

información económica de la ARGENTINA

SERVICIO DE PRENSA DEL MINISTERIO DE ECONOMIA Y TRABAJO
HIPOLITO YRIGOYEN 250 - 5º PISO

BUENOS AIRES - REP. ARGENTINA

Abril de 1968 - Nº 9

98
81
144

NUEVO ACUERDO STAND-BY
CON EL FONDO MONETARIO INTERNACIONAL

El Fondo Monetario Internacional aprobó el 15 de abril un nuevo acuerdo de crédito contingente para el Banco Central de la República Argentina, por 125 millones de dólares, que renueva el concertado por igual suma en 1967.

La decisión del F.M.I. permite a la vez la renovación de los demás acuerdos celebrados el año pasado con la Tesorería de los Estados Unidos y bancos comerciales de los Estados Unidos, Europa, Japón y Canadá. Como se recordará, hace un año la Argentina recibió un apoyo de 400 millones de dólares como segunda línea de reserva. Ese apoyo está íntimamente relacionado con el programa de estabilización y transformación de la economía, oportunamente publicado.

El Gobierno Argentino ha considerado conveniente renovar este año el acuerdo de crédito contingente con el F.M.I. por lo que él significa como respaldo de confianza, facilitando así, entre otras cosas, la obtención de créditos de largo plazo para las grandes obras proyectadas y en ejecución (camino, puentes, diques, usinas eléctricas, puertos, elevadores de granos, agua potable) y el equipamiento industrial.

La renovación respalda, además, la firme estabilidad del peso argentino. Las reservas monetarias internacionales de la Argentina, que el 13 de marzo de 1967 totalizaban 235 millones de dólares, superaron un año después los 700 millones de dólares, sin contar la reserva secundaria no utilizada de 200 millones de dólares proveniente del crédito contingente. Este aumento de las reservas proviene fundamentalmente de las compras del Banco Central en el mercado de cambios y se ha registrado simultáneamente con la cancelación de deudas con el exterior que para el sector público sumaron 440 millones de dólares y en el corriente año suman alrededor de otros 400 millones.

- IMPORTACION DE BIENES DE
CAPITAL: GRAVAMEN DEL 20%

Las importaciones de bienes de capital que no se produzcan en el país, tributarán un derecho de importación único del 20 por ciento.

Gozarán del beneficio aludido los proyectos vinculados con las siguientes actividades: a) textil, a partir de materias primas de origen nacional; b) alimenticia, exclusión hecha de bebidas, azúcares, golosinas y tabaco; c) química, exclusión hecha de productos de perfumería, tocador y cosmética; d) materiales para la construc

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

Su distribución se realiza por correo, en la primera quincena de cada mes, y los interesados en recibirlo pueden solicitarlo personalmente o por carta dirigiéndose al SERVICIO DE PRENSA DEL MINISTERIO DE ECONOMIA Y TRABAJO - Hipólito Yrigoyen 250, 5º piso, Oficina 501 - Buenos Aires (Argentina).

ción; e) máquinas herramientas; f) fabricación de equipos pesados y partes para los mismos; g) calderería inoxidable; h) cuero y sus manufacturas; i) cerámica industrial y, j) industria electrónica.

Asimismo, las importaciones deberán ajustarse a los siguientes requisitos: 1º) que impliquen una reducción de la estructura de costos para producir a niveles competitivos, con vistas a obtener una disminución paulatina de los gravámenes que protegen a la industria nacional; 2º) que se encuentren acompañados de una adecuada racionalización de las empresas, con lo cual se asegurará la máxima productividad en los equipos a instalarse; 3º) que constituyan un adelanto en el nivel tecnológico de la rama respectiva y, 4º) que se proyecten hacia un aumento del porcentaje de utilización de materias primas de origen nacional.

