años y que ubican a la empresa en el segundo armador iberoamericano.

Dentro del total de 50 buques se encuentran tres nuevos barcos frigoríficos incorporados, que desarrollan velocidades crucero de 20 nudos, transportando 400.000 pies cúbicos de carga refrigerada en temperaturas de hasta -25°C, dotados de modernos equipos de automatización, así en la planta frigorífica como en la propulsora.

Una de las embarcaciones recientemente incorporadas es el "Glaciar Viedma" (foto en tapa), construido en Astilleros Alianza, totalmente frigorífico, de 400.000 pies cúbicos de volumen y 10.000 toneladas de porte bruto. Tiene una eslora de 146,50 metros, una manga de 21 metros y un puntal de 13 metros.

En razón de que ELMA tiene en cuenta las características de nuevos y eficientes sistemas de transporte y con el fin de poder satisfacer las necesidades de exportadores e importadores, ha dispuesto la construcción de dos buques portacontenedores en astilleros argentinos, dotados con los últimos adelantos técnicos de la industria naval, los que serán altamente especializados, acordes con las necesidades del tráfico comercial y las expectativas que del mismo se prevén en las distintas líneas.



Los actuales sistemas de exportación requieren disposiciones dinámicas que agilicen el intercambio comercial entre los países.

FLETES GENERADOS POR EL COMERCIO EXTERIOR ARGENTINO
(Millones de dólares)

| AÑO | Fletes percibidos por buques de bandera nacional | | | Fletes percibidos por buques de bandera extranjera | | | Total General | | |
|------|--|-------------|-------|--|-------------|---------|---------------|-------------|---------|
| | Exportación | Importación | Total | Exportación | Importación | Total | Exportación | Importación | Total |
| 1976 | 77,2 | 133,0 | 210,2 | 311,1 | 147,5 | 458,6 | 388,3 | 280,5 | 668,8 |
| 1977 | 122,8 | 147,9 | 270,7 | 546,5 | 129,2 | 675,7 | 669,3 | 277,1 | 946,4 |
| 1978 | 129,6 | 164,4 | 294,0 | 614,7 | 136,4 | 751,1 | 744,3 | 300,8 | 1.045,1 |
| 1979 | 140,9 | 305,9 | 446,8 | 775,5 | 230,7 | 1.006,2 | 916,4 | 536,6 | 1.453,0 |
| 1980 | 175,2 | 639,8 | 815,0 | 827,9 | 302,1 | 1.130,0 | 1.003,1 | 941,9 | 1.945,0 |

FUENTE: Banco Central de la República Argentina

CARGAS A GRANEL Y GENERALES

En el transporte marítimo existen dos modalidades bien definidas: el tráfico de cargas a granel y las cargas generales.

El primero de ellos como tráfico "tramp" se encarga del transporte de las cargas a granel o masivas (petróleo, mineral de hierro, cereales, carbón, etc.) y sus características sobresalientes son las siguientes:

- un único cargador y un único consignatario.
- de uno o dos puertos de carga a uno o dos puertos de descarga.
- una o dos mercaderías.
- los costos de carga y descarga los regula el contrato de fletamiento respectivo.
- el flete se rige por la ley de la oferta y la demanda.

Las cargas generales son transportadas por los buques de línea regular. Cuando varias empresas navieras realizan el mismo tráfico, es usual que firmen acuerdos para integrar una Conferencia de Fletes.

Usualmente en el ámbito de las conferencias de fletes, las empresas miembros formalizan los denominados "acuerdos de pool" los cuales consisten en reglamentar el servicio de cada línea conferenciada mediante una cuota de participación sobre los fletes generados por todos los miembros en un lapso determinado que normalmente es de 6 ó 12 meses.

La función de las citadas Conferencias es brindar al comercio internacional itinerarios fijos, como tarifas uniformes, los gastos de carga y descarga normalmente a cargo del transportador, con fechas de zarpada y arribo pre-establecidas, que transportan una gran variedad de mercaderías de muchos cargadores para gran cantidad de consignatarios y desde varios puertos de carga a varios de descarga.

Cada conferencia de fletes, cuenta con una tarifa que debe ser respetada por todos sus miembros a los efectos de evitar la competencia interna.

Las empresas armadoras argentinas han firmado los siguientes acuerdos conferenciales:

- Conferencia Interamericana de Fletes.
- Conferencia de Fletes Costa Pacífico-Río de la Plata y Brasil.
- Conferencia de Fletes Río de la Plata-Caribe-Río de la Plata.
- Conferencia de Fletes Argentina-Mediterráneo-Argentina.
- Conferencia de Fletes Argentina-Europa y Europa-Argentina.
- Conferencia de Fletes Lejano Oriente-Río de la Plata-Lejano Oriente.
- Acuerdo de Fletes Río de la Plata-Sud y Este de África-Río de la Plata.

Por otra parte, existen también los Convenios Intergubernamentales de Transporte Marítimo. Estos como surge de su de-

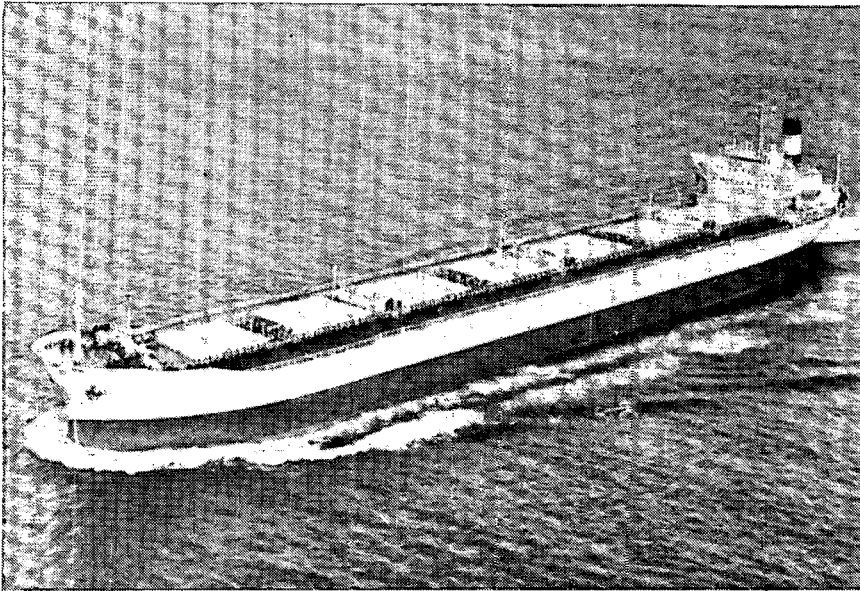
nomiación, se formalizan entre los gobiernos de los países interesados y luego las empresas de navegación se encargan de elaborar los mecanismos que permitan un efectivo funcionamiento, los cuales tienen que ser aprobados por las respectivas autoridades marítimas.

Actualmente los únicos acuerdos de este tipo que se encuentran funcionando, son Argentina/Brasil/Argentina y Argentina/Perú/Argentina, pero se está en tratativas para concretar otros particularmente con países sudamericanos como ser Colombia y Ecuador. Los convenios con la República Popular China y con la U.R.S.S., si bien se encuentran aprobados por los respectivos gobiernos, no fue posible aún lograr su puesta en marcha.

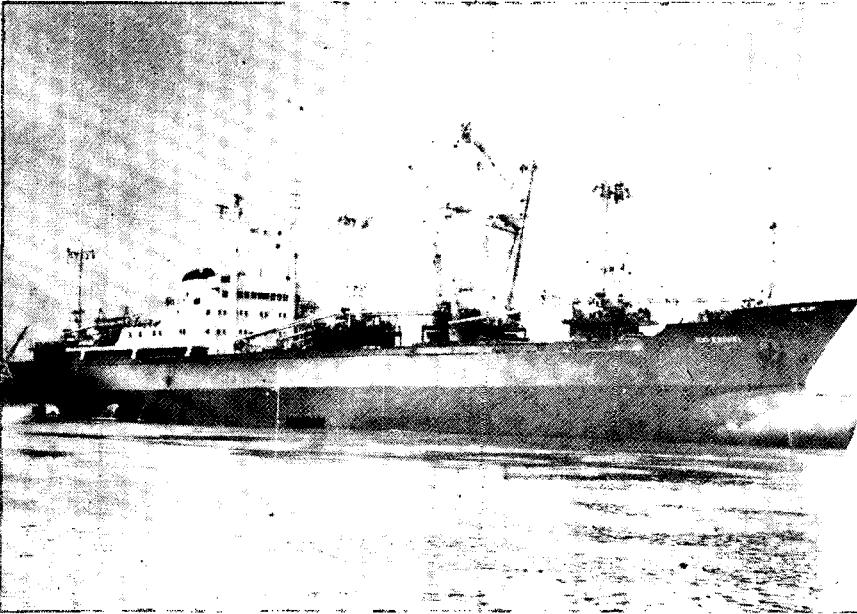
La empresa estatal Empresa Líneas Marítimas Argentinas (ELMA) S.A. realizaba una línea regular promocional al Medio Oriente, la cual debió ser suspendida por el conflicto entre Irak e Irán.

Cabe mencionar que cierto tipo de cargas —en particular la frigorífica— puede responder a las características de ambas modalidades de transporte y de acuerdo a su volumen y al mercado que va dirigida, puede embarcarse en buques de línea regular o en el tráfico "tramp".

Las tarifas de fletes de las Conferencias están estructuradas en base a los costos navieros, cuya incidencia varía de acuerdo con el tipo de buques y



Buque "Alianza", de 60.000 TPB, similar al que se construye para Polonia en los Astilleros Alianza de la República Argentina.



"Rio Cincel", de 9.600 toneladas de porte bruto, construido para la Empresa Líneas Marítimas Argentinas.

sus características técnicas, como así también con el itinerario que realiza, los puertos en que carga y descarga y los volúmenes a transportar.

Los distintos componentes del costo son los siguientes:

- COSTOS PORTUARIOS (Práctico, remolcadores, muelle, lanchas y tasas derechos varios).
- GASTOS DE LA CARGA (estibadores, utillaje portuario, serenos).

- TRIPULACION (Sueldos y vituallas).
- SEGUROS.
- REPARACIONES Y MANTENIMIENTO.
- REPOSICION DE FLOTA.
- COMBUSTIBLE.
- GASTOS DE ADMINISTRACION.

Con el fin de compensar bruscos aumentos en los costos, los cuales pueden ser temporarios o

permanentes, las Conferencias además de las modificaciones que pueden introducir a su tarifa de fletes, pueden establecer recargos por aumento de combustible, por variación monetaria, por congestión de puertos y por riesgos de guerra.

Cada tráfico posee características diferentes, ya sea por el tipo y calidad de la carga, la distancia a recorrer y la rapidez y eficiencia de los puertos.

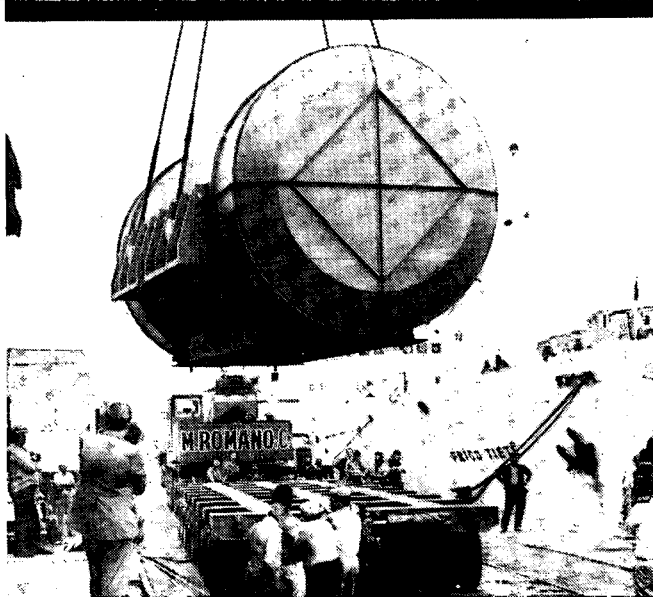
La relación porcentual de los componentes del costo es similar para los buques que cubren las líneas a Norte de Europa, Mediterráneo y Costas Este y Golfo de los Estados Unidos, en donde las distancias son aproximadas, como así también la relación costo-eficiencia para los puertos en que recalen.

En la línea regular al Lejano Oriente, las grandes distancias a navegar originan un mayor costo en combustible. Con respecto a los costos portuarios, en Japón se obtiene una gran eficiencia a un muy bajo costo, mientras que en el resto de las secciones en que se halla dividida la Conferencia aumentan los costos y decrece la rapidez de las operaciones portuarias.

En el tráfico con Brasil, ocurre lo contrario y se observan viajes muy cortos con poco consumo de combustible y gran cantidad de entradas a puerto. Esto ocurre en particular con las empresas que cubren únicamente este tráfico, mientras que las empresas argentinas que cubren únicamente este tráfico, mientras que las empresas que tienen asignado los tráficos a Estados Unidos, Norte de Europa, Mediterráneo y Lejano Oriente recalcan en los puertos de Río de Janeiro y Santos donde descargan y cargan mercaderías, para seguir luego con su itinerario y por ende esa variación de costos resulta minimizada.



Una operación de exportación en el puerto metropolitano.



Más del 90 por ciento del intercambio comercial argentino se realiza por vía marítima.

La Secretaría de Intereses Marítimos es el organismo ante el cual las empresas de navegación que deseen constituir conferencias de fletes o acuerdos armatoriales similares que involucren el tráfico argentino deben gestionar la homologación de los mismos y sus accesorios, a fin de que puedan entrar en vigor.

Además, la validez de una conferencia de fletes en la República Argentina, está condicionada a que la armadora estatal ELMA S.A. sea miembro del acuerdo.

Asimismo, es política de la Secretaría de Intereses Marítimos designar en cada tráfico conferenciado a un armador privado a los efectos de que actúe juntamente con ELMA S.A. en ese tráfico.

La política que la Secretaría de Intereses Marítimos aplica para con los citados acuerdos, es que la cuota de la bandera argentina en cada uno de ellos sea aproximadamente del 50 por ciento. En lo que respecta a la división interna de tal cuota, la filosofía actual es otorgar el 60 por ciento al sector estatal y el 40 por ciento al sector privado.

Las tarifas de fletes deben ser homologadas por la Secretaría de Intereses Marítimos para poder aplicarse y generalmente se

incrementan en forma anual, pero siempre con la previa homologación de la Secretaría de Intereses Marítimos. Lo mismo ocurre con las condiciones de transporte y los recargos.

La autorización pertinente se otorga teniendo siempre muy en cuenta la competitividad de las mercaderías argentinas en el mercado internacional. Prueba de ello, es que si con un incremento en los niveles tarifarios existen determinadas mercaderías que pueden verse afectadas, se procede a excluir las mismas del aumento acordado. Como ejemplos pueden citarse algunos productos de exportación como ser cargas frigoríficas en el tráfico a los Estados Unidos, lana y algodón en el tráfico a Japón, etc.

No obstante, cabe destacar que desde 1976 hasta 1980 los aumentos de fletes fueron bastante restringidos. Los promedios de los últimos tres años para las Conferencias que tuvieron el mayor y el menor aumento fueron de 17,6 por ciento y 8 por ciento anual. El promedio de aumento para todas las Conferencias en ese mismo período fue del 12 por ciento anual.

Incluso en determinadas áreas —caso Norte de Europa y Mediterráneo— no se otorgó

aumento alguno en el período 1977/79, en razón de que se estaban renegociando los acuerdos armatoriales que regulaban el tráfico.

Recién a partir de 1980, año en que estabilizó la situación comenzaron a otorgarse incrementos escalonados con carácter compensatorios, que de todas maneras no superaron el 10 por ciento anual.

Si bien la Secretaría de Intereses Marítimos debe homologar todos los incrementos de tarifas y recargos, las disminuciones —ya sean temporarias o definitivas— son automáticas.

El significado del tarifario para la Conferencia radica en que establece el valor mínimo que pueden cobrar las empresas, mientras que para la SEIM constituye el valor máximo a aplicar al cargador, con lo cual de acuerdo con la legislación argentina el valor tarifario es único, máximo y mínimo al mismo tiempo.

Algunas Conferencias con el fin de beneficiar a los asiduos cargadores, establecen Bonus de Fidelidad o Tarifas de Contrato, que generalmente se traduce en una rebaja a dichos cargadores que oscila entre un 5 y un 10 por ciento, la que se otorga a los que no embarcan en buques no conferenciados. ○

EL TURISMO EN LA ARGENTINA

Quizá uno de los pocos países en el mundo que posee todos los climas posibles y una variedad infinita de paisajes y naturaleza, la Argentina se constituye en un centro turístico de atracción internacional. Desde la imponencia de su cordillera de los Andes, hasta las suaves elevaciones del centro y norte del país, pasando por las mesetas y llanuras pampeanas, sin dejar de lado los cristalinos lagos y mares del sur, los turistas encuentran en la Argentina todas las posibilidades para conocer lugares pintorescos, como así también para practicar los distintos deportes vinculados al aire libre. La infraestructura hotelera de todo el país, más los centros comerciales de las distintas zonas, brindan además a los visitantes las máximas comodidades y la atención adecuada.

La nueva paridad fijada por el dólar por las autoridades económicas hacen factible ahora la posibilidad de desarrollar el turismo a nivel internacional. Las múltiples facetas que presenta el país son los atractivos que despiertan el interés del turista extranjero, que tienen a mano los sinnúmeros de encantos, acompañados de climas aptos en todos los meses del año.

La Argentina cuenta con una infraestructura hotelera desarrollada para satisfacer los requerimientos del turismo internacional y con una serie de atractivos que suscitan el interés turístico, unidos a un sistema de transporte automotor, ferroviario y aéreo posibilitan su acceso a los más diversos centros turísticos.

La República Argentina ofrece características poco comunes, en un abanico de posibilidades con eje en la cosmopolita Buenos Aires, punto inicial para emprender diversos recorridos.

Uno de ellos lleva al viajero a

las Cataratas del Iguazú, formidable capricho de la naturaleza. Otro tiene como meta los sugestivos Valles Calchaquíes, una de las áreas más armoniosas del país.

Quien prefiera los paisajes lacustres y nevados puede emprender viaje hacia el sur y contemplar los lagos que superan a Suiza en belleza panorámica, con la irremplazable atalaya de Bariloche. Lo extraordinario sorprenderá al viajero del itinerario que llega a Puerto Madryn y a la Península de Valdés, con sus grandes apostaderos de lobos marinos, su curiosa Isla de los Pájaros y su escuela de buceo subacuático, en aguas asombrosamente cristalinas. Y si el viajero llega más al sur, lo espera la impar vista del ventisquero Moreno, integrado por dos corrientes de hielo que se unen y se vuelcan, por un ancho valle, en el Lago Argentino. El paseo por los canales fueguinos es un itinerario signado por la nieve y por los oasis florecidos, que se miran en el profundo azul

del agua. Este deslumbramiento se acrece, si se es de los contados viajeros en el mundo que pueden alcanzar el Continente Blanco, participando confortablemente de los cruceros a la Antártida. Y todos estos itinerarios cuentan con servicio de hotelería y transportes modernos y la tradicional hospitalidad argentina.

El gran turismo internacional, proveniente de los Estados Unidos, Europa y Japón, se hace presente en la medida en que el país es incluido en los tours de agencias de turismo y compañías aéreas, pero no alcanza aún el volumen que merece. El mayor caudal turístico procede de los países limítrofes. Obviamente, se debe a los atractivos de su oferta turística y a la reputación cultural que Buenos Aires tiene entre sus hermanas sudamericanas, pero es preciso consignar, también, que esas corrientes se ven favorecidas por la excelencia de las compras que pueden hacerse y por el favorable tipo de cambio.

DISTANCIA DESDE BUENOS AIRES

| | Rutas camineras |
|---|--------------------|
| Bariloche (Lagos del Sur) | 1771 km |
| Valles Calchaquies (Salta) | 1622 km |
| Iguazú (Cataratas) | 1695 km |
| Perito Moreno (Calafate) | 2750 km |
| Península Valdés (Pto. Madryn) | 1775 km |
| Canales Fueguinos (Ushuaia) | 3218 km |
| Antártida Argentina (Base Marambio) | 4150 km |

LA ARGENTINA

La República Argentina, en el extremo austral de las tierras que emergen del mar, es un vasto triángulo apoyado en los Andes —magnífica columna vertebral—, al que surca en el norte una de las quebradas más amplias del planeta, para internarse hacia el este en la selva, y llevar luego las aguas de dos ríos inmensos hasta el estuario más ancho del mundo.

Desde allí, en línea recta, el triángulo se afina hasta terminar, como en un punto, una vez traspuesto el estrecho que une los dos océanos, en Tierra del Fuego, isla de extraña sugestión y nombre legendario. Después, para completar sus dominios en terreno fantástico, se interna en la Antártida como una cuña clavada en el Polo.

Y desde el trópico hasta este extremo, en tierras altas o bajas, suaves o rípidas, en estepas y pantanos, entre selvas y desiertos, multiplica sus paisajes, en deslumbrante despliegue de belleza.

Un rasgo más original, el que más sorprende al extranjero, es la pampa, la "llanura sin árboles", mar de pastos y cardales; ese campo que bajo el influjo del viento "parecería ondular como un piélagos".

Aun hoy, a pesar de los dilatados cultivos, de los caminos y alambrados, la pampa continúa siendo el asombro máximo para quien llega al país. Esta extensión sin límites, se repite en la amplitud del estuario del Río de la Plata, "el río color de león"

que bordea a Buenos Aires, dándole visión de infinito.

Todo se da aquí en grado superlativo. En el norte, la selva misionera, donde el verdor del follaje resalta sobre las tierras que el hierro tiñe de rojo.

Muy cerca de allí, en medio de un marco increíble, un río impetuoso se despeña creando imponentes cataratas. El progreso todavía no alcanzó a perturbar en la comarca, la visión de esta grandiosidad que permanece intacta, tal como fuera vista por primera vez por ojos europeos, por el descubridor don Alvar Núñez Cabeza de Vaca.

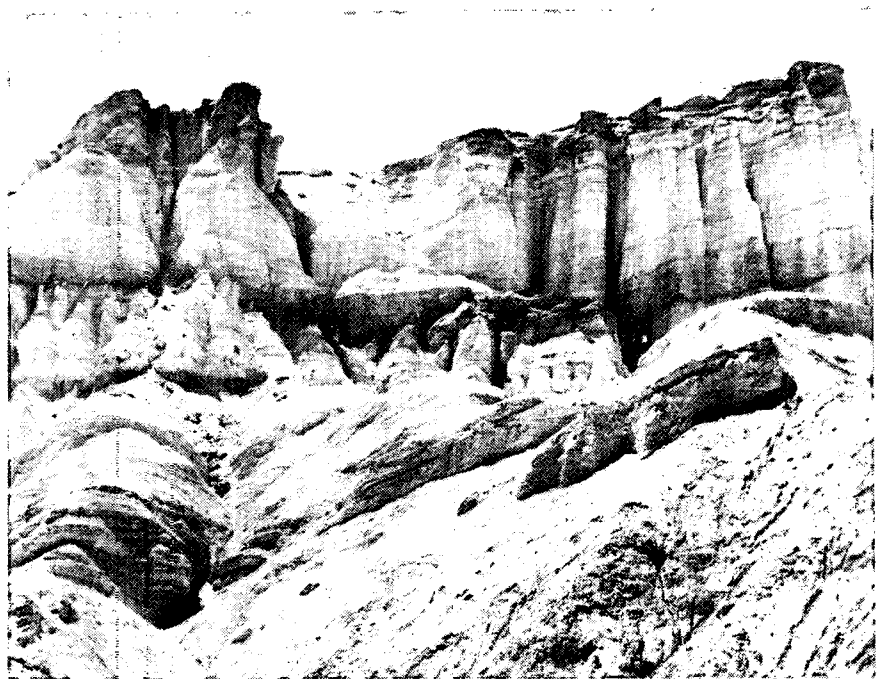
Y si ahora el viajero marcha hacia el oeste, contemplará deslumbrado la desmedida extensión del Altiplano, sus cerros de sorprendentes colores.

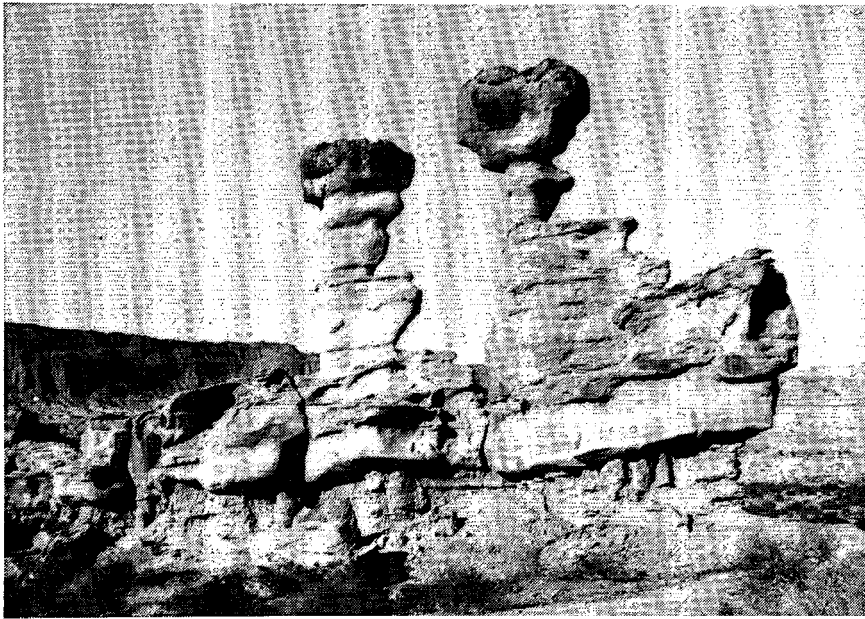
Hacia el sur, alcanzará en la cordillera, todas las emociones de la montaña. ¿En qué se expresa la majestuosidad imponente de los Andes? En su silencio, su altura cada vez más portentosa, sus cerros, sus afilados picos, y sus crestas donde la nieve permanece en eternas alburas inalcanzables. Un paisaje mineral que va revelando lentamente las riquezas encerradas en sus entrañas.

Y ¿cómo describir el deslumbramiento de la región lacustre? En las extensiones vastas de aguas verdes, o turquesas, o lechosas, calmas o bravías, entre el festón en que la aprisionan los montes enhietos.

Y las viñas de Cuyo, y las amables serranías cordobesas entre el murmullo de arroyos cristalinos, y los bosques del Neuquén, con sus lenguas ardiendo en el otoño a través de los ocres y rojos de su follaje, y los árboles petrificados, con su lección y su advertencia milenaria, y las mesetas de basalto, y los valles paradisiacos de la Patagonia con su atracción cauti-

El Alcázar ubicado en Calingasta, provincia de San Juan.





El submarino en Ischigualasto. Valle de la Luna en la provincia de San Juan.

vante, incomprensible en ese paisaje desértico, hostil, entre los arrebatos de sus vendavales, y, por último, en el extremo sur, los canales fueguinos, las montañas donde se deshacen los arcos iris, y se reflejan en el mar, entre vuelos de águilas y de albatros, no ya blancos sino sombríos.

Y el continente antártico, encerrado en su blancura espectral, silenciosa, como detenido en el comienzo de eras insospechadas.

Y todo cuanto queda sin enumerar, injustamente, porque no es grandioso, mas sí lleno de gracia y gentileza: los inmensos trigales, las sementeras de lino imitando aguas encantadas que se disipan al acercarse, las flores que esmaltan los prados o se balancean entre las ramas, los árboles de firmeza inquebrantable, las palmeras de silueta siempre joven, los animales ocultando su fiera entre las matas o desplegando alas feéricas en las abras. La selva sombría. Las playas doradas. Los frutos de la tierra que un sol constante y vigoroso sazona.

Así, vario y múltiple, con un futuro rico en promesas, se presenta al mundo desde su extremo austral, este país poco conocido, donde se conjugan el espíritu europeo y el alma americana.

Un país, entre pocos, que no enajenó su alma a la búsqueda de un turismo masivo, que no traicionó sus esencias para someterse a la dictadura de la demanda, y que, en consecuencia, puede mostrar la realidad de sus escenarios y de su gente, sin afeites, naturalmente.

LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

Cuatro veces centenaria, Buenos Aires fue fundada a orillas del Río de la Plata, como Ciudad de la Santísima Trinidad y Puerto de Santa María de los Buenos Aires. Puerta abierta a la inmensa y feraz llanura pampeana, donde ganados primero y mieses después se multiplicaron prodigiosamente, la ciudad pequeña, llana y solitaria entre la inmensidad de la tierra —la pampa, la llanura— y la del “río ancho como mar”, creció con vocación de puerto, y así, hasta olvidó su nombre originario para identificarse cabalmente con su destino portuario.

Sus habitantes —los “porteños”, claro está— y los viajeros que la visitaban —no muchos, decididamente— la vieron crecer y crecer, extenderse desde la humilde aldea que era en el siglo XVI, hasta la conurbación actual, desmesurada, febril, bullente.

A lo largo de las vías férreas, dispersó sus cada vez más dila-

tados suburbios, al tiempo que su centro buscó en la altura todo el espacio que su avance edilicio requería, y que la ahora metrópoli abarcó sin pausa.

Así se conformó una ciudad enorme, y su tamaño y sus casi diez millones de habitantes, multiplicaron las probabilidades donde caben todas las expectativas que unas pocas ciudades en el mundo pueden llenar en la medida de la “reina del Plata”.

LAS CATARATAS DEL IGUAZÚ Y LAS MISIONES JESUITICAS

En el seno de la selva, en un colosal anfiteatro de tres kilómetros de ancho, y más de setenta metros de altura, se despliega el maravilloso espectáculo de las cataratas del Iguazú.

Unos veinte kilómetros antes de desembocar en el río Paraná, el río Iguazú se precipita en más de doscientos setenta saltos, entre imponentes barrancos y una fabulosa maraña de árboles y plantas, helechos, palmeras y bejucos, flores exóticas, aves pintorescas y mariposas multicolores.

Al estrellarse en el lecho de piedra, el torrente estalla y se disgrega en millones de gotas diminutas, dibujando, a treinta metros de altura, multitud de arcos iris. Después, el río, hirviendo de espuma, bravío, acelera su loca carrera encajonado en una grieta portentosa, y corre vertiginosamente a lo largo de varios kilómetros: es la “Garganta del Diablo”.

En derredor, islas e islotes poblados de vegetación. Durante todo el año, el espectáculo impar atrae a visitantes que lo contemplan desde escalinatas, balcones, puentes y pasarelas, dispuestos para facilitar la visión general y parcial de ciertos detalles, sin desmedro de las bellezas naturales.

Las cataratas constituyen uno de los orgullos argentinos y, en especial, lo es de la provincia de Misiones, la que debe su nombre a las reducciones jesuíticas que fueron establecidas en ese territorio, a mediados del siglo XVII.

Son muchas las ruinas que se conservan del llamado "Imperio Jesuítico": Concepción de la Sierra, Corpus, de los Mártires, San José, Santa Ana, y las más importantes de todas, las de San Ignacio Miní.

Los artistas americanos esculpieron en esas piedras su propia alma; el esplendor surge de las paredes y de los frontispicios que descubren el genio de sus constructores. La elegancia de las columnas y la delicadeza de los capiteles, el firme equilibrio de las volutas superiores, o las complicadas filigranas talladas en piedra, son obra de la mejor artesanía indígena.

Las misiones jesuíticas, capaces de dar origen a este arte, son ejemplo de una de las experiencias sociales más felices de la colonización hispánica: dos culturas fusionándose sin conflictos. Una, desarrollada en alto grado; la otra, ingenua y primitiva. Gracias a la habilidad de los misioneros jesuitas, el resultado fue el nacimiento de una cultura nueva formada por contribuciones europeas e indígenas.

EL NOROESTE ARGENTINO

El extremo noroeste de la Argentina constituye la zona donde perviven los caracteres que las culturas andinas precolombinas —las más brillantes, florecientes y evolucionadas— aportaron al acervo nacional. Coincidentemente, señalan el camino que siguiera una de las corrientes colonizadoras hispánicas, la proveniente del Alto Perú. Así, en la actualidad, estas provincias —Jujuy, Salta, Tucumán, Catamarca, La Rioja y Santiago del Estero— conforman un ámbito singular, donde la conjunción de dos fuertes aportes culturales aflora a cada paso, y el tiempo parece haberse detenido en las piedras, en los hombres, en las costumbres.

Cerros, quebradas, mesetas desoladas, nieves eternas coronando cumbres notables, traen un aire andino, diáfano y liviano, que modela piedras y rostros con la austera marca de la sole-



Bosque de Los Arrayanes, en la provincia de Río Negro.

dad agreste. Más abajo, en los fértiles valles, el clima subtropical multiplica el contrapunto de sus verdes, que suaviza a los hombres como al paisaje.

El territorio de esta región es heterogéneo, no así el ámbito humano, pues el hombre ha sellado fuertemente este paisaje. Cordones montañosos que corren de norte a sur, forman valles longitudinales, verdaderos pasadizos por donde se escribió la historia. A través de estos desfiladeros, a lo largo de estas quebradas, pasaba la ruta hacia Cuzco. Camino del Inca, se le llamó. Camino de las llamas y las vicuñas, donde la montaña reina. Por ellas llegaron en el siglo dieciséis los conquistadores al norte de la Argentina, y durante toda la época colonial fue vía obligada de comunicación entre Lima y Buenos Aires.

Arriba está la Puna, ocupada por la vastedad con la sola presencia de los cardones gigantes. Silenciosas y frías las mañanas, desolado y transparente el paisaje. De noche, los cerros parecen adquirir color, bajo el parpadeo glacial de las estrellas. El calor se retira rápidamente de las piedras y les deja el frío y el estallido por la diferencia de temperaturas.

Es un paisaje duro e imponente, que sólo se transforma cuando el arenal da paso al vergel. Pero antes, están las quebradas. Los paisajes más admirados del noroeste son las quebradas salto-jujeñas. Quebrada del Toro y, especialmente, la de Humahuaca. Esta es la reina del paisaje, con su cohorte de ciudades pequeñas, donde el dulce habla indígena ha quedado fijado en bellos nombres: Tumbaya, Yavi, Purmamarca, Tilcara, Humahuaca que suenan musicales y remotos. Pocos paisajes pueden proporcionar una impresión tan sobrecogedora como ver abrirse esas enormes paredes pétreas, para dar paso a los valles.

LA MONTAÑA

Mendoza es sinónimo de montaña. En ningún otro lugar del país y en contadas regiones del mundo, existe un paisaje cordillerano de igual imponentia al que presentan los Andes en territorio mendocino. Aquí la "Gran Cordillera Nevada", como la llamaron los conquistadores españoles alcanza su mayor altura con la mole gigantesca del Aconcagua (6.959 m), cuya cumbre



Plaza San Martín en la ciudad de Buenos Aires.

eternamente cubierta de nieves es la más elevada del continente americano, y sólo es superada en el mundo por los colosos asiáticos del Himalaya.

Mendoza, por otra parte, presenta la enorme ventaja de un fácil y rápido acceso desde la ciudad capital al corazón mismo de la cordillera. Siguiendo el camino internacional a Chile (ruta nacional N° 7), a través de túneles, puentes, cornisas y cañones, el visitante asciende en 100 kilómetros de impresionante recorrido a una altura de más de 3.000 metros sobre el nivel del mar en el Paso de la Cumbre. Allí se encuentra emplazada la estatua monumental del Cristo Redentor que señala el límite con Chile. Ese trayecto atraviesa las tres formaciones que integran las montañas de Mendoza; en primer lugar la denominada Pre-cordillera, separada de las altas cumbres de los Andes por el valle del río Uspallata; en segundo término la llamada Cordillera

Frontal que corre paralela y prácticamente unida al macizo principal o Cordillera del Limite (en el límite con Chile, donde se produce el "divorcio de las aguas" y nacen los torrentes que se dirigen al Pacífico y al Atlántico). A esta última formación pertenece el Aconcagua, cuya cumbre se distingue netamente y en toda su majestuosidad desde las cercanías del Puente del Inca (en la laguna de Los Horcones, distante unos 35 kilómetros del coloso). Las tres cadenas montañosas de Mendoza se originaron en gigantescos plegamientos de la corteza terrestre que tuvieron lugar en el período terciario, hace 70 millones de años.

LA PATAGONIA

La Patagonia es una tierra extraña, diversa. Su suelo ha sido alguna vez el fondo del mar y emergió en la convulsión de la

época terciaria, que dio nacimiento a la Cordillera de los Andes.

La Patagonia es una "compleja geografía". La integran varias provincias: Neuquén, Río Negro, Chubut y Santa Cruz, distintas entre sí, y todas, a excepción de Neuquén, extendidas desde la Cordillera de los Andes al oeste, hasta la costa atlántica al este. Las Islas Malvinas quedan incluidas dentro del ambiente patagónico, asentadas sobre la plataforma continental argentina.

El relieve de la región reconoce dos ambientes principales: el área andina, que coincide con la región andina del sur, caracterizada por bosques, lagos glaciares de extraña belleza y valles y prados de altura, donde se congregan en verano crecidos rebaños, y la Patagonia extraandina, a modo de enormes mesetas dedicadas a la cría del ovino, unos veinte millones de ovejas, fortuna inmensa que da nacimiento a estancias enormes en las que podría caber un estado europeo.

Al occidente están los valles, vergeles que son un regalo de la Cordillera baja y húmeda, hermosas vegas alumbradas por la claridad de los glaciares, donde los lagos espejean el azul de los altos cielos australes, de excepcional belleza. Esta región atrae al turismo internacional hacia centros como el lago Nahuel Huapí, que comparten las provincias de Neuquén y Río Negro y, en esta última, San Carlos de Bariloche, que cuenta además con el atractivo de los deportes invernales. Grandes bosques de hayas y coníferas cubren la región, pues la Cordillera, más baja que en la región central, deja pasar las lluvias, que caen abundantes, cubriendo los troncos de musgos y las hondonadas de helechos.

SAN CARLOS DE BARILOCHE

Centro turístico por excelencia, San Carlos de Bariloche es

una ciudad de piedra y madera, cosmopolita y aristocrática, con excelentes hoteles y hosterías, ubicada a orillas del lago Nahuel Huapí, cuyos 550 kilómetros cuadrados de superficie surcan serenamente las embarcaciones. En él, la isla Victoria, con sus altos bosques, sus inscripciones rupestres y sus ciervos.

El cerro Catedral, con sus magníficas canchas de esquí, donde, en nuestro invierno —coincidente con el verano del hemisferio norte— se realiza un gran torneo internacional, la Fiesta del Esquí, a la que sigue la Fiesta de la Nieve.

Arriba, Ruinas Jesuíticas en San Ignacio, provincia de Misiones. Abajo, Cataratas del Iguazú, en la provincia de Misiones.



La península de Liao-Liao, con su parque florido, y su célebre puerto Pañuelo, donde se inician las excursiones lacustres. El cerro Otto, mirador del asombroso espectáculo circundante. La cascada de Los Alerces, la de Los Cántaros. El bosque de Los Arrayanes, uno de los mayores del mundo, con sus árboles de misteriosas formas y extraño colorido. El lago Trafal, paraíso de los pescadores. El Valle encantado, poblado de castillos, animales y humanas figuras de piedra.

LA PENINSULA DE VALDES

Sobre la costa atlántica de la provincia del Chubut, se halla la península de Valdés. Punta Norte ocupa el extremo norte de la península: este lugar conserva intactas las bellezas naturales originarias. Allí nada ha sido modificado, todo es natural: acantilados, playas y rocas constituyen un perfecto marco para la imponente y única elefantería continental del mundo de la especie *Mirounga Leonina* Linn, cuya colonia no deja de crecer. "He pasado un día en la prehistoria": En estos términos se expresó el doctor William G. Conway, director del Zoológico

de Nueva York, cuando visitó Punta Norte. La denominación de "elefante marino" obedece a dos motivos: la llamativa excrecencia que tiene sobre la nariz, y que puede hinchar a voluntad hasta un tamaño de cincuenta centímetros y a su enorme cuerpo, cuyo peso oscila entre los mil y los tres mil kilogramos, según el sexo y la edad. A fin de garantizar la tranquilidad y supervivencia de estos animales, se aplica una severa reglamentación. Con ella, se busca conservar una especie única en el mundo, por razones ecológicas.

LOS LAGOS DEL SUR

Por las tierras patagónicas del Neuquén, Río Negro, Chubut y Santa Cruz, flanqueada por la cordillera de los Andes, se extiende la región de los lagos argentinos.