Las empresas interesadas en acogerse a este beneficio deben presentar los proyectos correspondientes a la Dirección Nacional de Promoción Industrial, organismo dependiente de la Secretaría de Industria y Comercio, departamento que juntamente con el Banco Industrial de la República Argentina estudiará las propuestas para determinar si se ajustan a lo dispuesto, a través de una comisión mixta presidida por el Subsecretario de Industria. Los bienes de capital, objeto de las franquicias establecidas, serán aquellos que la industria nacional no provee o en casos en que la producción local no satisfaga las necesidades del proyecto.

Los bienes despachados a plaza con las franquicias de este régimen, no podrán ser transferidos a terceros hasta pasado un plazo de cinco años de su puesta en funcionamiento, salvo expresa autorización de la Secretaría de Industria y Comercio. En los casos en que hubiese financiación o aval acordado por más tiempo, no podrá procederse a la venta hasta cumplimentar el compromiso contraído con el Banco Industrial, de no mediar una autorización en contrario. En caso de no hacerse efectivo el despacho a plaza de los equipos a importarse o su puesta en marcha dentro de los términos previstos, como la transferencia a terceros fuera del margen establecido, se operará la caducidad de pleno derecho de los beneficios acordados y la de los plazos pendientes de vencimiento para la amortización de los créditos obtenidos.

En casos de proyectos cuya concreción requiera créditos del Banco Industrial, dicho organismo comunicará a la Secretaría de Industria y Comercio el otorgamiento de la financiación correspondiente dentro de las líneas obtenidas en el exterior. Al respecto, y como consecuencia de acuerdos firmados oportunamente con grupos bancarios europeos, el Banco Industrial dispone de 70 millones de dólares para facilitar la importación de bienes de capital, la contratación de servicios de ingeniería, asistencia técnica, gastos de instalación y la supervisión de todas las obras que sean necesarias para la instalación y puesta en marcha de esos bienes. Los acuerdos comprenden la financiación del cien por ciento del valor en puertos de embarque de las compras que se realicen en Alemania, Francia, Gran Bretaña, Italia, Suiza y España. Respecto de las inversiones en bienes de capital de producción nacional, los préstamos del Banco Industrial pueden cubrir hasta el 70 por ciento del costo de los proyectos, lo que hará posible financiar hasta el 100% de las inversiones en activos fijos.

- ADJUDICACION DE AREAS PETROLERAS DE EXPLORACION EN DISTINTAS ZONAS

El Gobierno Argentino adjudicó el 29 de febrero permisos de exploración petrolera en áreas situadas en la Bahía de Samborombón, Bahía Blanca y al sur del Río Salado. Estas zonas fueron, a su vez, subdivididas en ocho subáreas establecidas en el territorio continental y en el litoral marítimo. Estas adjudicaciones derivan de la aplicación de la ley 17.319 (de hidrocarburos), que regula todos los procesos de prospección, explotación y comercialización de los hidrocarburos en la Argentina.

Empresas petroleras de reconocido prestigio internacional manifestaron su deseo de resultar adjudicatarias de los respectivos permisos de exploración. En noviembre del año anterior efectuóse, en la Secretaría de Energía y Minería, el acto de apertura de los concursos destinados al otorgamiento de dichas zonas, oportunidad en que 14 empresas petroleras presentaron un total de 26 ofertas. Con posterioridad, y luego de las evaluaciones correspondientes, se dictaron los respectivos decretos de adjudicación, comprendiendo las ofertas que resultaban más convenientes al interés nacional.

La exploración sistemática de la plataforma continental no se efectuó hasta el presente en la Argentina, en razón de que los métodos operativos sumonen cuantiosas inversiones. En estos casos, dada la naturaleza jurídica de los permisos, los

riesgos mineros correrán por cuenta de los permisionarios. De acuerdo con la ley 17.319, la exploración de las áreas se desarrollará durante un plazo básico cuya duración máxima será de 9 años, divididos en períodos de 4, 3 y 2 años, para las que se cumplan en el territorio, y de un año más por cada período cuando la exploración se realice en la plataforma continental. Al vencimiento de cada período el titular del permiso se compromete a restituir, como mínimo, el 50% del área que no hubiere transformado en concesión, la cual podrá ser otorgada a futuros permisionarios. En cuanto a las inversiones, las mismas tienen carácter de mínimas e irrevocables, pudiendo ser incrementadas de acuerdo al éxito de la exploración. Al propio tiempo, cada permisionario debe abonar al Estado, como pago inicial, la cantidad de \$ 25.000.000 dentro de los 30 días de ser notificada la correspondiente adjudicación, sin perjuicio del canon de superficie que abonafa en función del área y, eventualmente, de la regalía, que se tributará proporcionalmente sobre los hidrocarburos producidos.