San Carlos de Bariloche es su centro turístico por excelencia, pero, a lo largo de cientos de kilómetros, van encadenándose paisajes vírgenes de imponente majestuosidad o insospechable intimismo, donde las nieves eternas, los milenarios bosques, los ríos torrentosos y los arro-

yos susurrantes, las inesperadas islas, los rápidos hirvientes y los lagos serenísimos de aguas limpidas y transparentes, mantienen la constante presencia de la imponente cordillera, como unificadora referencia.

En toda la extendida región, el hombre, sobrecogido por la magnificencia de la Naturaleza, se siente inducido a reconsiderar su propia dimensión, y a entablar un diálogo distinto y nuevo, enriquecedor y trascendente, con ese entorno deslumbrante en su conjunto, aunque conformado por multitud de interlocutores válidos y accesibles, con los cuales recrear su viejo y muchas veces olvidado coloquio con la Creación y con su Creador.

EL LAGO ARGENTINO

Los brazos norte y sur del lago Argentino, ubicado en la provincia de Santa Cruz, en plena Patagonia argentina, encierran paisajes de agresiva belleza y variedad casi infinita, y rodean a la península de Magallanes, cuyas costas hay que recorrer para arribar al glaciar Moreno.

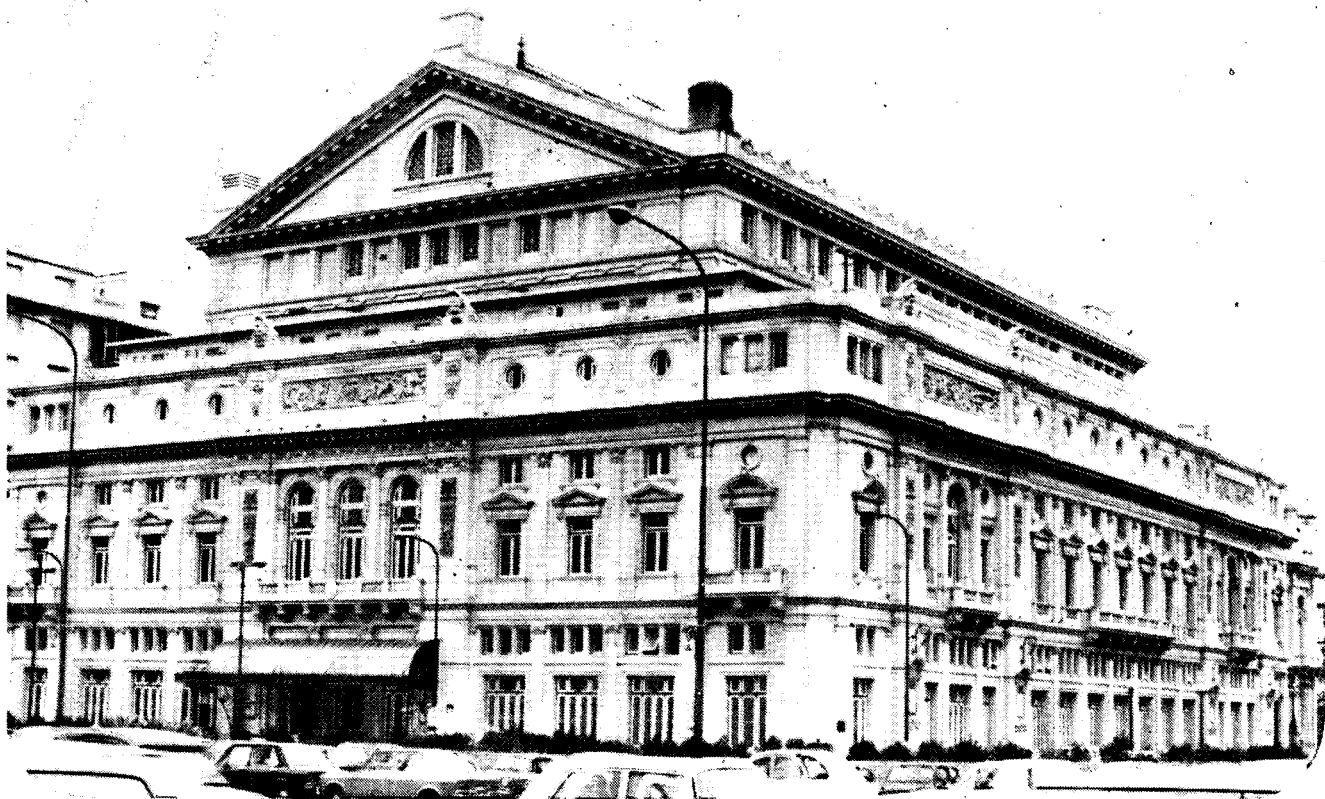
Este se ofrece a la vista del visitante, derramándose sobre la orilla opuesta. De allí, exhibe su impresionante pared de hielo, la que alcanza sesenta metros de altura y tres kilómetros de ancho. Es la cabeza del glaciar que viene bajando desde la cordillera de los Andes, por un valle que mide ciento noventa y cinco kilómetros cuadrados. En el verano, el sol funde los hielos de su frente, cavando profundas grietas que la luz tiñe de tonos turquesa, celeste o violáceo.

Grandes salientes penden sobre el lago, y, a cada momento, alguna se desprende estrepitosamente hundiéndose en las aguas para reaparecer luego e iniciar una lenta derrota.

A diferencia de lo que ocurre con la mayoría de los glaciares >

Anfiteatro Frank Romero Day, en la provincia de Mendoza.





Teatro Colón en la ciudad de Buenos Aires.

de los Andes, hoy en plena regresión, el Perito Moreno, uno de los más imponentes, sigue en permanente avance, como un trasnochado remanente de la Era Glacial.

LA TIERRA DEL FUEGO

La Tierra del Fuego, a la que aún hoy rodea el halo de grandiosidad y misterio que tuvo para sus primeros exploradores, está cruzada por cadenas montañosas, que son estribaciones de los Andes.

Bosques y lagos conforman un subyugante paisaje, en el que la lenga, árbol rojizo que abunda en la tierra fueguina, pone su notoria nota cromática. Gaviotas, avutardas, zorros, guanacos, conejos, truchas y salmones conforman la fauna del lugar.

El mayor de los lagos, el Fagnano, atraviesa la isla de este a oeste, en una extensión de cien kilómetros, y es el principal componente del sistema

hidrográfico, que se completa con los ríos Chico y Grande.

Ushuaia, la capital más austral del mundo, lo es del Territorio Nacional de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur. Engastada al borde de la bahía epónima, se recuesta sobre las laderas boscosas de las montañas, entre las que se destacan los montes Olivia y Cinco Hermanos.

Al sur de la Isla Grande de la Tierra del Fuego, el canal de Beagle ofrece el magnífico espectáculo de sus costas. Allí, casi en el límite con Chile, se encuentra el puerto pesquero de Lapataia.

LA ANTÁRTIDA ARGENTINA

El extremo sur del continente americano separa, como una inmensa cuña, a los océanos Atlántico y Pacífico; al cabo de esa cuña, apuntando al Polo Sur, se halla el Territorio Nacional de la Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico

Sur, cuya área supera el millón de kilómetros cuadrados.

En los archipiélagos —Palmer, Melchior, Biscoe— se abre el fascinante recorrido de estrechos y canales bordeados de altas costas, y en la península de Trinidad comienzan las maravillas del Antártico, con los resplandecientes picachos negros que contrastan con los cambiantes tonos de imponentes glaciares que se fraccionan, al llegar al mar, en enormes témpanos.

Ese mundo increíble está poblado de pájaros bobos, elefantes marinos, cormoranes, focas peleteras, y por la gigantesca ballena azul que llega a medir treinta y tres metros de longitud y a pesar ciento sesenta toneladas. Ese mundo prehistórico es atractivo suficiente, pero crece en el sabor a aventura, la posibilidad de conocer lo que muy pocos han visto, hasta convertirse en irresistible desafío para viajeros experimentados que desean huir de la rutina e internarse en un mundo indescriptible e inimaginable. ◊

Importante aporte privado al
desarrollo del turismo argentino

PRIVATIZACION DE LOS MEDIOS DE ELEVACION AL CERRO CATEDRAL

Recientemente fueron devueltos a la actividad privada para su explotación comercial los sistemas de elevación al Cerro Catedral, montaña de 2.388 metros de altura situada en las afueras de San Carlos de Bariloche donde funciona uno de los más importantes complejos deportivos de invierno del país. Anualmente

en ese lugar se reúne el turismo internacional para practicar, competir o presenciar las exhibiciones de esquí que en el lugar se desarrollan.

Los referidos sistemas de elevación, que comprenden "skilift" aerosillas y perchas para el transporte de los turistas, junto

con restaurantes, quioscos, bar y terrenos situados en la villa al pie del cerro, constituían los activos de las empresas Lagos del Sur S.A. y Plataforma 1200 S.A. Ambas habían pasado transitoriamente bajo control del Estado, el que tan pronto como pudo vendió mediante licitación pública nacional e internacional,



Aerosillas para el transporte de esquiadores



Al pie del cerro, la población.

cumplíendose de este modo con la política de privatización trazada oportunamente por el gobierno.

En efecto, en esta materia las autoridades decidieron abandonar diversas actividades lucrativas que, por diversos motivos y a través del tiempo eran ejercidas por el Estado. La filosofía que respalda a tal actitud es la de evitar competir con el sector privado, antes bien facilitar su desarrollo y fortalecimiento para convertirlo en un potente motor para la dinamización de la economía del país.

La mayoría de las actividades relacionadas con el turismo son propias del ámbito privado en lo referente a su explotación.

De allí que, si bien por circunstancias fortuitas el complejo para las prácticas de esquí se halla

ba en manos del Estado, éste de inmediato lo transfirió al ámbito privado. Cabe añadir al respecto que los adjudicatarios de la licitación ofertaron para obtener la explotación del sistema la suma de 21.111 millones de pesos.

UBICACION DEL SISTEMA

Situada en el extremo norte de la zona andina de la provincia de Río Negro, San Carlos de Bariloche comenzó a erigirse como ciudad, a fines del siglo pasado, a orillas del imponente lago Nahuel Huapí. Hoy se ha convertido en uno de los lugares preferidos por el gran turismo internacional que se vuelca a la práctica de deportes invernales.

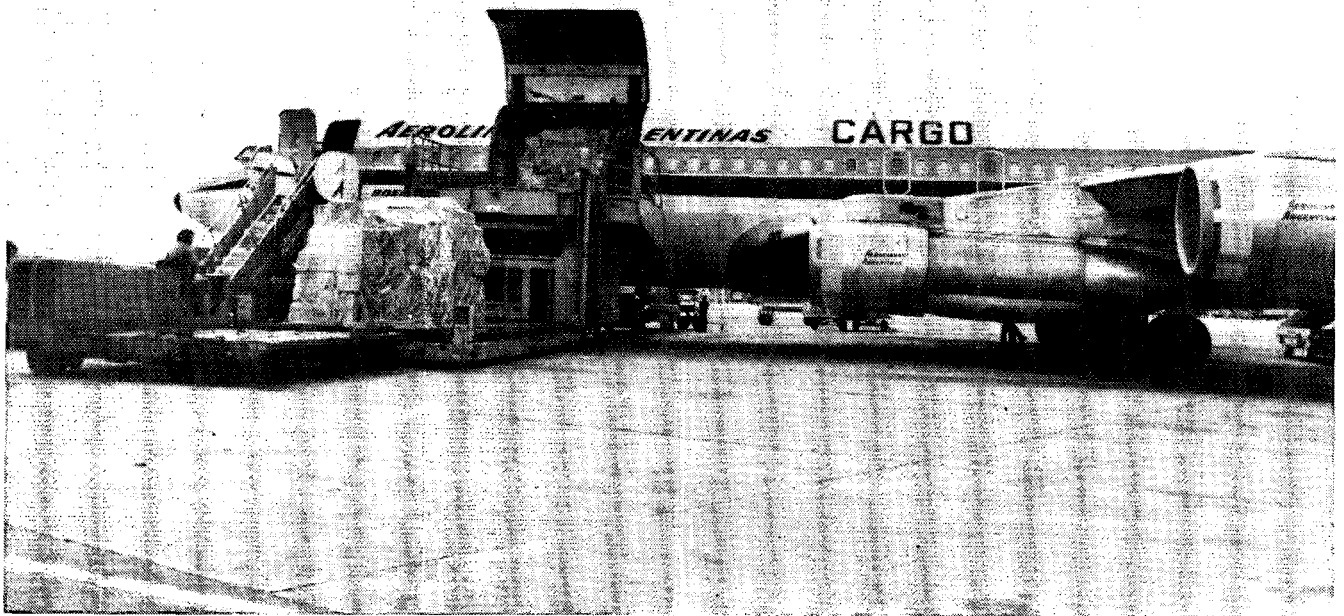
Precisamente, a sólo 20 kilómetros de distancia se encuentra el Cerro Cathedral, asiento de la tradicional fiesta de la nieve, de atracción mundial, y

que suele prolongarse hasta los últimos días de setiembre de cada año.

Allí es donde funcionan los medios de elevación y el resto de la infraestructura preparada para satisfacer los requerimientos de transporte, alimentación y descanso de los adeptos al esquí. Tales medios —cabe indicar finalmente— figuran entre los más completos e integrales que funcionan en los diversos centros de turismo invernal del país.

HOTEL SOL BARILOCHE

Cabe añadir que con fecha 13 de agosto, el gobierno adjudicó la venta del Hotel Sol Bariloche, ubicado en San Carlos de Bariloche, a la empresa Cavaliere S.A. La operación se efectuó mediante el pago de 31.520.000.000 de pesos. ◦



Una operación de carga por vía aérea.

DESARROLLO DEL TRANSPORTE AEREO

Cada ocho minutos, llega o parte un avión, transportando pasajeros y/o cargas, desde una de las dos principales estaciones aéreas de la gran metrópolis que es Buenos Aires (Capital Federal y conurbano). Este intenso tráfico aéreo comercial, en cuyo cómputo no se ha tomado en cuenta los movimientos diarios o periódicos que efectúan las compañías de taxis aéreos, los privados y otros, tal vez debió de resultar algo difícil de imaginar a los pioneros de la aeronavegación comercial argentina cuando allá por el año 1927 (55 años) inició sus servicios en la Argentina la compañía Aeroposta Argentina.

En la actualidad existen en el país 62 aeropuertos comerciales en operación. La mitad de ellos se encuentra en lugares próximos a centros turísticos.

SITUACION

En una nación como la Argentina, la aviación comercial cumple una función de relevancia, debido a las largas distancias a recorrer para enlazar sus principales centros demográficos y, a la vez, mantener los vínculos económicos y culturales con el resto del mundo.

Desde Buenos Aires, por ejemplo, se deben surcar 1.300 kilómetros en línea recta si se desea acceder al núcleo turístico de San Carlos de Barilche, en la provincia de Río Negro; 1.450 hasta Comodoro Rivadavia (Provincia de Chubut), una de las principales ciudades petroleras del país, y 2.400 kilómetros hasta Ushuaia, la ciudad más austral del mundo.

Si bien hacia el norte y el oeste de Buenos Aires, los sistemas de comunicaciones están más desarrollados que hacia el sur (Patagonia), empero siempre será necesario recorrer 1.300 kilómetros para llegar a la ciudad de Salta (noroeste), 1.000 kilómetros a la ciudad de Mendoza (en el centro oeste del país) o 914 kilómetros a la ciudad de Corrientes (noreste del territorio).

De allí que para los vuelos domésticos el avión se ha convertido en un instrumento eficaz y sumamente útil para los hombres de negocios, funcionarios y profesionales, o simplemente turistas que no desean perder el tiempo viajando.

Diarios y revistas son transportados diariamente en las cada vez más grandes bodegas de los modernos equipos de aeronavegación, hacia los nuevos mercados que, para productos tan perecederos como son las informaciones periodísticas impresas, pudieron ser incorporados merced al uso del avión.

Flores cortadas, frutas frescas, joyas, dinero y el correo postal han encontrado en este medio de transporte, la solución para el traslado a sitios lejanos en forma rápida y segura. La enumeración de productos beneficiados por este sistema es amplia.

CARACTERISTICAS

En razón de su preeminencia respecto de otras poblaciones del país, la estructura geovial en la

SERVICIOS INTERNACIONALES DE AEROTRANSPORTE COMERCIAL

(Aerolíneas Argentinas)

PAISES LIMITROFES

República Oriental del Uruguay: Montevideo - Punta del Este.

República Federativa del Brasil: San Pablo - Río de Janeiro

República de Chile: Santiago de Chile

República de Bolivia: La Paz - Santa Cruz de la Sierra

RESTO DE AMERICA

República del Paraguay: Asunción

República del Perú: Lima

República del Ecuador: Guayaquil

República de Colombia: Bogotá

República de Venezuela: Caracas

República de México: México

Estados Unidos de América: Nueva York - Los Angeles - Miami

República del Canadá: Montreal

PAISES TRANSATLANTICOS

Reino de España: Madrid

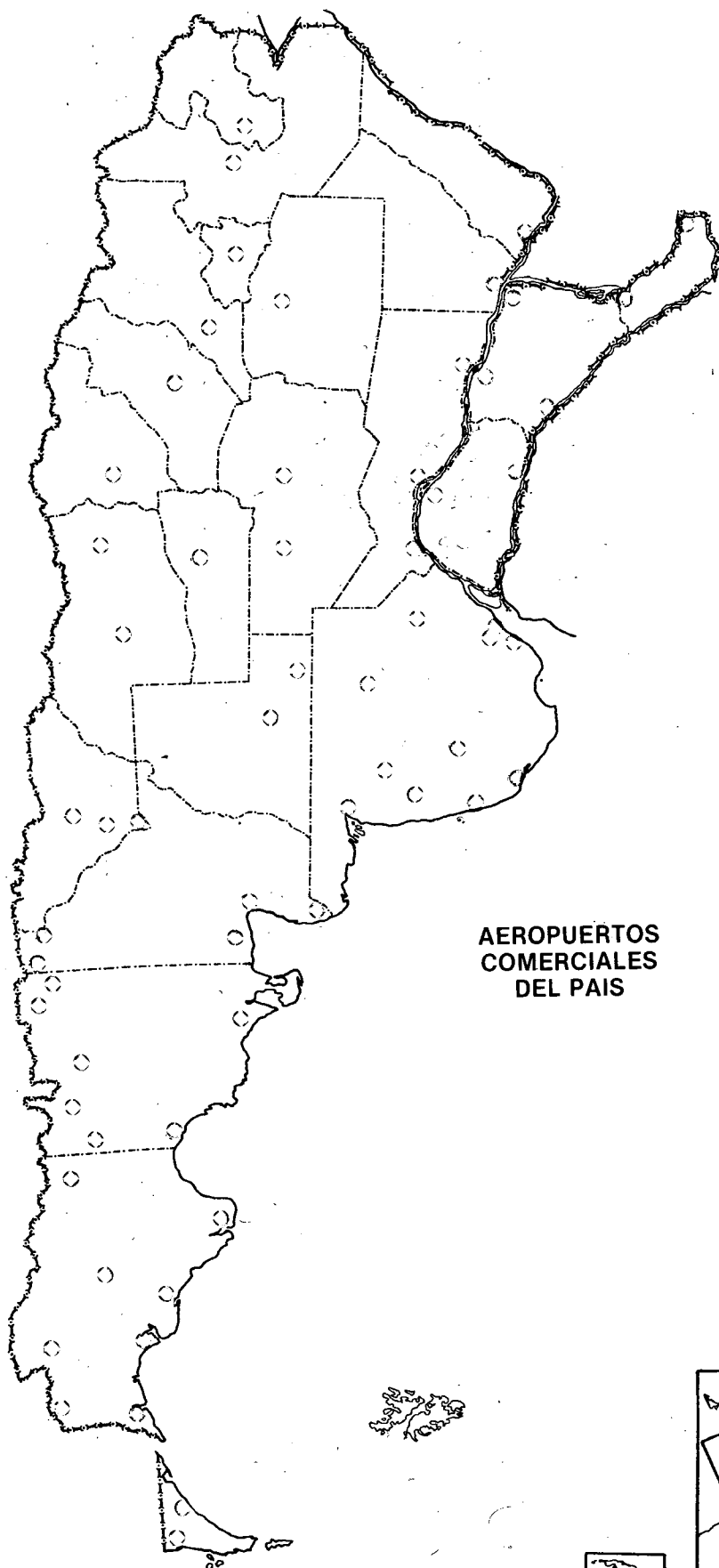
República de Italia: Roma

República de Suiza: Zurich

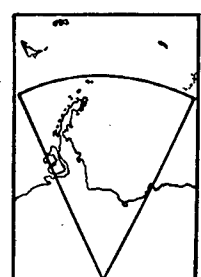
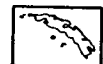
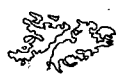
República de Sudáfrica: Ciudad del Cabo.

Local de Aerolíneas Argentinas en el hall del Aeroparque "Jorge Newbery".





**AEROPUERTOS
COMERCIALES
DEL PAIS**



Argentina es radial a partir de la Capital Federal. Sin embargo, en este aspecto la aviación comercial ha contribuido a quebrar en parte esa convergencia con la implantación de servicios que posibilitan la orientación del tráfico en un sentido direccional distinto de dicha estructura.

En efecto, aunque aquella estructura geovial no responde a las necesidades actuales del país, en los últimos años se ha observado por parte de la aviación una modificación significativa en las prestaciones aéreas.

Con los servicios establecidos entre Mendoza y San Carlos de Bariloche (centro oeste y sudoeste del territorio) así como Trelew-Esquel (atlántico patagónico - sur andino) y sus respectivas combinaciones, la aviación comercial ha posibilitado la reorientación del tráfico, interrelacionando las diversas regiones ya sea por concurso de sus servicios o en combinación con los medios existentes de superficie.

Mientras tanto, un número importante de ciudades se comunican con Buenos Aires, de tal modo que es posible realizar un viaje ida y vuelta en el día, desde cualquiera de los puntos de conexión.

Donde ello no es posible, existen servicios que aseguran el retorno al día siguiente.

Tal celeridad en el transporte aéreo, que alcanzaba a pocas ciudades antes de 1970, mejoró notablemente las relaciones comerciales entre las diferentes poblaciones servidas, produciendo a la vez singulares mejoras en la vida de las áreas de influencia de las ciudades conectadas por el transporte aerocomercial.

En efecto, al crecer la cantidad de frecuencias semanales y la cantidad de frecuencias diarias posibilitó el uso continuado del avión en el transporte de cargas, logrando una mayor comercialización de productos que, como las frutillas de Santa Fe y Corrientes, tuvieron hasta entonces un reducido mercado por carecer de medios rápidos de comunicación con Buenos Aires, centro de consumo y de redistribución de ese producto.

En general el efecto benéfico del transporte aerocomercial en la Argentina, en lo referente al desarrollo global de la economía, puede observarse en la mayor rapidez en el servicio postal, en la más pronta reposición de repuestos de maquinarias, o en los efectos directos que sobre algunos rubros de comercialización ha promovido.

Ilustrativo es para el caso el crecimiento logrado por el centro de turismo internacional de San Carlos de Bariloche (ver nota sobre turismo en es-

te número), el que expone las características de un modelo acelerado y la participación que le ha cabido al transporte aéreo en él.

SOPORTE LEGAL

La aviación aerocomercial en el país tiene sustento para su desarrollo en el denominado Plan Nacional de Transporte que, para el sector en cuestión, tiene por objetivo lograr un sistema eficiente y apto para la integración física del territorio y el desarrollo nacional; el incremento del tráfico regional y la comunicación con los demás países, transportando por la bandera argentina el mayor porcentaje posible del tráfico aéreo internacional.

Precisamente en este último aspecto, la Argentina continuará buscando el equilibrio entre los tráficos de diferentes banderas; participando en organismos internacionales relativos a la aviación comercial para proteger los intereses nacionales; procurando la mayor participación en el tráfico regional de las empresas de los países involucrados; facilitando el equipamiento adecuado de las empresas nacionales, tendiendo a la normalización del material de vuelo; manteniendo el desarrollo de servicios aéreos internos sobre rutas troncales, que unen los principales centros socio-económicos del país, de manera que satisfagan las necesidades del público operando las empresas en condiciones de autosuficiencia y regulando la concurrencia de la empresa estatal con la privada a fin de obtener la máxima eficiencia global.

Esta política también tiende a promover el establecimiento de líneas aéreas de segundo nivel (de alimentación y fomento) de alcance regional, eficientes y adecuadas a las necesidades, dando prioridad a la región noroeste.

De esta manera también se alentará a los gobiernos provinciales con el fin de coordinar e incrementar el transporte interno e internacional del correo aéreo, la utilización de bodegas argentinas en el transporte de carga aérea en el orden internacional, tanto en las operaciones mixtas como en las de carga pura.

SERVICIOS

Media docena de compañías están autorizadas a explotar en el país servicios regulares de transporte de pasajeros y cargas. Dentro de las fronteras o de cabotaje figuran Aerolíneas Argentinas (estatal), Líneas Aéreas del Estado (atendida por la Fuerza Aérea), Austral Líneas Aéreas (transitoriamente a cargo del Estado), Líneas Aéreas Priva-

das Argentinas, y las regionales Aerochaco y Transportes Aéreos Neuquén.

En lo que hace al transporte internacional, la bandera está representada por Aerolíneas Argentinas. En realidad puede señalarse que, con el correr del tiempo, esa empresa de propiedad del Estado se ha convertido, de alguna manera, en el eje del desarrollo de la aeronáutica comercial del país.

ORIGENES

Aerolíneas Argentinas es el resultado de sucesivas fusiones y transformaciones de compañías que le precedieron en el transporte aerocomercial, desde que en 1927 inició sus actividades en el país la empresa Aeroposta Argentina, para el transporte de correspondencia.

Esta compañía, creada por iniciativa de la Compagnie Générale Aeropostale de Francia, en 1936 se transforma en una línea aérea de capitales íntegramente argentinos.

Desde los primitivos monomotores "Laté 25" con capacidad para 4 pasajeros, hasta los Boeing 747 "Jumbo Jet" de la actualidad, además de los años pasaron numerosos modelos de avión.

Con aeroplanos trimotores Junkers 52, con capacidad para 17 pasajeros, en 1937 la antecesora

de Aerolíneas Argentinas cubría desde la estación aérea bonaerense de General Pacheco, diversas rutas patagónicas.

Luego, en 1945, fue dispuesta la creación de otras tres empresas mixtas: Flota Aérea Mercante Argentina (F.A.M.A.) para atender vuelos internacionales; Zona Oeste y Norte de Aerolíneas (Z.O.N.D.A.) para vincular esas regiones con la Capital Federal, y Aviación del Litoral Fluvial Argentino (A.L.F.A.) que conectó a Buenos Aires con las provincias del litoral y ciudades de las repúblicas del Uruguay y Paraguay.

Estas compañías pasan en 1949 al patrimonio nacional y el 7 de diciembre del año siguiente se fusionan para dar lugar a Aerolíneas Argentinas Sociedad del Estado. Hoy día cuenta con 35 aviones a reacción para cubrir 261 servicios de cabotaje semanales; 65 a países limítrofes y 19 internacionales.

En el ámbito privado, ocurre otro tanto. En 1957 surgen dos empresas privadas de aerotransporte: Aerotransportes Litoral Argentino (A.L.A.) con cabecera en Rosario, y Austral con base en Buenos Aires. En 1964 se unen operativamente y en 1971 se fusionan en una sola empresa: Austral Líneas Aéreas (A.L.A.), en la actualidad transitoriamente a cargo del gobierno. Esta línea atiende tráficos de cabotaje y con el Uruguay.

En un segundo nivel, funciona Líneas Aéreas del Estado (L.A.D.E.) una compañía de fomento

Vista parcial de la sala de espera del Aeroparque "Jorge Newbery".



Otro aspecto de la sala de espera del Aeroparque Metropolitano





Avión Boeing de Aerolíneas Argentinas

del transporte aéreo que tiene por objeto comunicar lejanos puntos del territorio argentino. Sus servicios hoy día están orientados hacia ciudades patagónicas.

La empresa Aerochaco, con cabecera en la ciudad de Resistencia (capital de la provincia del Chaco), inició sus actividades en 1959 y cumple sus servicios en las regiones Noroeste, Noreste y Cuyo.

Líneas Aéreas Privadas Argentinas (L.A.P.A.), comenzó a operar en 1978 cubriendo rutas dentro de la Provincia de Buenos Aires, habiendo conectado también a ciudades de la provincia de Río Negro.

El año pasado, finalmente, fue autorizada a operar la empresa Transporte Aéreo Neuquén (T.A.N.) para unir a Neuquén con Colonia Catriel y San Rafael (Mendoza), zonas éstas ricas en petróleo.

El transporte aéreo en la Argentina es, quizá, uno de los sectores que mayor crecimiento experimenta en la economía nacional. En las postrimerías de la década del 70 ya había superado en un 20 por ciento la demanda total dirigida a empresas de bandera del país, cuando la media mundial es de aproximadamente del 7 por ciento.

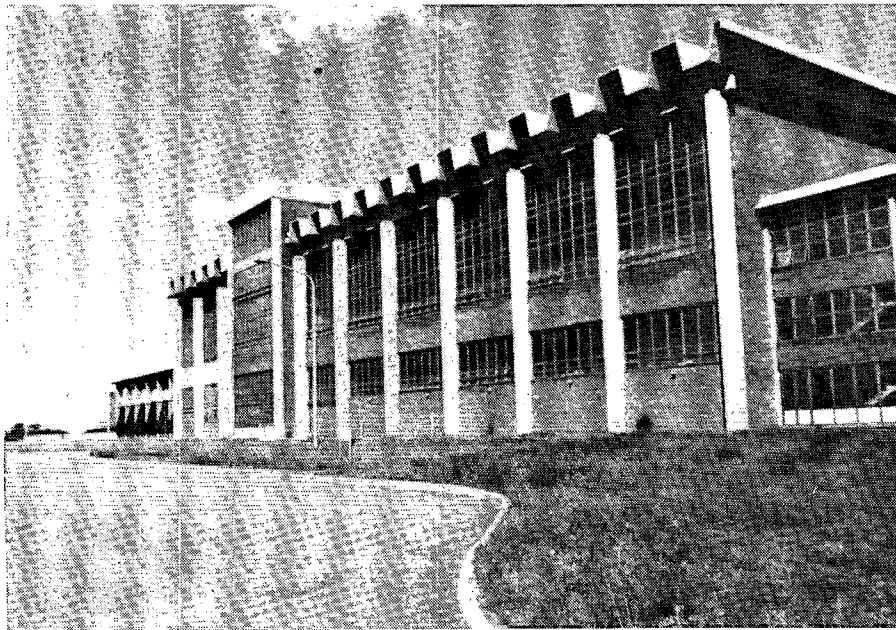
Un factor de relevancia en esta singular evolu-

ción es la cada vez mayor preferencia del público por el denominado "consumo de viajes" y, dentro de los diversos servicios ofrecidos, por el medio aéreo en particular.

Nuevas escalas en las rutas internacionales, más aeropuertos en ciudades del interior y el creciente interés por el uso de este medio de transporte para determinadas categorías de usuarios (hombres de negocios, turistas, etc.), junto con la modernización de los equipos de vuelo, han logrado en los últimos años una verdadera transformación de la aeronáutica comercial del país.

Esto ha hecho que la Argentina ocupe un lugar destacado en la aviación comercial mundial. Según estimaciones de la Organización de la Aviación Civil Internacional (O.A.C.I.), sobre 132 países encuestados en 1975, la Argentina se hallaba ubicada, entonces, en el 24° lugar en términos de tráfico en toneladas/kilómetro de carga total aerotransportada. Medido por pasajeros/kilómetro figura en la 19ª posición.

La dilatada extensión de su territorio, simultáneamente con las distancias que separan al país de los grandes centros mundiales de los negocios, de la cultura y el turismo, sumados a la tendencia general de acortar los tiempos de viaje, han facilitado, decididamente, el auge de la aeronáutica comercial del país. ◦



Fábrica de coagulantes en el Establecimiento Potabilizador de Agua, en Bernal, provincia de Buenos Aires.

Más de 6 billones de pesos invertidos en los últimos diez años.

LAS OBRAS SANITARIAS EN EL CONGLOMERADO BONAERENSE

Una inversión superior a los 6 billones de pesos ha realizado Obras Sanitarias de la Nación en los últimos diez años para la atención del aprovisionamiento de agua y del desagüe cloacal del conglomerado bonaerense, que cuenta con una población de unos diez millones de habitantes.

La prestación de estos servicios, indispensable para el cotidiano vivir, requiere un permanente cuidado ya que hay que atender las actuales redes, como así también prever las futuras necesidades en la materia, acompañando al crecimiento de la población.

La empresa Obras Sanitarias de la Nación es una entidad autárquica dependiente del Ministerio de Obras y Servicios Públicos. Su misión y función es

la de proyectar, construir y explotar servicios de provisión de agua potable y de desagües, controlar la contaminación de los recursos hídricos en la medida que pueda afectar la calidad de sus fuentes de provisión, controlar por intermedio de sus laboratorios la calidad de agua que provee y la de los líquidos residuales, colaborar en los estudios necesarios para determinar el impacto ambiental de las grandes obras hidráulicas y controlar la ejecución de las obras sanitarias domiciliarias.

ESTABLECIMIENTO POTABILIZADOR GENERAL SAN MARTIN

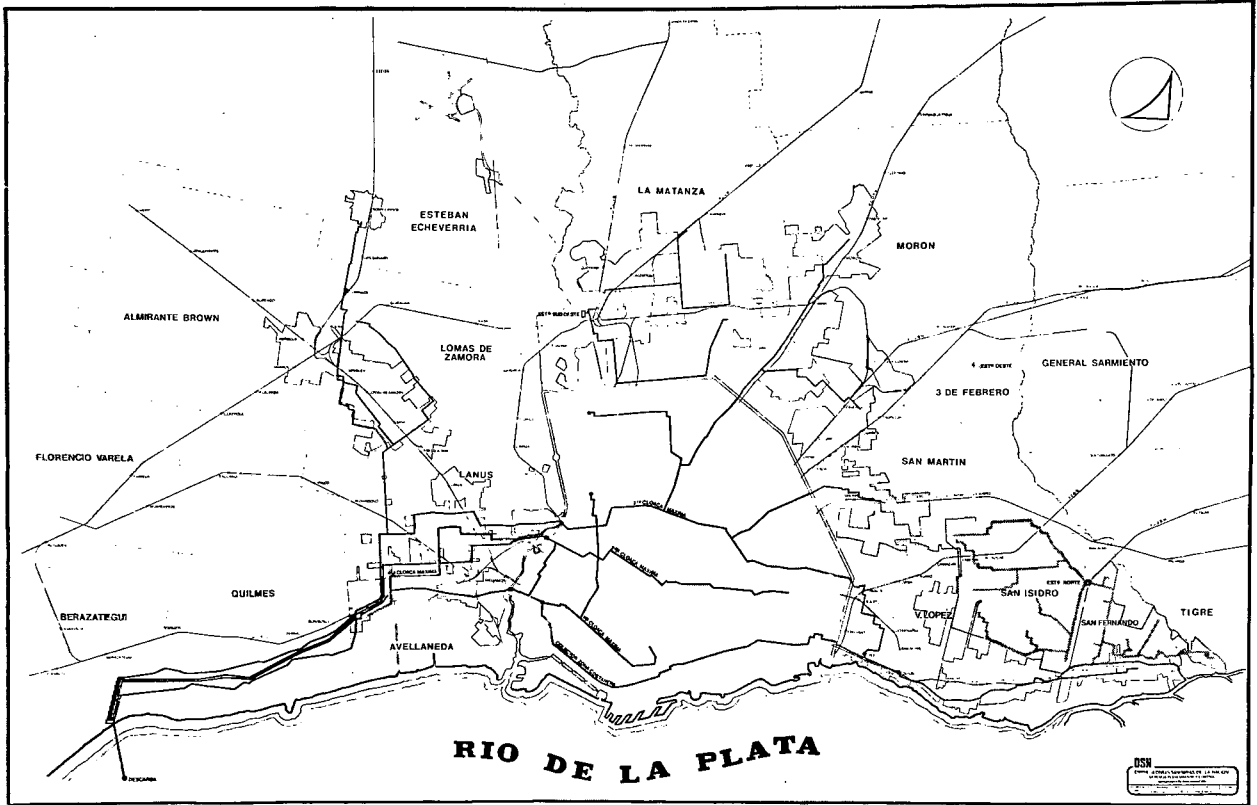
Para el cumplimiento de sus funciones Obras Sanitarias de la

Nación cuenta con el Establecimiento Potabilizador General San Martín, en el barrio de Palermo de la ciudad de Buenos Aires, con una capacidad de tratamiento de agua de 4.000.000 metros cúbicos diarios (Ver nota aparte).

Para llegar a esta capacidad, la empresa ha debido realizar diversas obras de mantenimiento que le permiten una atención adecuada para la población de la metrópoli y del ejido conurbano que conforman los habitantes de los partidos del Gran Buenos Aires.

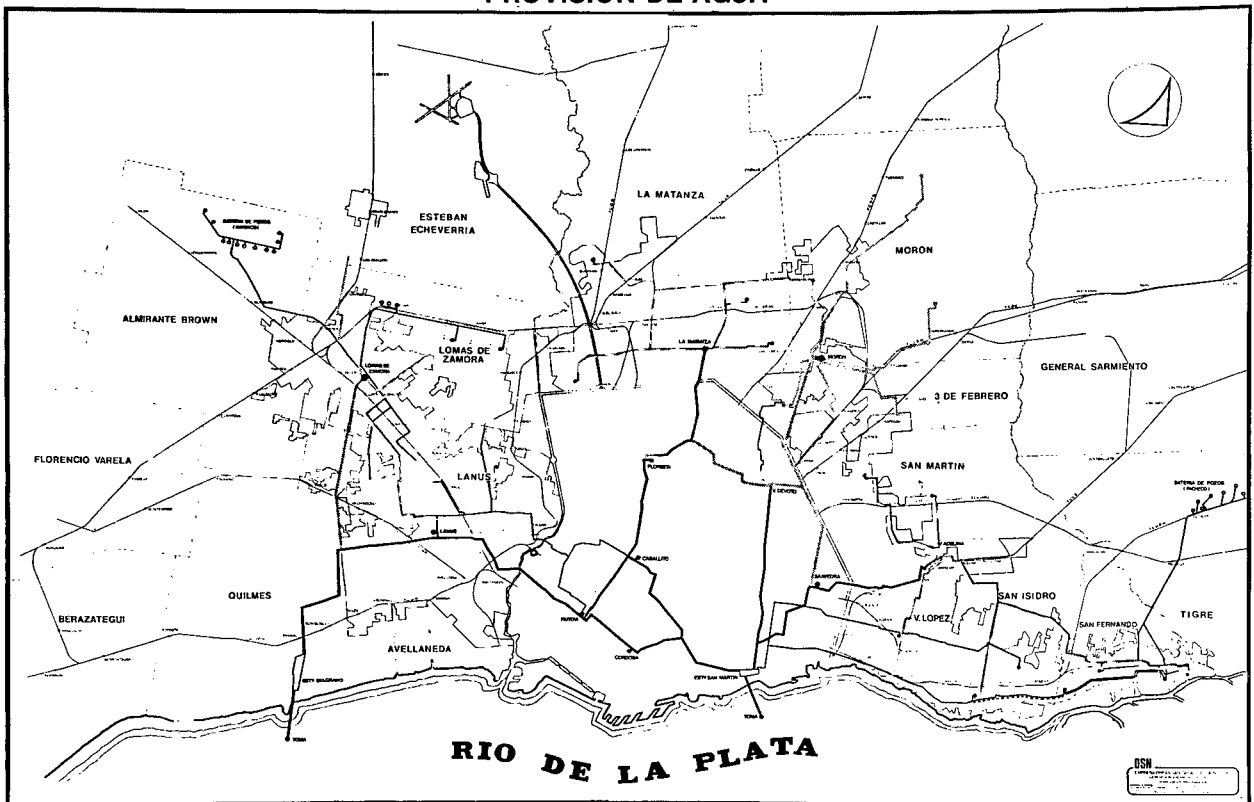
Entre las obras realizadas pueden citarse la Estación Elevadora de Agua Cruda, a un costo de 235.000 millones de pesos; Torre de toma en el Río de la Plata, con una inversión de 185.000 millones de pesos; Equipos Do-

DESAGUE CLOACAL



Radio servido
 Obra en construcción
 Obra programada
 Obra existente
 Cuenca del Estº norte

PROVISION DE AGUA



Radio servido
 Obra en construcción
 Obra programada
 Obra existente
 Depósito y estación elevadora
 Estación elevadora

sificadores Electromecánicos, a un costo de 5.400 millones de pesos; la provisión y montaje de una planta de secado y molienda de tierra laterítica, con un costo de 30.000 millones de pesos.