La nómina de empresas adjudicatarias para cada subárea en la Bahía de Samborombón, su superficie y las inversiones mínimas comprometidas, es la siguiente: subárea nº 1), Kerr Mc Gee of Argentina Ltda., sobre una superficie de 7.000 Km², compromete una inversión mínima de u\$s 600.000; nº 2), Union Oil Company of Argentina y Continental Oil Company of Argentina, en forma conjunta y solidaria, sobre 8.700 Km²., comprometen una inversión mínima de u\$s 5.500.000; nº 3), Argentine Sun Oil Company, Amerada Petroleum Corporation y Marathon Petroleum Argentina Limited, en forma conjunta y solidaria, sobre una superficie de 9.250 Km². compromete una inversión mínima de u\$s 3.815.000.

Para el concurso de Bahía Blanca: subárea nº 1), Agip Argentina SA de Hidrocarburos ICF y Phillips Petroleum Company of Argentina, en forma conjunta y solidaria, sobre una superficie de 15.000 Km²., comprometen una inversión mínima de u\$s 4.500.000; nº 2) Hunt International Petroleum Company of Argentina, sobre 15.000 Km². compromete una inversión mínima de u\$s 4.491.900; nº 3), Agip Argentina SA de Hidrocarburos ICF y Phillips Petroleum Company of Argentina, en forma conjunta y solidaria, sobre una superficie de 10.000 Km²., comprometen una inversión mínima de u\$s 4.100.000.

Las adjudicaciones para el concurso de Río Salado fueron las siguientes: subárea nº 2), Signal Petroleum Company de Argentina y Astra: Compañía Argentina de Petróleo, en forma conjunta y solidaria, sobre una superficie de 6.900 Km²., comprometen una inversión mínima de u\$s 2.200.000; para la subárea nº 3) resultaron adjudicatarias las mismas compañías, las que sobre un área de 6.200 Km². comprometieron una inversión mínima por u\$s 530.000.

No se recibieron ofertas para la subárea nº 4 del concurso de Samborombón, ni para la nº 1) correspondiente a Río Salado. Las inversiones comprometidas totalizan, para el primer período de exploración, u\$s 29.236.900, y para el segundo y tercero u\$s 29.506.000.

- ESTABILIZACION DE PRECIOS

En el mes de marzo último los índices del costo de la vida en la ciudad de Buenos Aires y de precios mayoristas experimentaron bajas del 0,6 y 0,1 % respectivamente, mientras que el índice del costo de la construcción tuvo un aumento del 0,1 %.

Tomando las variaciones registradas en el primer trimestre de 1968 se tiene para el costo de la vida una disminución del 3,1 %, para los precios mayoristas un aumento del 1,5 % y para el costo de la construcción un aumento del 1 %, variaciones que contrastan con las de años anteriores y que son expresión del avance realizado en el proceso de estabilización.

Este avance resulta más apreciable si se tiene en cuenta que el índice del costo de la construcción lleva virtualmente estable ya once meses y los precios mayoristas cinco meses. Esa estabilización se refleja ahora también en los precios minoristas (costo de vida).

- EL PUENTE ENTRE CORRIENTES Y EL CHACO

Siete grupos de empresas presentaron ofertas a la licitación convocada

para la construcción del puente que cruzará el río Paraná entre la ciudad de Corrientes y el puerto de Barranqueras (Chaco), situado a 1.200 kilómetros de la ciudad de Buenos Aires.