Además, la instalación de Cañerías Maestras en los barrios de Belgrano, Saavedra, Chacarita Norte, Puerto Nuevo y Almirante Brown y cañerías de refuerzo en Caballito y Floresta, a un costo de 67.000 millones de pesos. Estas obras tienen la finalidad de mejorar la distribución, elevando las presiones en la red de las zonas servidas y que permiten la incorporación de nuevas áreas al servicio.

Asimismo merece citarse el Río Subterráneo (tubería conductora de gran tamaño) Paitoví-Floresta y la estación elevadora Floresta, obra que demandó una inversión de 935.000 millones de pesos. Esta es una obra básica de conducción de agua potabilizada destinada a transportar los caudales a distribuir desde Caballito y Floresta, así como beneficiar mediante la prolongación hasta el Partido de La Matanza en el sudeste del Gran Buenos Aires, a una población superior al millón de habitantes.

El Río Subterráneo Belgrano-Saavedra-Villa Adelina y estaciones elevadoras Saavedra y Villa Adelina, son obras de conducción de agua potabilizada que fueron destinadas a dar solución al abastecimiento de los partidos de la zona norte del Gran Buenos Aires. Esta obra demandó una inversión de 1,58 billones de pesos.

El Establecimiento Potabilizador Bernal y Río Subterráneo Bernal-Lanús son otras obras de singular importancia destinadas a solucionar integralmente el abastecimiento de agua potable al sud del aglomerado bonaerense, mediante el Establecimiento que en su primera etapa tiene una capacidad de tratamiento de un millón de metros cúbicos diarios, pero que podrá duplicarla en el futuro, y el Río Subterráneo para transportar esos caudales hasta la Estación Elevadora Lanús. El costo de esta obra es de 1,3 billones de pesos.



Decantadores del Establecimiento Potabilizador de Bernal, provincia de Buenos Aires.

El Río Subterráneo Paitoví-Lanús y la Estación Elevadora Lanús se construyeron como refuerzo del servicio de provisión de agua en la zona sud del aglomerado bonaerense y su vinculación entre los Establecimientos Potabilizadores General San Martín y General Belgrano. En estas obras se invirtieron 460.000 millones de pesos.

Cabe agregar que Obras Sanitarias de la Nación continúa en la realización de sus trabajos específicos para el aprovisionamiento de agua potable, con la construcción de diversas obras como ser el Río Subterráneo de La Matanza y la Estación Elevadora de La Matanza y la ampliación de la red distribuidora en ese Partido y refuerzos de cañerías maestras en las Estaciones Elevadoras Saavedra y Floresta y refuerzos provisionales de agua a Ciudadela Norte y Caseros, obras en la que lleva invertido más de 400.000 millones de pesos.

DESAGÜE CLOACAL

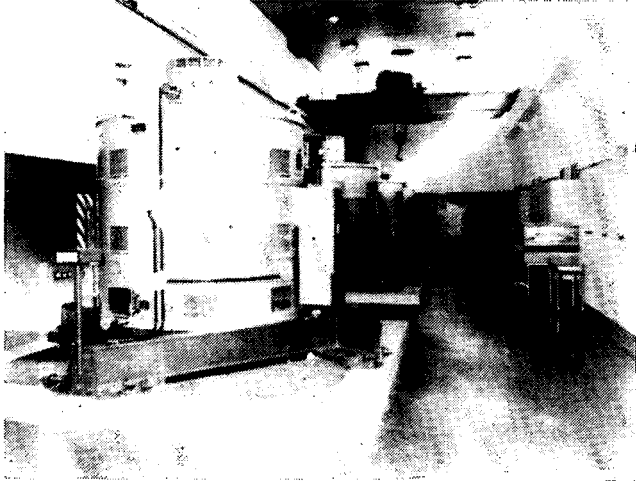
La otra tarea que desempeña Obras Sanitarias de la Nación es la relacionada con el sistema de desagüe cloacal, que cuenta con un extenso tendido de redes de cañerías hasta los Establecimientos Wilde y Berazategui, ambos en el sur del Gran Buenos Aires, donde funcionan, respectivamente, la Cuarta Estación de Líquidos y la Estación de Descarga cloacal.

En este aspecto cabe destacar entre las últimas realizaciones la provisión y montaje de instalaciones electromecánicas en la Estación Central de Bombeo de Líquidos Cloacales Boca y Barracas, obras que demandaron una inversión de 13.300 millones de pesos. Estas instalaciones sirven para elevar los líquidos cloacales.

Obras de desagüe cloacal en Flores Sud en las que se invirtieron 9.000 millones de pesos. Su construcción permitió incorporar al servicio de desagües cloacales a una amplia zona de la Capital Federal mejorando el nivel de vida de la población beneficiada.

La Cuarta Cloaca Máxima desde el Establecimiento Wilde hasta la descarga en Berazategui, que demandó una inversión de 800.000 millones de pesos. Esta obra está destinada a la conducción del efluente cloacal de la Capital Federal y Gran Buenos Aires hasta su descarga subfluvial.

El Establecimiento Depurador de Líquidos Cloacales "Sud-Oeste" cuya finalidad es conducir los efluentes cloacales de la Ciudad General Martín de Güemes y zonas vecinas de los partidos de La Matanza, Tres de Febrero y Esteban Echeverría y efectuar el tratamiento completo de los mismos. o



Sala de motores de la estación elevadora

Fue incorporada al servicio, en el Establecimiento Potabilizador General San Martín, en Palermo, ciudad de Buenos Aires, una Estación Elevadora de Agua Cruda de muy importantes características funcionales y técnicas.

La Nueva Estación Elevadora figura entre las cinco más grandes del mundo. Comparable con las existentes en ciudades densamente pobladas, como las de Tokio, Chicago y San Pablo, permitirá la optimización del ingreso del agua proveniente del Río de la Plata, el proceso de potabilización del vital elemento para ser librado al consumo público.

Significará así un notable mejoramiento en cuanto al aumento del volumen del agua tratada, ya que la capacidad de la estación inaugurada, sumada a la existente, permitirá el tratamiento de 4.000.000 de metros cúbicos de agua cruda por día.

En cuanto al monto de la obra, elocuente detalle en cifra de su importancia, ha sido de 22 millones de dólares.

Asimismo, la obra civil correspondiente a las cámaras y edificio de la sala de motores y bombas, demandó la utilización de 7.100 metros cúbicos de hormigón armado y 1.000 toneladas de hierro. La excavación impuso

la extracción de 28.000 metros cúbicos de tierra.

OTROS DETALLES TECNICOS

La nueva Estación Elevadora de Agua Cruda tiene una capacidad de 120.000 metros cúbicos por hora, estando constituido el equipo elevador por cinco bombas centrífugas de eje vertical, tipo rotor sumergido, con capacidad de 24.000 metros cúbicos por hora cada una.

Las bombas son accionadas por motores eléctricos verticales trifásicos asincrónicos, que trabajan a una tensión de 6.600 voltios, de 1.350 caballos de fuerza y 375 revoluciones por minuto.

Las operaciones para la puesta en marcha de todos los equipos, como así también de sus controles, se efectúa desde una consola central, ubicada en recinto separado al de la sala de bombas.

Las bombas reciben el agua del Río de la Plata a través de un conducto subfluvial situado a 1.200 metros de la costa, frente al Aeroparque de la Ciudad de Buenos Aires. El conducto desemboca en cinco cámaras de aspiración, a 14 metros de profundidad, una por cada bomba. Estas cámaras pueden quedar independizadas por el acciona-

Aumentará la capacidad de tratamiento del agua a 4.000.000 de metros cúbicos por día en Buenos Aires.

miento de compuertas, y ser inspeccionadas por un tubo de acceso, desde el exterior.

INSTALACIONES AUXILIARES

Debe sumarse a esta realización un puente grúa, con capacidad para elevar 25 toneladas para utilizar en las eventuales maniobras de montaje y desmontaje de los equipos.

Además, una grúa, con capacidad de 18 toneladas, pluma telescópica con elevación máxima de 25 metros, para operar sobre los grupos de compuertas y la protección contra incendios se efectúa a través de 39 detectores térmicos y 13 óptimos de humo, todos sincronizados con alarmas ópticas y acústicas.

PARTICIPACION EMPRESARIA

La firma constructora de la obra es Jorge Libedinsky S.A. que tuvo a su cargo la conducción de todos los subcontratos. Los motores fueron fabricados por SIAM, las bombas por C.S.B. (Compañía Sudamericana de Bombas), el puente grúa por SERMA S.A. y las cañerías por la firma ARFIN S.A.

En cuanto a las bombas, como así los motores eléctricos que las impulsan, puente grúas, transformadores, cañerías y tableros fueron fabricados por la industria nacional. ◻

20.000 HECTAREAS DE PLANTAS AROMATICAS Y MEDICINALES

Un cultivo que se desarrolló después de la II Guerra Mundial

Las especies vegetales conocidas con el nombre genérico de aromáticas y medicinales, integran un importante grupo que tiene por característica principal la de contener en diversos órganos —hojas, flores, semillas, frutos, etc.— o en toda la planta, ciertos principios activos como alcaloides, esencias, glucósidos, resinas, etc., de muy variado empleo.

Tales plantas resultan de gran importancia para numerosas industrias pudiendo mencionarse, entre éstas, las dedicadas a la elaboración de productos alimenticios, caramelos, pastillas, helados, galletitas, bombones, masa, licores, cervezas, bebidas sin alcohol, vinos especiales (tónicos o cordiales), quesos, manteca, salsas, condimentos, perfumes, jabones, dentífricos, lociones, extractos, talcos, cosméticos, productos químico-farmacéuticos, productos de higiene, detergentes, etc.

Igualmente en herbolaria muchas de ellas tienen empleo, solas o en mezclas, en diferentes proporciones, para preparar infusiones con propiedades diuréticas, colagogas, estomacales, sudoríficas, antiasmáticas, etc.

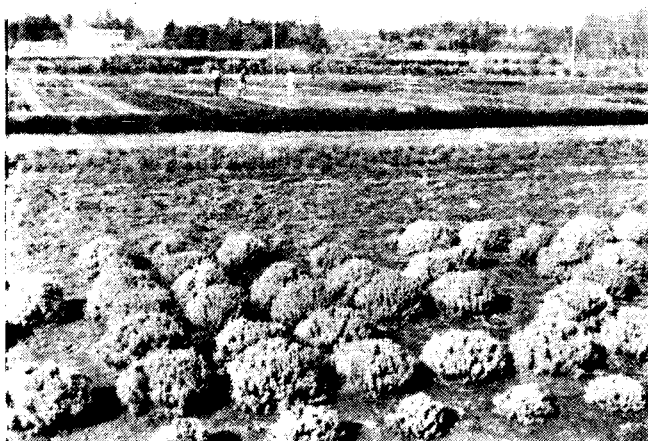
El cultivo de estas especies ha tenido en la Argentina un progresivo desarrollo a partir del comienzo de la última guerra mundial, en que el aislamiento de los principales centros productores mundiales, con inevitables consecuencias desfavorables, determinó la necesidad de procurar el propio autoabastecimiento de materia prima.

Hasta el año 1939 la superficie total ocupada era poco significativa y conforme los datos del Censo Agropecuario de 1937 solamente existían en el país 61 hectáreas, correspondiendo 48 al anís y 13 al comino. En años posteriores estas dos especies se fueron difundiendo en las provincias andinas, y se instalaron otras en distintos lugares del país, cuya evolución a través de los años ha tenido cambiantes alternativas. Actualmente la superficie total se estima en alrededor de 20.000 ha.

Cabe señalar que la implantación y el desarrollo de estos cultivos se fue realizando venciendo muchas dificultades y si bien se registraron numerosos fracasos, no es menos cierto que los que demostraron tener mejor adaptación y mayor grado de aceptación comercial, se fueron incrementando paulatinamente hasta llegar a constituir, en

Drogas Crudas

| Año | Vegetales | | Esencias | |
|------|-----------|-----------|----------|------------|
| | Kg. | Dólares | Kg. | Dólares |
| 1971 | 2.976.488 | 1.519.469 | 322.132 | 2.070.745 |
| 1972 | 3.363.724 | 1.804.697 | 351.774 | 2.053.951 |
| 1973 | 4.999.086 | 2.590.691 | 456.515 | 4.665.816 |
| 1974 | 3.400.922 | 2.966.956 | 492.792 | 5.661.501 |
| 1975 | 4.157.383 | 3.775.272 | 211.838 | 2.580.642 |
| 1976 | 4.808.969 | 2.469.942 | 309.075 | 2.616.177 |
| 1977 | 4.728.685 | 3.625.327 | 437.039 | 4.764.003 |
| 1978 | 4.582.000 | 4.712.578 | 737.783 | 7.950.870 |
| 1979 | 4.637.485 | 7.119.424 | 732.427 | 12.118.051 |
| 1980 | 5.512.881 | 8.967.864 | 932.047 | 27.239.088 |



Plantación de lavanda. Al fondo, cultivos de otras plantas aromáticas.



Cultivo de lemongrass.

conjunto, un interesante renglón para el mercado interior y el de exportación.

En tal sentido, los cultivos instalados, corresponden, entre otras a las siguientes especies: anís, comino, coriandro, hinojo, lavanda, lemon grass, citronela, manzanilla, menta piperita, menta japonesa, mostaza, mejorana, orégano, salvia común, salvia moscatel, vetiver, yerbabuena, hisopo, etc.

En forma paralela se originó la instalación de secaderos de yerbas diversas y destilerías para la extracción de esencias, de capacidad muy variable y generalmente acorde con la magnitud de los cultivos o de las especies motivo de explotación.

También fue y continúa siendo motivo de intensa utilización la recolección de numerosas especies espontáneas y subespontáneas como manzanilla, hinojo, chamico, doradilla, pasionaria, palo pichi, carqueja, peperina, cardo mariano, pichana, ambay, malva, gramilla, sarandí blanco, tomillo de la sierra, etc.

Finalmente, existen otras especies en que su aprovechamiento es consecuencia indirecta de cultivos realizados con otro destino principal como sucede con:

El **eucalipto**, cuya esencia se extrae de las hojas proveniente de árboles que han sido talados para el aprovechamiento de su madera;

El **alcaucil**, cultivado con fines hortícolas por sus frutos, pero que durante la época de vegetación se cosechan las hojas más desarrolladas con destino a la extracción de sus principios activos;

Los **frutos cítricos** (limón, naranja dulce, naranja amarga, mandarina, pomelo y toronja), de cuyas cortezas son extraídas importantes cantidades de aceites esenciales;

Las **flores de tilo** recogidas de árboles plantados con fines ornamentales o de sombra; los **estigmas de maíz** o "barbas de choclo" provenientes de plantas cultivadas con destino a la producción de grano; etc.

En la actualidad, algunas de las especies mencionadas precedentemente, abastecen en su totalidad los requerimientos del mercado interno y proveen excedentes para la exportación; en otros casos, el abastecimiento es sólo parcial supliéndose el resto de las necesidades por la importación. Todo ello podrá apreciarse al tratarse en particular a las principales especies. (Ver cuadros)

ANIS

(*Pimpinella anisum* L.)

USOS Y PROPIEDADES

Los frutos son utilizados como aromatizante y condimento de ciertos panes, galletitas, productos de confitería, licores y otros productos de repostería. La esencia como corrector del sabor en preparados medicinales, además de su aplicación en licorería y en productos de la alimentación.

PRODUCCION Y COMERCIO

Zonas de cultivo: provincias de San Juan (Calingasta, e Iglesia) y de Catamarca (Andalgalá, Belén, Capayán, Pomán, Tinogasta y Valle Viejo).

| Año Agrícola | Sup.Cult. (ha) | Rend. kg/ha | Producción (t) |
|--------------|----------------|-------------|----------------|
| 1976/77 | 640 | 625 | 400 |
| 1977/78 | 650 | 692 | 450 |
| 1978/79 | 630 | 677 | 420 |
| 1979/80 | 670 | 681 | 450 |
| 1980/81 | 630 | 680 | 415 |

Importación

| Años | Kilo-gramos | Dólares |
|------|-------------|---------|
| 1976 | — | — |
| 1977 | 25.578 | 20.943 |
| 1978 | 25.017 | 44.774 |
| 1979 | 18.945 | 26.946 |
| 1980 | 91.562 | 186.474 |

Exportación

| Años | Kilo-gramos | Dólares |
|------|-------------|---------|
| 1976 | 32.834 | 43.917 |
| 1977 | 55.100 | 68.514 |
| 1978 | 86.566 | 116.701 |
| 1979 | 2.020 | 6.684 |
| 1980 | 29.614 | 79.364 |

Las importaciones registradas en el último quinquenio han procedido de México, España y Chile. A su vez las exportaciones se han orientado, en primer lugar, hacia el Brasil y luego a Paraguay.

CITRONELA

(*Cymbopogon nardus Rendle*)

USOS Y PROPIEDADES

La esencia es muy empleada como base de perfumes para la fabricación de jabones, detergentes y artículos de tocador; asimismo como aromatizante de insecticidas y en preparados repelentes de mosquitos.

PRODUCCION Y COMERCIO

Zonas de cultivo: provincia de Misiones (Guaraní, 25 de Mayo, San Pedro y San Ignacio), teniendo como centro productor importante a la localidad de El Soberbio, donde numerosos pequeños alambiques procesan toda la materia prima procedente de esta especie y de otras dos como lo son la menta japonesa y el lemon grass.

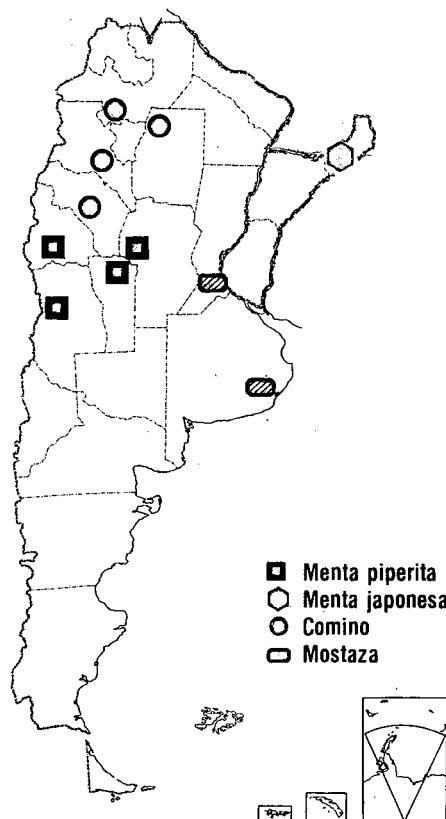
Superficie cultivada y producción: la superficie cultivada se estima en alrededor de 2.700 hectáreas con una producción, también estimada, de unos 300.000 kg.

Importación y exportación: no se realizan importaciones significativas de esta esencia. La producción argentina satisface totalmente los requerimientos del mercado interno, encauzándose anualmente importantes remanentes especialmente hacia México, Estados Unidos de Norteamérica, Francia y Uruguay, llegando a constituir un interesante renglón de exportación.

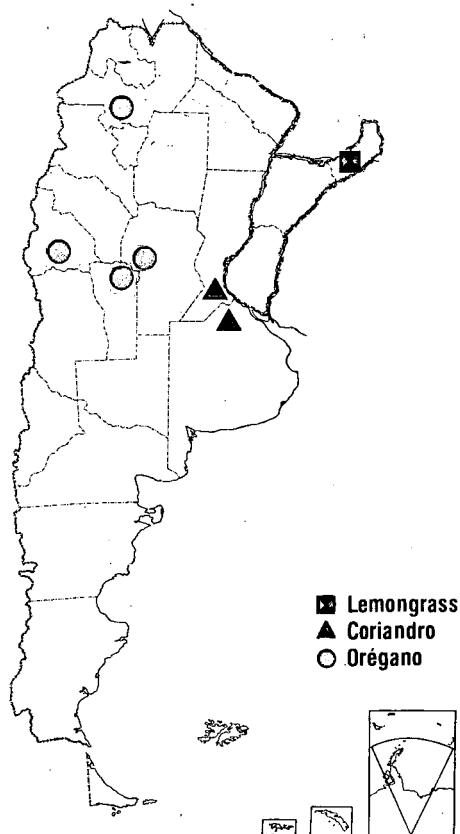
Exportación

| Año | Kilogramos | Dólares |
|------|------------|-----------|
| 1976 | 87.570 | 229.756 |
| 1977 | 78.240 | 263.401 |
| 1978 | 116.778 | 400.425 |
| 1979 | 90.232 | 398.319 |
| 1980 | 162.965 | 1.158.716 |

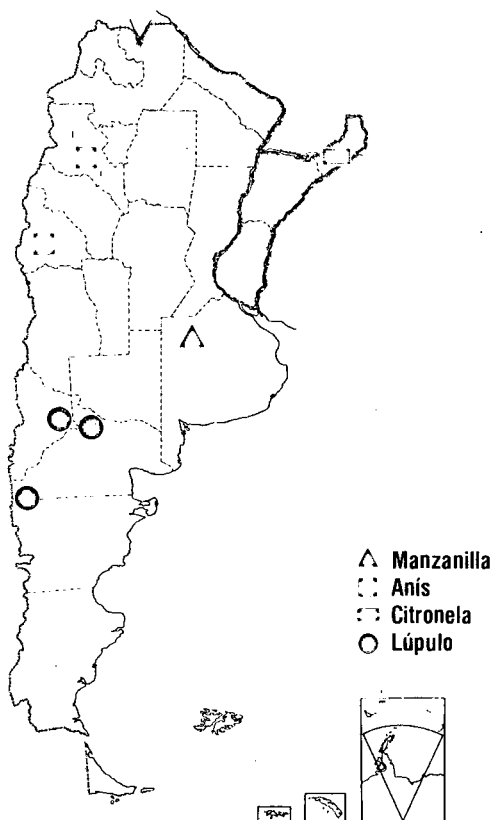
"ZONAS DE CULTIVO"



"ZONAS DE CULTIVO"



"ZONAS DE CULTIVO"



COMINO (*Cuminum cyminum* L.)

USOS Y PROPIEDADES

Los frutos tienen difundido empleo como condimento y aromatizante de panes, arroz, sopas, tipos especiales de quesos, salsas, facturas de cerdo, "curry powder", etc.; asimismo en la preparación de diferentes licores y como corrector del sabor en algunos preparados medicinales. La esencia en perfumería y licorería.

PRODUCCION Y COMERCIO

Zonas de cultivo: provincias de Salta (Cachi, Cafayate, Candelaria, La Poma, Molinos y San Carlos), La Rioja (Arauco, Gral. Lavalle y P.B. Luna), Catamarca (Andalgalá, Capayán, Pomán, Sta. María y Tinogasta) y Santiago del Estero (Pellegrini y Silipica).

Superficie cultivada y producción:

| Año Agrícola | Sup.Cult. (ha) | Rend. kg/ha | Producción (t) |
|--------------|----------------|-------------|----------------|
| 1976/77 | 1.140 | 531 | 600 |
| 1977/78 | 1.130 | 602 | 680 |
| 1978/79 | 1.100 | 636 | 700 |
| 1979/80 | 1.100 | 664 | 730 |
| 1980/81 | 1.200 | 609 | 725 |

Importación y exportación: no se producen importaciones. La producción nacional abastece

completamente el mercado interno, encauzándose los excedentes hacia el extranjero, especialmente Brasil, Bolivia, Paraguay y Chile.

| Año | Exportación | |
|------|-------------|-----------|
| | Kilogramos | Dólares |
| 1976 | 77.854 | 91.738 |
| 1977 | 158.554 | 280.870 |
| 1978 | 229.429 | 469.061 |
| 1979 | 307.140 | 1.031.212 |
| 1980 | 167.989 | 521.902 |

CORIANDRO (*Coriandrum sativum* L.)

USOS Y PROPIEDADES

Los frutos tienen su mayor uso como aromatizante o condimento de panes, pasteles, tortas, comidas diversas, cervezas, quesos, encurtidos, mortadela, "curry powder", mezcla de especias, etc. como asimismo en la elaboración del gin y de numerosos licores. Igualmente como corrector del sabor en preparaciones purgantes. La esencia, a su vez, encuentra aplicación en perfumería y en la preparación de licores.

PRODUCCION Y COMERCIO

Zonas de cultivo: en la actualidad, el cultivo de esta especie se realiza en el sud de la provincia de Santa Fe y en el norte de la de Buenos Aires, aunque esporádicamente ha sido cultivada en Jujuy, Misiones y otras zonas de la provincia de Buenos Aires. Se puede dar bien en toda la zona cerealera.

Superficie cultivada y producción: puede estimarse que oscila, según años, entre 400 y 800 hectáreas, con una producción variable entre 300 y 600 toneladas.

Importación y exportación: no se producen importaciones y el mercado interno se halla completamente abastecido con la producción nacional encauzándose los excedentes hacia Estados Unidos de Norteamérica, Brasil, Reino Unido y Alemania R.F.

| Año | Exportación | |
|------|-------------|---------|
| | Kilogramos | Dólares |
| 1976 | 366.299 | 76.798 |
| 1977 | 236.235 | 149.049 |
| 1978 | 1.348.767 | 853.001 |
| 1979 | 367.742 | 104.061 |
| 1980 | 382.882 | 143.559 |

HINOJO (*Foeniculum vulgare* Mill.)

USOS Y PROPIEDADES

Los frutos se emplean comúnmente como aromatizante o condimento de panes, sopas, comidas y base de pescado, galletitas, pasteles, postres, manufactura de pickles dulces, etc. y también como fuente de su esencia. Tiene aplicación en perfumería, licorería y en la fabricación de jabones.

PRODUCCION Y COMERCIO

Zonas de cultivo: existen, diseminados en el país, pequeños cultivos de esta especie, aunque la mayor parte de la producción que se registra procede del hinojo que crece silvestre a lo largo de camino, vías férreas, en potreros, etc. en distintos lugares de las provincias de Buenos Aires, Santa Fe, Córdoba, Mendoza, etc. Una pequeña parte se industrializa.

Superficie cultivada y producción: la producción resultante de la cosecha de las plantas que crecen silvestres. varía entre 300 y 500 toneladas. dependiendo estas oscilaciones, de la mayor o menor demanda que se produzca en los mercados extranjeros.

Importación y exportación: no se realizan importaciones. La producción antes mencionada abastece los requerimientos del mercado interno, encauzándose importantes excedentes hacia el extranjero, especialmente, Alemania R.F., Estados Unidos de Norteamérica y Brasil.

| Año | Exportación | |
|------|-------------|---------|
| | Kilogramos | Dólares |
| 1976 | 274.174 | 84.466 |
| 1977 | 286.713 | 146.402 |
| 1978 | 77.568 | 48.936 |
| 1979 | 61.190 | 68.833 |
| 1980 | 44.946 | 65.900 |

LEMONGRASS (*Cymbopogon citratus Stapf*)

USOS Y PROPIEDADES

El aceite esencial es muy empleado en la industria de perfumes, jabones, detergentes, iononas, metiliononas y en la síntesis de la vitamina A. También como materia prima para la separación de su componente más característico: el citral, muy apreciado como agente de sabor y para la preparación de perfumes y cosméticos.

PRODUCCION Y COMERCIO

Zonas de cultivo: provincia de Misiones (Guaraní, 25 de Mayo y San Javier), teniendo como centro importante la localidad de El Soberbio, sobre el Alto Uruguay.

Superficie cultivada y producción: en la actualidad se estima que la superficie cultivada cubre alrededor de 900 hectáreas, con una producción también estimada de unas 70 toneladas.

Importación y exportación: prácticamente no se registran en la actualidad importaciones de esta esencia. La producción nacional abastece los requerimientos del mercado interno y se encauzan algunas partidas, de volúmenes variables, hacia el exterior en especial forma a Chile, Estados Unidos de Norteamérica, México, Brasil, Francia, Perú y Uruguay.

Exportación

| Año | Kilogramos | Dólares |
|------|------------|---------|
| 1976 | 579 | 2.730 |
| 1977 | 250 | 1.738 |
| 1978 | 7.210 | 32.954 |
| 1979 | 344 | 1.953 |
| 1980 | 1.361 | 12.247 |

LUPULO (*Humulus lupulus L.*)

USOS Y PROPIEDADES

Su principal empleo es en la elaboración de cerveza, a la que comunica sabor amargo característico y perfume, a la vez que contribuye a una mejor conservación.

PRODUCCION Y COMERCIO

Zonas de cultivo: provincias de Río Negro (Gral. Roca y Bariloche), Neuquén (Confluencia) y Chubut (Cushamen).

Superficie cultivada y producción:

| Año Agrícola | Sup.Cult. (ha) | Rend. kg/ha | Producción (t) |
|--------------|----------------|-------------|----------------|
| 1976/77 | 340 | 764 | 260 |
| 1977/78 | 320 | 781 | 250 |
| 1978/79 | 320 | 780 | 227 |
| 1979/80 | 295 | 872 | 170 |
| 1980/81 | 210 | 826 | 140 |

Importación y exportación: no se producen exportaciones. La producción argentina no satisface las necesidades del mercado interno, que debe ser suplida con la importación de "conos" procedentes de Alemania y Estados Unidos. También se produce la importación de diversas partidas de extracto de lúpulo.

Importación de "conos"

| Año | Kilogramos | Dólares |
|------|------------|---------|
| 1976 | 32.912 | 127.327 |
| 1977 | 28.413 | 91.346 |
| 1978 | 12.179 | 41.151 |
| 1979 | 1.500 | 6.019 |
| 1980 | 7.052 | 67.154 |

MANZANILLA (*Matricaria chamomilla L.*)

USOS Y PROPIEDADES

Las flores tienen importante uso en la industria de licores y en la de especialidades medicinales formando parte, en esta última, de numerosos productos de acción antiflogística. También en mezclas de vegetales diversos para la preparación de infusiones teiformes y en la preparación de cosméticos por su acción desinflamante. La esencia en licorería, perfumería y cosmetología.

PRODUCCION Y COMERCIO

Zonas de cultivo: provincia de Buenos Aires (Pehuajó, Carlos Tejedor y T. Lauquen).

Superficie cultivada y producción:

| Año Agrícola | Sup.Cult. (ha) | Rend. kg/ha | Producción (t) |
|--------------|----------------|-------------|----------------|
| 1976/77 | 9.150 | 2.458 | 21.875 |
| 1977/78 | 7.750 | 1.188 | 6.500 |
| 1978/79 | 9.200 | 489 | 4.300 |
| 1979/80 | 8.700 | 2.476 | 20.800 |
| 1980/81 | — | — | — |

Importación y exportación: no se realizan importaciones. La producción argentina satisface en su totalidad el mercado interno, absorbiendo sus excedentes la exportación, que año tras años, en volúmenes significativos se orientan hacia países como Alemania R.F., Italia, Suiza, Países Bajos, Estados Unidos de Norteamérica.

Exportación

| Año | Kilogramos | Dólares |
|------|------------|-----------|
| 1976 | 962.135 | 675.410 |
| 1977 | 2.397.839 | 1.882.936 |
| 1978 | 1.984.805 | 2.483.881 |
| 1979 | 2.791.575 | 4.517.976 |
| 1980 | 2.895.664 | 5.243.503 |

MENTAS
(*Mentha sp.*)

USOS Y PROPIEDADES

a) **Menta piperita:** la esencia tiene importante empleo en la industria de licores, en la elaboración de pastillas y caramelos; también en la preparación de líquidos, polvos y pastas dentífricas y como aromatizante en pastelería, repostería y confitería. En la industria de especialidades medicinales para enmascarar sabores desagradables. Las hojas desecadas, a su vez, en licorería y en la preparación de infusiones telformes.

b) **Menta japonesa:** se emplea el mentol, separado de la esencia por enfriamiento. Tiene uso muy difundido en la industria de pastillas, en licorería y en perfumería, en la elaboración de productos de tocador como cremas de afeitar, lociones y pasta dentífricas, en la preparación de cigarrillos mentolados y en medicina por sus propiedades anti-sépticas y analgésicas.

PRODUCCION Y COMERCIO

Zona de cultivo:

a) **Menta piperita:** provincias de Córdoba (San Alberto y San Javier), Mendoza (San Carlos y Tunuyán), San Juan (Calingasta) y San Luis (Junín).

b) **Menta japonesa:** provincia de Misiones (Guaraní y 25 de Mayo).

Superficie cultivada y producción:

| Año Agrícola | Mentas Sup.Cult. (ha) | Producción (t) |
|--------------|-----------------------|----------------|
| 1978/79 | 1.400 | 12.300 |
| 1979/80 | 1.280 | 13.980 |
| 1980/81 | 855 | 11.100 |

Importación y exportación:

a) **Esencia de menta:**

Exportación

| Año | Kilogramos | Dólares |
|------|------------|---------|
| 1976 | 8.643 | 161.060 |
| 1977 | 33.692 | 532.142 |
| 1978 | 35.033 | 598.235 |
| 1979 | 40.174 | 974.163 |
| 1980 | 39.605 | 998.663 |

b) **Mentol.**

Exportación (1)

| Año | Kilogramos | Dólares |
|------|------------|---------|
| 1976 | 10.840 | 212.495 |
| 1977 | 11.546 | 212.953 |
| 1978 | 10.090 | 182.275 |
| 1979 | 1.270 | 20.612 |
| 1980 | 5.995 | 104.673 |

(1) **Mentol Natural**

c) **Hojas desecadas:** se trata de las hojas de *Mentha piperita*. La producción nacional abastece los requerimientos del mercado interno, encauzándose los excedentes hacia Alemania Federal, Francia, Suiza, Brasil y Venezuela.

Exportación

| Año | Kilogramos | Dólares |
|------|------------|---------|
| 1976 | 261.994 | 93.302 |
| 1977 | 6.140 | 5.057 |
| 1978 | 6.304 | 13.587 |
| 1979 | 11.762 | 40.210 |
| 1980 | 12.472 | 47.304 |

MOSTAZA BLANCA
(*Sinapis alba L.*)

USOS Y PROPIEDADES

Las semillas enteras o en forma de harina tienen su principal empleo en la preparación de condimentos en salsas, encurtidos, aderezos de pescado, rellenos, etc. El aceite fijo, obtenido por presión de las semillas, tiene empleo en la preparación de cosméticos, aceites para el cabello, preparados farmacéuticos, jabonería, etc.

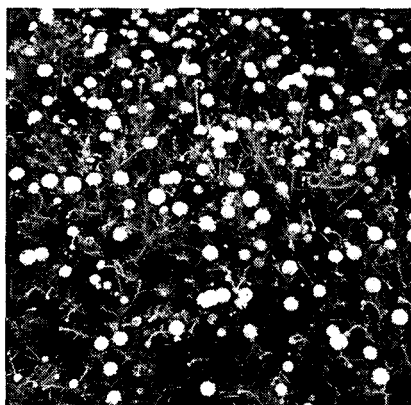
PRODUCCION Y COMERCIO

Zonas de cultivo: provincias de Santa Fe (Gral. López, Rosario, S. Gerónimo y San Lorenzo) y Buenos Aires (Mar Chiquita).

Superficie cultivada y producción:



Ejemplares en floración de orégano.



Ejemplares en floración de manzanilla romana.



Ejemplares de menta inglesa.

| Año Agrícola | Sup.Cult. (ha) | Rend. kg/ha | Producción (t) |
|--------------|----------------|-------------|----------------|
| 1976/77 | 500 | 324 | 115 |
| 1977/78 | 420 | 270 | 100 |
| 1978/79 | 270 | 289 | 65 |
| 1979/80 | 260 | 280 | 70 |
| 1980/81 | 630 | 560 | 112 |

Importación y exportación: la producción argentina abastece prácticamente todas las necesidades del mercado interno. No se realizan importaciones de semillas aunque esporádicamente pequeñas partidas de harina de mostaza y mostaza preparada se suelen introducir al país. En relación con la exportación cabe agregar que se ha producido el embarque de algunas partidas hacia el extranjero.

OREGANO (*Origanum vulgare L.*)

USOS Y PROPIEDADES

Las hojas desecadas son muy usadas como aromatizantes y condimento de conservas de pescado, mariscos rellenos, pollos, estofados, guisos, rellenos de empanadas, embutidos, salsas, para asados, bebidas aperitivos, etc. La esencia tiene empleo, aunque limitado, en perfumería y jabonería.

PRODUCCION Y COMERCIO

Zona de cultivo: provincias de Córdoba (San Alberto y San Javier), Mendoza (Guaymallén, Las Heras, Maipú, Lavalle, Rivadavia, S. Carlos, S. Martín, S. Rafael, Tunuyán, Tupungato), Salta (G. San Martín, La Viña, S. Carlos), San Luis (Junín), y San Juan (S. Lucía, Chumbas, Rawson y S. Juan).

Superficie cultivada y producción

| Año Agrícola | Sup. Cult. (ha) | Rend. kg/ha | Producción (t) |
|--------------|-----------------|-------------|----------------|
| 1976/77 | 500 | 1.700 | 850 |
| 1977/78 | 440 | 1.364 | 600 |
| 1978/79 | 400 | 1.500 | 600 |
| 1979/80 | 391 | 1.246 | 487 |
| 1980/81 | 138 | 1.735 | 170 |

| Años | Importación Kilogramos | Dólares |
|------|------------------------|-----------|
| 1976 | — | — |
| 1977 | — | — |
| 1978 | — | — |
| 1979 | — | — |
| 1980 | 457.224 | 1.008.135 |

| Años | Exportación Kilogramos | Dólares |
|------|------------------------|---------|
| 1976 | 442 | 1.325 |
| 1977 | 742 | 2.660 |
| 1978 | 19.910 | 22.648 |
| 1979 | 1.270 | 7.512 |
| 1980 | 701 | 12.809 |

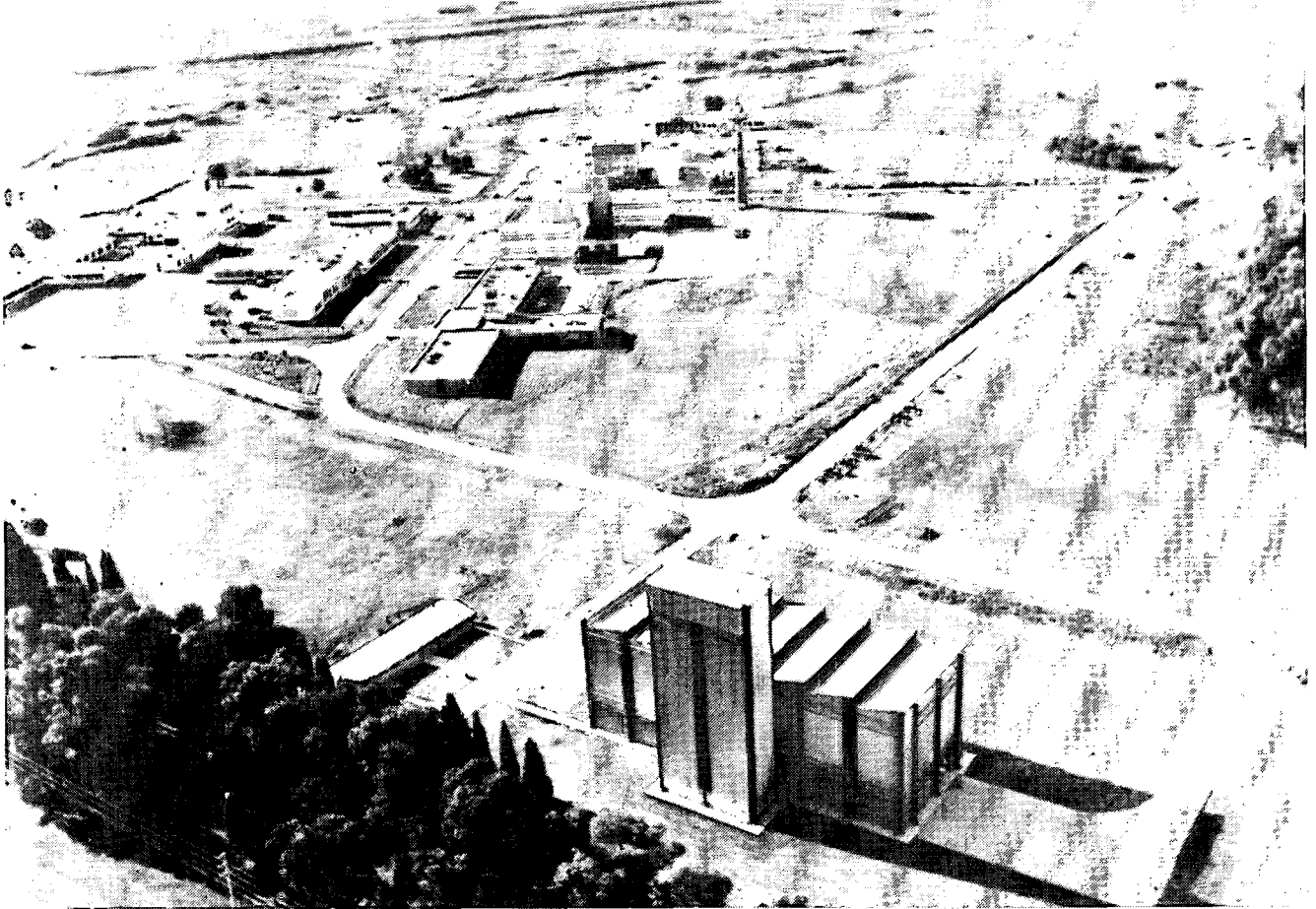
FIRMAS EXPORTADORAS

DROGAS CRUDAS VEGETALES (Manzanilla, Hinojo, Comino, Cardo mariano, Coriandro, Menta, etc.)