Esta importante obra, cuyo costo es de aproximadamente 4.700 millones de pesos, establecerá una comunicación permanente entre las provincias de Corrientes y Misiones con el resto del país. El puente y sus accesos, que tendrán una longitud de 1.700 metros, será explotado por la Dirección Nacional de Vialidad mediante el sistema de peaje y permitirá la canalización del tránsito de las siguientes carreteras: Ruta Nacional Nº 11, que une Buenos Aires con Formosa y Paraguay; Ruta Nacional Nº 16, que vincula Resistencia (Chaco) con Salta, y Ruta Nacional Nº 12, en el tramo comprendido entre Corrientes y Posadas (Misiones).

Si las tarifas de peaje a cobrar fueran las mismas que hoy se perciben por el servicio de balsa y previendo un crecimiento anual de tránsito similar al presente, se tendría, tal como lo establecen los estudios de factibilidad, una relación beneficio-costos superior al doble.

Las obras, proyectadas por la Société d'Etudes et d'Equipements de Entreprises bajo la dirección del ingeniero Jean Courbon, consisten en un puente principal de 510,40 metros de longitud; obras de acceso al puente principal en la provincia del Chaco de 826 metros de longitud y obras de acceso en la provincia de Corrientes de 330,40 metros de longitud. La calzada será de 8,30 metros de ancho y habrá dos veredas laterales de 1,80 metro de ancho útil cada una.

Tanto el puente principal como las obras de acceso estarán constituidos por estructuras de hormigón pretensado; el puente principal, del tipo de puente suspendido con tensores u obenques, proveerá una luz libre para navegación de 200 metros y una altura libre sobre las crecientes máximas de 35 metros.

Esa altura permitirá la navegación sin obstáculos del río Paraná y el paso de buques de alto porte.

El viaducto que se construirá en la provincia del Chaco comprende cinco puentes con una longitud total de 668.50 metros que constituyen las luces que permitirán la evacuación de los desbordes del río Paraná en esa ribera.

El viaducto a construirse en la provincia de Corrientes con una longitud de 370 metros empalmará con el sistema vial nacional en esa provincia.

Al procederse a abrir las ofertas, en un acto al que asistieron autoridades nacionales y los gobernadores de Corrientes y el Chaco - el 10 de abril - se conocieron presupuestos presentados por siete grupos de empresas: Consorcio Ferraz, Cavalcanti-Sotegi; Consorcio Ferrocemento, Girola, Impresit y Sídeco S.A.; Constructora José Mendes Jrs. y Constructora José Mendes Jrs. Argentina S.A.; Empresas constructoras Benito Roggio e hijos y Precomprimido S.A.; Zarazaga y De Gregorio S.A., Sycic Italia y Sycic S.A.; Empresa Ingeniero Lodigiani S.P.A. y Empresa Ingeniero Recchi S.P.A. y Consorcio Jorge Libedinsky S.A., Petersen Thiele y Cruz S.A., Julius Berger, Dyckerhoff y Widmann, Grun y Bileinger y Wayss y Freitag.

- NUEVAS OBRAS PARA ELECTRIFICACIÓN RURAL

En la Provincia de Buenos Aires fue puesto en marcha un sistema de electrificación rural que beneficia a los partidos de Tandil y Azul, en una superficie de 450.000 hectáreas.

El sistema fue realizado por la Cooperativa Rural Eléctrica Tandil-Azul Limitada (CRETAL) y consta de aproximadamente 6.000 postes de cemento armado instalados a lo largo de 487 kilómetros.

En el acto inaugural se destacó la iniciativa privada que dio lugar a la obra, que contó con el apoyo financiero nacional y provincial, y lo que ella significa para la mecanización de tareas agronegociarias y para el progreso cultural. El subsecretario de energía de la Nación anunció que próximamente el Banco Interamericano de Desarrollo contribuirá con un préstamo de 20 millones de dólares al programa de electrificación rural que tienen ya en ejecución el Banco de la Nación Argentina y la Dirección Nacional de la Energía.