Argenflora S.C.P.A. - Juan B. Justo 8681 - Buenos Aires
 Argemilla S.A. - C. Pellegrini 143 - Piso 2° - Buenos Aires
 Baires Arg. S.A. - R.S. Peña 651 - Buenos Aires
 Buddensieg Arg. S.R.L. - Cangallo 729 - Piso 3° - Buenos Aires
 Casa Corazón Cueros S.R.L. - Urquiza 124 - Buenos Aires
 Coardeco S.R.L. - Paraná 740 - Buenos Aires
 Eduardo Lahitte S.A. - Mármol 1350 - Buenos Aires
 Exportadora Neuquina S.R.L. - Corrientes 3169 - Buenos Aires
 Fogola y Cia. S.A. - Defensa 223 - Buenos Aires
 Herbert A.H. Beherens S.R.L. - Córdoba 679 - Buenos Aires
 Ignacio Tennenbaum - Florida 520 - Buenos Aires
 Plantadroga S.A. - Defensa 229 - Buenos Aires
 Pampa Agropecuaria S.A. - R.S. Peña 651 - Buenos Aires
 Rigón S.R.L. - Venezuela 110 - Buenos Aires
 Rioplata S.R.L. - Ecuador 366 - Buenos Aires
 Setubal S.A.C.I.F. - Av. de Mayo 605 - Buenos Aires
 Bakirgian y Cia. - Alsina 1659 - Buenos Aires
 Miguel A. Castro e Hijos S.R.L. - Cóndor 1549 - Buenos Aires
 Segundo Rossi y Cia - Estados Unidos 338 - Buenos Aires

ACEITES ESENCIALES (Menta, Citronela, Naranja, Limón, Lemongrass, pomelo, etc.)

Bayer Arg. S.A. - Corrientes 316 - Piso 2° - Buenos Aires
 Citrex S.A.I.C. - Corrientes 1145 - Piso 5° - Buenos Aires
 Corporación Entrerriana de Citrus - Av. R.S. Peña 917 - Piso 2° - Bs. As.
 Enrique Lozano S.A. - Iberá 3229 - Buenos Aires
 Enys I.C. - Espeleta 1277/79 - Martínez, F.C.B.M. - Pcia. de Bs. As.
 Euma S.A. - Curupayti 1674 - Villa Adelina Bs. As.
 Eypar S.A.I.C.A. - Oliden 470 - Buenos Aires
 Fideco S.A. - Tucumán 240 - Buenos Aires
 Firmenich S.A.I.C. y F. - Gob. Vergara 2512/16 - Florida - Pcia. de Bs. As.
 Givaudan Arg. S.A. - Talcahuano 736 - Buenos Aires
 Industrias Químicas Angrex S.A. - Erezcano 2771 - Buenos Aires
 Juan Matas - B. de Irigoyen 190 - Piso 7° - Buenos Aires
 Narden Arg. SRL. - Lavalle 3635 - Buenos Aires
 Pindapoy S.A. - Lavalle 3161 - Piso 5° - Buenos Aires
 San Miguel S.A. - Cangallo 1259 - Buenos Aires
 Vicente Trapani - Casilla de Correo 247 - San Miguel de Tucumán
 Citricola Garupá S.A. - San Lorenzo 337 - Posadas - Pcia. de Misiones
 Citromax S.A. - Montevideo 496 - Piso 4° - Buenos Aires
 Sanderson Arg. S.A.C.I. - Esmeralda 1008 - Buenos Aires



Vista aérea del Centro Atómico Ezeiza. En primer plano el edificio del Circuito Experimental de Alta Presión, recientemente inaugurado.

Comisión Nacional de Energía Atómica

SE INAUGURO EL CENTRO EXPERIMENTAL DE ALTA PRESION

En el Centro Atómico Ezeiza de la Comisión Nacional de Energía Atómica (CNEA) fue inaugurado el Circuito Experimental de Alta Presión (CEAP), en cuyas instalaciones será posible ensayar temperaturas, presión y caudal refrigerante existentes dentro de un reactor de potencia a fin de verificar el diseño de sus componentes.

Los componentes mecánicos de los circuitos primario y secundario, y los de instrumentación y control de proceso, fueron donados por el Centro de Investigaciones Nucleares de Karlsruhe,

Alemania Federal, dentro del marco del convenio de cooperación nuclear argentino-germano.

En el Circuito Experimental de Alta Presión será posible probar los componentes críticos del circuito hidráulico de reactores, tales como bombas de gran caudal y potencia, sellos y válvulas de múltiples aplicaciones.

Además puede ser adaptado para simular procesos termohidráulicos y mecánicos, para efectuar experiencias de comportamiento de componentes y

equipos similares requeridos por la industria convencional (no nuclear), contribuyendo a solucionar fallas o mejorar diseños.

El CEAP es una herramienta básica para el manejo independiente de la ingeniería de los elementos combustibles, como así también la de otros componentes de una central hidroeléctrica.

Su utilización permitirá verificar el comportamiento estructural de los elementos combustibles en las condiciones de pre-

sión, temperatura y caudales similares a los existentes en el núcleo del reactor.

Este circuito experimental será utilizado en forma inmediata en ensayos para la optimización de los elementos combustibles de la Central Nuclear Atucha I y para el desarrollo de elementos combustibles de la Central Nuclear Atucha II, cuya responsabilidad ha asumido la Comisión Nacional de Energía Atómica.

Se prevé además la incorporación de un canal de ensayo adicional que permitirá probar elementos combustibles del tipo Candú para la Central Nuclear Embalse. La utilización de esta instalación no se agota con el ensayo y desarrollo de elementos combustibles. En ella se advierte un amplio espacio que está reservado para colocar equipamiento para ensayo de bombas de diverso tipo, incluso las de gran potencia y caudal de válvulas y para la simulación de procesos con el fin de generar la ingeniería que requiera la industria nuclear.

También podrá permitir la realización de pruebas de equipos y procesos de aplicación de la industria nuclear.

La ingeniería básica fue desarrollada juntamente con el Centro Nuclear de Karlsruhe, la ingeniería de detalle de la obra fue ejecutada integralmente por personal de la CNEA y la participación de Invap S.E. y la construcción y montaje fue realizada por un consorcio argentino-alemán.

Un objetivo básico del plan nuclear argentino es alcanzar un grado cada vez mayor de autonomía en la construcción y operación de las centrales nucleares. Ello comporta también tender a la autosuficiencia en el ciclo de combustible.

Esta instalación constituye un hito importante en el plan nucle-

ar que se suma a la reciente puesta en marcha de la fábrica de elementos combustibles, a las cercanas puestas en operación de las fábricas de UO_2 y de las vainas de Zircalloy y demás componentes estructurales de los elementos combustibles.

Se van cumpliendo así las etapas hacia la autosuficiencia indispensable para la independencia argentina en el campo de la producción de energía nucleoelectrónica, y permitirá mantener la contribución del país al desarrollo de América latina en el área nuclear.

El plan nuclear argentino refleja una concepción positiva en el futuro del país y responde a legítimas expectativas de su población. Resultado de una evaluación rigurosa, tiende a cumplir políticas y alcanzar objetivos que apuntan a la autosuficiencia en el campo nuclear. Los hechos recientemente vividos por el país avalan la corrección de esta permanente política argentina y acentúan la necesidad de consolidarla.

HERRAMIENTA DE DESARROLLO

El Plan Nuclear Argentino establece como metas alcanzar la capacidad nacional de diseñar y construir centrales nucleares.

La formulación de esta meta es la consecuencia lógica de una evolución que comenzó con la construcción de reactores pequeños de experimentación, primero, y luego continuó con la creciente participación nacional en los suministros y equipamiento de reactores de potencia.

Este progresivo desarrollo de la tecnología nuclear argentina, tanto en la ingeniería como en la industria, va creando nuevas necesidades en lo que respecta a la infraestructura de investigación y desarrollo.

El Circuito Experimental de Alta Presión de la CNEA —conoci-

do también como "loop"— es una respuesta a esas necesidades, ya que a partir de su instalación resulta posible ensayar y desarrollar elementos combustibles nucleares, componentes críticos de reactores y bombas de gran potencia y caudal, de múltiples aplicaciones, similares procesos termohidráulicos y mecánicos, y adquirir experiencia en los problemas característicos de la industria convencional (no nuclear) permitiendo así mejorar diseños y contribuir al desarrollo de la ingeniería básica en el país.

La experiencia adquirida, además, es aplicable a los procesos de inspección y reparación de centrales y otras instalaciones nucleares. La ingeniería básica del CEAP fue realizada por la CNEA con la colaboración del Centro de Investigación Nuclear de Karlsruhe. La República Federal Alemana, a través del Convenio de Cooperación Argentino-Germano, suministró parte de los componentes mecánicos y de instrumentación y control de proceso.

La CNEA asumió la ejecución de la ingeniería de detalle y la dirección e inspección de obra y confeccionó los manuales de puesta en marcha, operación, aseguramiento de calidad operativa y mantenimiento de todo el circuito de ensayo.

El CEAP está concebido para satisfacer las demandas de capacidad de ensayo de combustible y componentes nucleares que genere el Plan Nuclear Argentino y el desarrollo de la ingeniería y de la industria nuclear del país. Para ello cuenta con un diseño flexible que permite instalar diferentes tipos de secciones de ensayo, no sólo para combustibles o equipos del tipo de bombas y válvulas, sino también para otros de mayor complejidad o dimensiones, como máquinas de carga o generadores de vapor.

Al contar con una instalación de estas características, la Argentina se coloca a la cabeza de América latina en materia de ingeniería nuclear. o

SERA INAUGURADA LA ESTACION TERMINAL DE OMNIBUS DE BUENOS AIRES

**Tendrá 75 andenes y una capacidad para
más de 40 compañías de transporte**

Para el próximo mes de octubre está prevista la habilitación provisional de la Estación Terminal de Omnibus de la Ciudad de Buenos Aires, que concentrará los servicios de transporte de pasajeros de larga distancia e internacional, al tiempo que funcionará como centro de transferencia de esos servicios entre sí. Esta Estación de autotransporte de pasajeros contará con 75 andenes para atender la demanda de más de 40 compañías de ómnibus que en la actualidad tienen a su cargo la cobertura de los diversos

tráficos interprovinciales e internacionales.

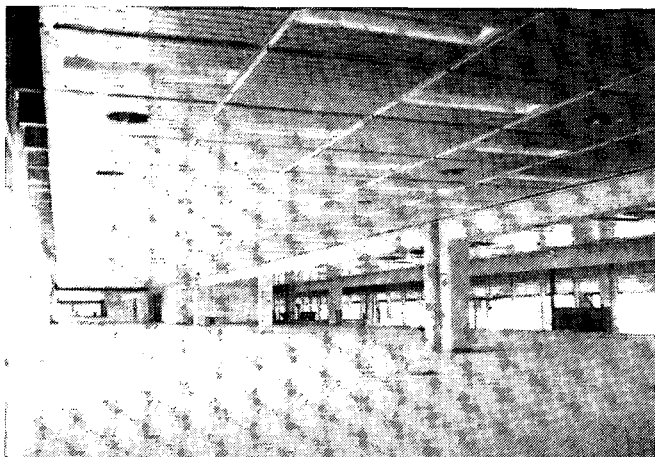
La Estación Terminal se encuentra emplazada en la zona de Retiro, de la Capital Federal, en un predio de 120.000 metros cuadrados, en la intersección de las Avenidas Ramos Mejía y Antártida Argentina, la calle 10 y terrenos del Ferrocarril General San Martín. Por su ubicación geográfica, actuará también como centro de intercambio con las estaciones terminales de los Ferrocarriles Mitre, Belgrano y San Martín, y con el aeroparque metropolitano Jorge Newbery.

CONSTRUCCION, EXPLOTACION Y MANTENIMIENTO

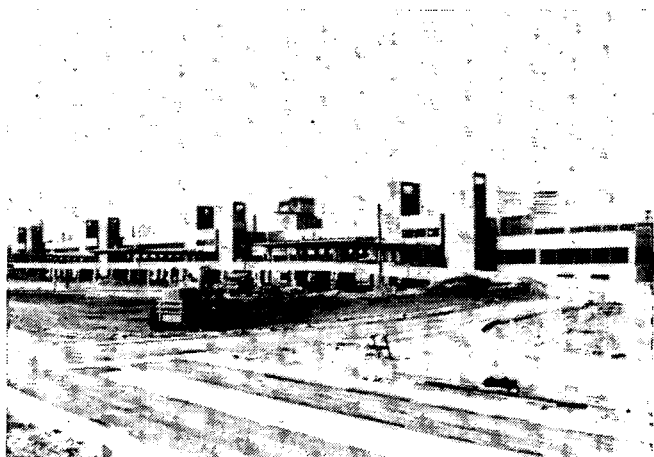
El Gobierno adjudicó las obras por el sistema de concesión de obra pública a la empresa Baiter S.A., la que tendrá la responsabilidad de construir, explotar y mantener el conjunto por el término de diez años; al vencimiento de ese plazo todas las instalaciones pasarán a poder del Estado Nacional.

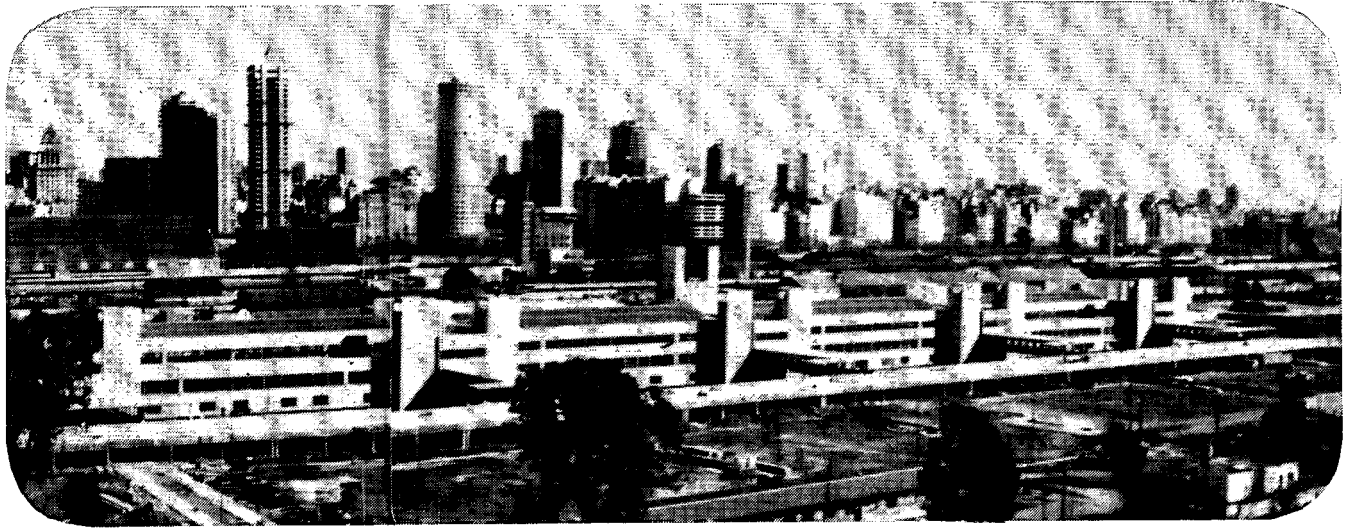
La empresa, constituida en consorcio por dos firmas argen-

En el área destinada a oficinas se están realizando las tareas conducentes a la instalación de dependencias de las empresas transportistas.



En primer plano playa de estacionamiento de vehículos particulares, al fondo calle sobreelevada y accesos a la terminal.





Vista parcial de la nueva estación terminal de ómnibus.

tinias de larga trayectoria en el país, efectuará la explotación de la estación por medio del pago de tasas de peaje, con cargo a las empresas transportistas usuarias, en lo referido a ingreso y partida de vehículos con pasajeros, boleterías y oficinas administrativas. Asimismo, están previstos otros rubros colaterales, como alquiler de locales comerciales, publicidad y otros.

El plazo de construcción, fijado en 26 meses a partir de julio de 1980, se ha cumplido sin atrasos en el cronograma de trabajos que se ha observado hasta el presente, con un 85,9% del total de la obra.

COMODIDAD Y SERVICIOS PARA EL USUARIO

De fácil acceso para la población proveniente del Gran Buenos Aires, la nueva estación está situada muy próxima a las terminales de tres líneas ferroviarias, que a su vez comunican con los servicios de subterráneos.

Por otra parte, en la zona operan numerosas empresas de autotransporte urbano de pasajeros, las cuales tendrán parada fija en proximidades de los ac-

cesos de la Estación Terminal. También en un futuro, las proyectadas Autopistas "9 de Julio" y "Ribereña" desarrollarán sus respectivas trazas en las inmediaciones, lo cual permitirá un ágil desplazamiento de los vehículos de transporte público y facilitará el régimen operativo.

El proyecto para la construcción de la Estación Terminal de Omnibus tomó como base la definición de una trama circulatoria clara y precisa; zonificación de los servicios para brindar un funcionamiento lógico; funcionalidad, eficiencia y economía de recursos; ausencia de interferencia entre flujos circulatorios; e independencia para el movimiento de cada tipo de vehículo usuario, incluyendo los espacios exteriores a los límites de la Terminal.

Los pasajeros contarán con informaciones precisas sobre los lugares o andenes de salida y llegada de los servicios con sus horarios respectivos; depósitos de equipajes; servicios de encomiendas; salas de espera climatizadas; oficina de turismo; cabinas telefónicas; agencia de correo; sucursal bancaria; guardia médica; confitería; restaurante y otros comercios de los más diversos rubros.

El edificio principal está formado por cuatro sectores centrales y dos extremos, desarrollados en cuatro niveles. La planta y el primer piso resuelven el movimiento y necesidades de los pasajeros; el segundo piso aloja las salas de espera, las oficinas de las empresas transportistas y las de la concesionaria, y el cuarto nivel contiene las salas de máquinas con instalaciones termomecánicas y de ascensores. Los dos niveles destinados al movimiento de pasajeros separan a los que ingresan de los que egresan, vinculándose cada uno con su correspondiente movimiento vehicular urbano, con lo que se logra un mejor aprovechamiento de intercambio al duplicar sus frentes de contacto.

Una estructura aporcionada de 20 metros de ancho (10 de ellos en voladizo) protege a los pasajeros que abordan los ómnibus o desembarcan de ellos; y debido a la ubicación de la estación, este gran andén disfruta de una excepcional vista de la ciudad de Buenos Aires.

El movimiento de ómnibus se controlará con un sistema electrónico de procesamiento de datos. ◊



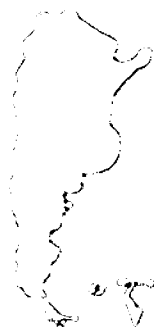
EXPORTACIONES

| Producto | País | Firma | Dirección |
|---|-------------------------------------|---|---|
| PELICULAS EN ROLLOS MAESTROS PARA EXPOSICION | México | Fabricación Industrial Fotográfica Argentina S.A.C.I.F. | Riobamba 72 (1025) Buenos Aires |
| VINO BLANCO Y TINTO | Dinamarca | Bodegas y Viñedos Peñaflor S.A.A.I.C. | Juan B. Justo 1015 (1425) Buenos Aires |
| MIEL DE ABEJAS | España | Dembos S.A. | Reconquista 365 (1003) Buenos Aires |
| MATERIAL ODONTOLOGICO | República Dominicana | Prothoplast S.A.I.C. | Hubac 4737 (1439) Buenos Aires |
| PARTES Y ACCESORIOS PARA COCHES HIDRAULICOS FERROVIARIOS | Cuba | Fiat Diesel S.A. Argentina | Juan B. Alberdi 1001 (1424) Buenos Aires |
| GERMEN DE TRIGO | Finlandia | Morixe Hnos. S.A. | Cucha Cucha 234 (1405) Buenos Aires |
| LAMINAS DE HARDBOARD | Puerto Rico | Fiplasto S.A. | Maipú 942 (1340) Buenos Aires |
| CINTURONES DE CUERO | Malasia | Unitan S.A.I.C.A. | Paseo Colón 221 (1399) Buenos Aires |
| MANZANILLA | República Federal de Alemania | Agrarexport S.R.L. | Corrientes 330 (1378) Buenos Aires |
| ALUMINIO EN PLANCHAS | Ecuador | Kicsa Industrial y Comercial S.A. | Florida 234 (1334) Buenos Aires |
| POLIETILENO | Perú | Ipako Industrias Petroquímicas Argentinas S.A. | Corrientes 415 (1043) Buenos Aires |
| PRODUCTOS VETERINARIOS | República Dominicana | Cyanamid de Argentina S.A. | Charcas 5051 (1425) Buenos Aires |
| LAVAVAJILLAS FAMILIARES | Brasil | Zanella Hnos. y Cía. S.A.C.I.F.I. | A. Cafferata 4437 (1678) Caseros Provincia de Bs. As. |
| REPUESTOS PARA TRACTORES | México | Deere & Company Sucursal Argentina | Monasterio 155 (1284) Buenos Aires |

ARGENTINAS

| Producto | Pais | Firma | Dirección |
|--|-------------|--|---|
| CUEROS CURTIDOS AL CROMO | Portugal | Coplinco Cía. Platense de Ind. y Com. S.A. | Sánchez de Bustamante 64 (1173) Buenos Aires |
| CARNE VACUNA ENFRIADA | Italia | Frigorífico Monte Grande Ltda. S.A. | San Martín 229 (1004) Buenos Aires |
| BESUGO CONGELADO | Japón | Compañía Frigocen S.A.I.C. | Venezuela 110 (1095) Buenos Aires |
| VALVULAS Y REPUESTOS PARA LA INDUSTRIA PETROLERA | Perú | Cameron Iron Works Argentina S.A.I.C. | Talcahuano 736 (1391) Buenos Aires |
| TRITURADORAS DE ACERO | Puerto Rico | Metalúrgica Necochea S.A.C.I.F.I. | Florida 323 (1005) Buenos Aires |
| EXTRACTO DE QUEBRACHO ATOMIZADO | México | Indunor S.A.C.I.F.I.F. | L. N. Alem 896 (1001) Buenos Aires |
| COMPONENTES Y ACCESORIOS PARA BUQUES DE PESCA | Cuba | Acmar S.A.I.C. | Bahía Blanca 2030 (1407) Buenos Aires |
| ROLLOS TELA DE ALGODON | Italia | Grafa Grandes Fábricas Argentinas | Albarellos 2579 (1419) Buenos Aires |
| PAPEL CELOFAN | Chile | Ducilo S.A.I.C. | Madero 1020 (1408) Buenos Aires |
| SERRUCHOS ELECTROHIDRAULICOS Y PRENSAS EXCENTRICAS | México | Keorge S.C.P.A. | Groenlandia 3850 (1824) Lanús Pcia. Bs. As. |
| MAQUINAS IMPRESORAS | Malasia | I.B.M. Argentina S.A. | Roque Sáenz Peña 933 (1035) Buenos Aires |
| GERANIOL CRUDO | Holanda | International Flavors y Fragances S.A.C.I. | Beruti 1341 (1640) Martínez Pcia. Bs. As. |
| MAIZ PLATA | Puerto Rico | Trans Cereal S.R.L. | San Martín 320 (1004) Buenos Aires |
| ACEITE SEMILLA DE GIRASOL | Italia | Nidera Argentina S.A. | Corrientes 222 (1356) Buenos Aires |
| LANA | Turquía | Andilen S.A. | Villarino 2479 (1276) Buenos Aires |

NOTICIAS DEL PAIS



Aprobóse un préstamo para Hidronor S.A.

El gobierno argentino aprobó el contrato de préstamo a suscribirse entre Hidronor S.A. Hidroeléctrica Norpatagónica

Sociedad Anónima y el Skandinaviska Enskilda Banken, por un monto de 20.400.000 coronas suecas y autorizó el Secretario de Hacienda, a suscribir en representación de la Nación Argentina, la Carta de Garantía que prevé el Contrato de Préstamo.

La operación crediticia proporcionará el 85 por ciento de las divisas necesarias para cubrir la adquisición y puesta en servicio de equipos de automatización, telecontrol y maniobra, para la generación de energía eléctrica en el dique compensador de El Chocón, en Arroyito, provincia de Neuquén.

Empresa argentina construye turbinas para Venezuela

La empresa argentina Industrias Metalúrgicas Pescarmona SAICF resultó adjudicataria de la licitación industrial para la construcción de dos turbinas para el emprendimiento energético de La Vultosa, en Venezuela, que encara el gobierno de ese país.

Las máquinas serán provistas

en su totalidad por la firma argentina y son del tipo Francis de 260 MW cada una.

A la licitación internacional convocada por la República de Venezuela concurren seis compañías, de las cuales Industrias Metalúrgicas Pescarmona cotizó con una base del

100 por ciento. El resto de las empresas fueron Bovine (inglesa), que presentó una oferta del 104 por sobre dicha base; Voest Alpine (australiana), del 112 por ciento; Neypic (francesa), del 135 por ciento; Escher Wyss (Suiza), del 140 por ciento, e Hidroart (italiana), del 148 por ciento.

Expórtanse automóviles a Italia

La empresa Sevel Argentina efectuó el despacho de 600 automóviles Fiat 128 CL con destino a Italia. El embarque se realizó a bordo del buque

"Grieg" de bandera francesa. Esta operación forma parte de un programa de envíos que alcanzará la cifra de 25.000 unidades para el año 1985. El precio

promedio de cada unidad exportada es de cinco mil dólares, lo que significará un ingreso para Sevel Argentina de 28 millones de dólares.

Autorizan inversiones extranjeras

Fueron autorizadas diversas inversiones extranjeras originadas en el Ministerio de Economía. Corresponden a las firmas sueca "Sandvik A.B." en "Sandvik Argentina SACEI", subsidiaria de la anterior, por un total de 4 millones de dólares; la austríaca Steyr Daimler Puch A.G., por 1.500 millones de pesos en "Huber SAIC", con lo que pasará a controlar el 35 por ciento de esta sociedad.

La empresa japonesa "Mitsubishi Corporation", a su vez,

podrá invertir 150.000 dólares en su filial argentina "Mitsubishi Argentina SACYF", y el inversor francés Henri Vidal fue autorizado a capitalizar la compañía local "Tierra Armada S.A." en 60.000 dólares.

La firma luxemburguesa "Eurinco European Investment Corp, Societé Anonyme" fue autorizada a invertir 1.950.000 marcos alemanes para la adquisición del 51,23 por ciento del capital social de la empresa local "Indymet S.A.", mientras

que "Thomson CSD Societé Anonyme", de Francia, aumentará el capital social de su filial argentina "Thomson CSF Argentina SACI" en 1.100.000 francos franceses.

La compañía suiza "BBC Brown Boveri and Cie" fue autorizada a invertir 500.000 dólares en la empresa local "Talleres Tubio SACIF" y otro tanto en la firma "Mormelec S.A.", también de capitales locales, las que pasarán a ser de capital extranjero. La firma suiza "Dominter

A.G." fue autorizada a comprar en 619.000 dólares el 99,50 por ciento del paquete accionario

de la empresa local "David Fernández S.A.", existiendo además una autorización para una

posterior inversión de otros 500.000 dólares para ampliación de capital.

Se pone en marcha la realización de la represa Piedra del Aguila

El gobierno nacional adoptó la decisión de construir la central hidroléctrica de Piedra del Aguila, sobre el río Limay, en la provincia de Neuquén, que tendrá una potencia instalada inicial de 1.400 megavatios (MW) y cuyas obras habrán de iniciarse en 1984. La obra demandará una inversión total (incluidos costos financieros) del orden de los mil quinientos millones de dólares, que será financiada con un crédito del

Banco Interamericano de Desarrollo, préstamos de otros bancos internacionales, financiación de proveedores, aportes del Fondo El Chocón-Cerros Colorados y recursos propios de la empresa Hidronor S.A.

La central hidroeléctrica de Piedra del Aguila integra el sistema Alicopa (junto con las represas de Alicurá y Collón Curá en la zona del Comahue) y está incluida en el Plan Eléctrico Nacional 1979-2000 (Ver N° 122).

La obra concluirá a mediados de 1989 y los trabajos demandarán el empleo de unas 4.000 personas en el emplazamiento de la central, que comenzará a generar electricidad en 1990. Piedra del Aguila implicará además la instalación de nuevas líneas de transmisión que unirán la región del Comahue con el Gran Buenos Aires, pasando por Choele-Choel (provincia de Río Negro), Bahía Blanca y Olavarría (provincia de Buenos Aires).

Incremento del transporte de contenedores por ferrocarril

La empresa Ferrocarriles Argentinos informó que durante el mes de marzo se transportaron 1.817 contenedores, cifra que supera en un 136 por ciento lo

realizado en el mismo mes del año anterior. Estos importantes aumentos se lograron merced a los transportes de frutas en contenedores refrigerados desde la

Zona del Valle de Río Negro, tabaco desde Jujuy y Salta y bórax con destino a Brasil además de los restantes despachos normales que efectúa la empresa.

Exportación de etileno a Tailandia

La empresa Petroquímica Bahía Blanca efectuó la primera partida de venta al exterior. Se trata de un embarque de 4.000 toneladas de etileno que se despacharon con destino a Tailandia. La carga del producto se

efectuó en la posta de inflamables de puerto Galván, a bordo del buque "Coral Tense", de bandera belga. De esta manera Petroquímica Bahía Blanca inauguró las ventas al exterior de etileno y consolida la partici-

pación argentina en el mercado mundial de olefinas, ya que otra empresa integrante del Polo Petroquímico —Polisur— es proveedora de polietileno.

INFORMACION ECONOMICA DE LA ARGENTINA es una publicación regular que edita en castellano, inglés, francés, alemán y portugués el Ministerio de Economía de la Nación. Su propósito es difundir en el ámbito nacional e internacional la realidad económica del país, su pasado, su presente y su proyección en el futuro, sobre la base de información sistemática acerca de su riqueza, el desarrollo de su producción y los paulatinos cambios en la aplicación de tecnologías, procedimientos y normas que hacen a su desenvolvimiento.

Es remitida a oficinas de gobierno de los diversos países, así como a las entidades representativas del quehacer económico, a organismos internacionales, universidades, centros de estudios y de investigación; a embajadas, consulados, consejerías económicas, agregadurías comerciales, sucursales bancarias y financieras y a toda otra representación argentina en el exterior. Dentro del país circula por correo.

INFORMACION ECONOMICA DE LA ARGENTINA no abre juicio sobre empresas y/o productos que son mencionados en sus ediciones. Se limita exclusivamente a darlos a conocer. Los interesados en obtener mayores datos o referencias deben dirigirse a la Dirección de esta publicación, o bien a las respectivas empresas o a las entidades que las representan.

NOTA: El material que contiene esta edición puede ser reproducido parcial o totalmente. Se ruega hacer llegar un ejemplar de la publicación que utilice información de esta revista a Hipólito Yrigoyen 250, piso 6°, oficina 624, (1310) Buenos Aires, República Argentina.

Registro Nacional de la Propiedad Intelectual N° 1.346.163.

Director: **MIGUEL HECTOR ALURRALDE**



TERRITORIO NACIONAL DE LA TIERRA DEL FUEGO, ANTARTIDA E ISLAS DEL ATLANTICO SUR



ARGENTINA EN CIFRAS

TRANSPORTE Y COMUNICACIONES

| Red de caminos | | 1981 |
|---------------------------------------|---------------|---------|
| Pavimentados | miles de km | 54,6 |
| Total | miles de km | 1.050,0 |
| Red Ferroviaria | | |
| Extensión de líneas en servicio | miles de km | 34,4 |
| Pasajeros transportados | millones | 343 |
| Cargas despachadas | millones de t | 16,6 |
| Flota Mercante | | |
| Porte bruto | miles de t | 2.896,6 |
| Flota aérea comercial | | |
| Pasajeros transportados | miles | 6.285,9 |
| Tráfico interno | miles | 3.871,9 |
| Tráfico internacional-regional | miles | 2.413,9 |

EVOLUCION DEL BALANCE DE PAGOS

(En millones de dólares)

| | 1979 | 1980 | 1981 |
|---|-----------|------------|-----------|
| I - TRANSACCIONES CORRIENTES .. | - 550,1 | - 4.767,8 | - 3.771,0 |
| 1. Balance comercial | 1.098,4 | - 2.519,2 | - 20,0 |
| Exportaciones | 7.809,9 | 8.021,4 | 9.150,0 |
| Importaciones | - 6.711,5 | - 10.540,5 | - 9.170,0 |
| 2. Servicios y transferencias unilaterales | - 1.648,5 | - 2.248,7 | - 3.751,0 |
| II - TRANSACCIONES DE CAPITAL | 4.726,3 | 2.270,1 | 174,4 |
| III - ERRORES Y OMISIONES | 201,9 | - 298,4 | - 209,9 |
| IV - VARIACION DE LAS RESERVAS MONETARIAS-INTERNACIONALES (IV = I + II + III) | 4.442,4 | - 2.796,1 | - 3.806,5 |

EVOLUCION DE LAS EXPORTACIONES

(En millones de dólares)

| | 1978 | 1979 | 1980 | 1981* |
|---------------------------------|-------|-------|-------|-------|
| 1. Bienes de capital | 372 | 369 | 368 | 277 |
| 2. Bienes de consumo | 1.999 | 2.517 | 2.175 | 1.679 |
| 3. Bienes de util. interm. | 4.029 | 4.923 | 5.478 | 7.194 |
| TOTAL | 6.400 | 7.809 | 8.021 | 9.150 |

(*) Provisorio

EDUCACION

| Alumnos | 1981 (*) |
|---------------------------------|-----------|
| Educación superior | 525.688 |
| Educación secundaria | 1.366.444 |
| Educación primaria | 4.217.992 |
| Educación pre-primaria | 526.964 |
| Educación parasistemática | 353.550 |

Docentes

| | |
|---------------------------------|---------|
| Educación superior | 54.039 |
| Educación secundaria | 191.096 |
| Educación primaria | 218.294 |
| Educación pre-primaria | 25.409 |
| Educación parasistemática | 13.294 |

Establecimientos

| | |
|---------------------------------|--------|
| Educación superior | 1.007 |
| Educación secundaria | 4.965 |
| Educación primaria | 22.907 |
| Educación pre-primaria | 6.953 |
| Educación parasistemática | 2.710 |

(*) Estimada

BALANCE COMERCIAL

(En millones de dólares)

| | 1979 | 1980 | 1981* |
|-------------------|---------|-----------|---------|
| Exportación | 7.809,9 | 8.021,4 | 9.150,0 |
| Importación | 6.711,5 | 10.541,0 | 9.170,0 |
| Saldo | 1.098,4 | - 2.519,2 | - 20,0 |

* Provisorio

EVOLUCION DE LAS RESERVAS INTERNACIONALES

(En millones de dólares)

| | 1978 | 1979 | 1980 | 1981 |
|------------------------|---------|----------|---------|---------|
| Reservas libres | 6.194,4 | 10.650,0 | 8.004,0 | 4.685,4 |
| Activos externos | 4.824,0 | 9.378,4 | 6.704,7 | 3.248,3 |

PRODUCTO BRUTO INTERNO

(Resultados de cada sector a costo de factores)

Millones de dólares
constantes de 1970

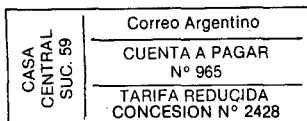
Estructura porcentual

| | Millones de dólares constantes de 1970 | | | Estructura porcentual | | |
|------------------------------------|---|----------|----------|-----------------------|-------|-------|
| | 1979 | 1980 | 1981 | 1979 | 1980 | 1981 |
| Agricultura | 3.417,9 | 3.320,5 | 3.335,2 | 13,4 | 12,9 | 13,7 |
| Minas y canteras | 603,1 | 635,0 | 636,8 | 2,4 | 2,5 | 2,6 |
| Industrias manufactureras | 6.780,3 | 6.543,0 | 5.363,5 | 26,6 | 25,4 | 22,1 |
| Construcción | 1.820,7 | 1.964,8 | 1.895,3 | 7,1 | 7,6 | 7,8 |
| Electricidad, gas y agua | 844,8 | 908,8 | 907,3 | 3,3 | 3,5 | 3,7 |
| Comercio | 3.595,3 | 3.601,6 | 3.322,3 | 14,1 | 14,0 | 13,7 |
| Transportes | 2.797,9 | 2.817,6 | 2.696,9 | 11,0 | 10,9 | 11,1 |
| Establecimientos financieros | 2.037,6 | 2.273,6 | 2.209,3 | 8,0 | 8,8 | 9,1 |
| Servicios comunales | 2.635,8 | 3.742,0 | 3.900,3 | 14,2 | 14,5 | 16,2 |
| Total Producto Bruto Interno | 25.533,2 | 25.806,7 | 24.266,9 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |

INTERCAMBIO COMERCIAL

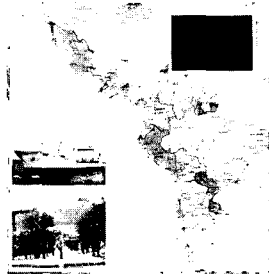
(En millones de dólares)

| | 1979 | | | 1980 | | | 1981 | | |
|-----------------------|-------|-------|-------|---------|----------|-----------|---------|------|-------|
| | Exp. | Imp. | Saldo | Exp. | Imp. | Saldo | Exp. | Imp. | Saldo |
| A.L.A.L.C. | 1.852 | 1.326 | 526 | 1.847,1 | 2.138,1 | - 291,0 | 1.741,4 | | |
| C.E.E. | 2.522 | 1.819 | 703 | 2.172,4 | 2.726,4 | - 554,0 | 1.957,9 | | |
| EE.UU. | 569 | 1.409 | - 840 | 696,0 | 2.362,5 | - 1.666,5 | 843,4 | | |
| ESPAÑA | 420 | 292 | 128 | 172,4 | 397,9 | - 225,5 | 194,3 | | |
| JAPON | 396 | 356 | 40 | 210,9 | 977,3 | - 766,4 | 166,5 | | |
| RUSSIA | 415 | 31 | 384 | 1.614,2 | 14,6 | 1.599,6 | 2.963,2 | | |
| RESTO DEL MUNDO | 1.636 | 1.467 | 169 | 1.308,4 | 1.923,8 | - 615,4 | 1.276,5 | | |
| TOTAL | 7.810 | 6.700 | 1.110 | 8.021,4 | 10.540,6 | - 2.519,2 | 9.143,2 | | |



SUMARIO

Mayo/Agosto 1982 - N° 123



*FOTOS DE TAPA: Mapa de América latina.
Buque frigorífico "Glaciar Viedma" (arriba).
Aerosillas del Cerro Catedral (abajo).*

- 1 El necesario cambio económico se operará al servicio de la futura institucionalización del país.
- 5 Fundamentos del programa económico del Doctor José M. Dagnino Pastore.
- 9 Reforma monetaria y financiera.
- 12 Se movilizará el sector energético para producir un rápido desarrollo económico.
- 14 Evaluación del potencial de ahorro energético del sector industrial.
- 17 Promoción del comercio exterior argentino.
- 29 El camino hacia la integración de América latina.
- 34 A.L.A.D.I.
- 40 S.E.L.A.
- 43 La marina mercante y el comercio exterior.
- 53 El turismo en la Argentina.
- 61 Privatización de los medios de elevación al Cerro Catedral.
- 63 Desarrollo del transporte aéreo.
- 69 Las obras sanitarias en el conglomerado bonaerense.
- 72 Nueva estación elevadora.
- 73 20.000 hectáreas de plantas aromáticas y medicinales.
- 80 Se inauguró el Circuito Experimental de Alta Presión de la Comisión Nacional Atómica.
- 82 Será inaugurada la Estación Terminal de Omnibus de Buenos Aires.
- 84 Exportaciones argentinas.
- 86 Noticias del país.