- OFERTAS PARA PROLONGAR
DOS LINEAS SUBTERRANEAS
EN BUENOS AIRES

El 29 de marzo se procedió a la apertura de la licitación convocada a objeto de disponer la prolongación de las redes correspondientes a las líneas "B" y "D" de subterráneos de la ciudad de Buenos Aires. En una primera etapa, las autoridades establecerán un orden de prioridades entre las firmas nacionales y extranjeras asociadas, capacitadas para realizar los estudios técnicos, anteproyecto, proyecto completo y prestación de la asistencia técnica necesaria para la prolongación del tendido.

En el caso de la línea "B", se extenderá desde su actual terminal, Federico Lacroze, hasta las proximidades de la estación Villa Urquiza, del Ferrocarril General Bartolomé Mitre. El túnel se excavaría siguiendo la dirección de la Avda. Triunvirato, sobre un total de 3,700 kilómetros, con cuatro estaciones (Chorroarín, Avda. de los Incas, Pampa y Urquiza).

En cuanto a la línea "D", la prolongación desde la terminal Palermo seguiría el curso de las avenidas Santa Fe y Cabildo, sobre un trayecto de cuatro kilómetros, con cinco estaciones (Dorrego, Federico Lacroze, José Hernández, Echeverría y Monroe).

Para la primera prolongación se presentaron 12 ofertas y para la segunda 11, correspondientes a empresas de la Argentina, Alemania Occidental, Italia, Francia, España, Canadá, Suiza, Estados Unidos y Gran Bretaña. En la oportunidad procedió a la apertura del primero de los sobres presentados por las oferentes, en los que se recopilan sus antecedentes y que habrán de servir de base para la preselección. Una vez seleccionadas las empresas respectivas, las autoridades de la Secretaría de Transporte iniciarán las negociaciones correspondientes.

La Secretaría de Transporte anunció además que próximamente finalizarán los estudios previos al llamado a concurso para la construcción de la nueva línea de subterráneos que unirá a Plaza Constitución con Las Heras y Callao. Con esa línea la red de subterráneos de Buenos Aires tendrá una extensión total de 45 kilómetros.

- LICITACION DEL OLEODUCTO CABO
SAN ANTONIO-LA PLATA-BUENOS AIRES

El Gobierno Argentino dispuso, a través de la Secretaría de Energía y Minería -organismo de aplicación de la Ley de Hidrocarburos- licitar el otorgamiento de una concesión de transporte de petróleo crudo entre Cabo San Antonio (provincia de Buenos Aires) e inmediaciones de la ciudad de La Plata y la Capital Federal.

Las obras e instalaciones, cuya construcción y explotación constituye el objeto del concurso, tienen su fundamento económico en la reducción de costos, resultante de los menores fletes marítimos, al permitir la utilización de buques-tanques de mayor porte y la consiguiente eliminación de los alijes.

Las nuevas estructuras, que podrán ser del tipo denominado "monoboia giratoria", deberán permitir el amarre de buques-tanque de 70.000 toneladas de porte bruto como mínimo, lo cual hará posible que las importaciones de petróleo crudo se efectúen en naves de tal naturaleza, como así también su posterior descarga directamente a tierra. Al propio tiempo, los crudos nacionales, que YPF transporta en barcos de 20.000 toneladas, podrán derivarse a naves de 35.000, de fácil operatividad en los puertos del sur del país.

Desde el lugar de amarre, ubicado a cerca de 15 kilómetros de la costa -a fin de asegurar aguas profundas-, el petróleo crudo será transportado por una cañería submarina hasta la planta de almacenaje a construirse en la costa, la cual servirá de cabecera a un oleoducto que se extenderá hasta La Plata (230 Km.) y Buenos Aires (72 Km.) Como ventaja anexa al proyecto, las nuevas instalaciones provocarán un descongestionamiento de tráfico marítimo en el puerto de La Plata. Paralelamente, YPF está construyendo un fueloducto entre La Plata y Buenos Aires, a través del cual podría transportarse el crudo necesario para alimentar la destilería ubicada en Avellaneda, provincia de Buenos Aires.

La síntesis del anteproyecto preparado por YPF para la construcción de la terminal marítima y oleoducto Cabo San Antonio-La Plata-Buenos Aires, en una primera etapa, prevé las siguientes realizaciones: a) Instalación de dos boyas giratorias, a 14 kilómetros de la costa, frente a Cabo San Antonio; b) dos oleoductos submarinos,

de 40 pulgadas de diámetro; c) planta de almacenamiento en Cabo San Antonio; d) Oleoducto Cabo San Antonio-La Plata, sobre una extensión de 230 kilómetros, y un diámetro de 34 pulgadas; e) Oleoducto La Plata-Buenos Aires, con 72 kilómetros de longitud, y un diámetro de 24 pulgadas; f) estaciones de bombeo en Cabo San Antonio y La Plata; g) sistema de comunicaciones y, h) muelle en Cabo San Antonio para embarcaciones auxiliares.

El costo estimado de estas obras supone una erogación estimada entre los 30 y 35 millones de dólares. La capacidad de transporte, en esta primera etapa, ha sido calculada en 35.000 metros cúbicos diarios.

- YPF PROCEDE A LA EJECUCION DEL
POLIDUCTO MENDOZA-BUENOS AIRES

Han finalizado en su totalidad los trabajos topográficos realizados para la determinación del trazado del poliducto Mendoza-Córdoba-Buenos Aires, obras proyectadas conjuntamente con la tercera ampliación de la Destilería Luján de Cuyo, en la provincia de Mendoza, y concurrentes a la evacuación de la creciente producción de petróleo crudo proveniente de los yacimientos de Mendoza.

La primera etapa prevista, ya en ejecución, comprende la construcción del poliducto desde Luján de Cuyo hasta la localidad de Montecristo, en la provincia de Córdoba, con una extensión de 664 kilómetros. Desde Montecristo, el poliducto empalmará con el que une Campo Durán (provincia de Salta) con San Lorenzo (provincia de Santa Fe). En la segunda etapa de las obras, se construirá un conducto desde Villa Mercedes (provincia de San Luis) hasta la Capital Federal, con un recorrido aproximado a los 700 kilómetros.

La construcción de la obra ha sido adjudicada a la Compañía Constructora Bechtel, de reconocido prestigio internacional, la cual ha subcontratado trabajos con empresas argentinas. La inversión comprometida es por 7.500 millones de pesos. La construcción de las cañerías, ya distribuidas a lo largo del trazado del poliducto -para su posterior entrega a la firma adjudicataria del tendido-, estuvo a cargo de la empresa local SIAT, sobre la base de material provisto por la Sociedad Mixta Siderurgia Argentina. El monto de ambos contratos es de 3.700 millones de pesos.

El poliducto en ejecución tiene un diámetro de 14 pulgadas, y poseerá una estación de bombeo en su cabecera de Luján de Cuyo y otra intermedia en Villa Mercedes; una playa de tanques de operación en Luján de Cuyo y otra en Montecristo, y un equipo de comunicación de 24 canales que operará en "duplex" entre Luján de Cuyo y la citada localidad cordobesa. Los productos a transportarse por el poliducto son los siguientes: gases licuados, nafta común, nafta súper, kerosene, gas-oil y diesel-oil. Se estima que a fines del presente año comenzará el envío de tales productos hacia Córdoba, en tanto que la totalidad de la obra finalizará a principios de 1970, alcanzándose entonces un régimen operativo de 8.500 metros cúbicos diarios.

- ESTADISTICA
LABORAL

Virtualmente no hubo jornadas perdidas por huelgas en el primer trimestre de 1968.

Las estadísticas de la Secretaría de Trabajo correspondientes a los conflictos de trabajo en la Capital Federal, dan para los tres primeros meses de 1968 una pérdida de solo 1.867 jornadas de trabajo frente a 173.123 de 1967. La comparación de las cifras del primer trimestre para los últimos cuatro años es la siguiente:

1965	398.014
1966	1.058.302
1967	173.123
1968	1.867

Cabe recordar que durante el año 1967 las jornadas perdidas por huelgas totalizaron 244.844, contra 1.912.826 de 1966.