

información económica de la ARGENTINA

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

81
144
Septiembre de 1969 * No. 26

LA INTEGRACION DE LA MESOPOTAMIA ARGENTINA AL TERRITORIO NACIONAL

La necesidad de impulsar el desarrollo armónico del país en todos sus órdenes, ha determinado la conveniencia de subdividir el territorio nacional en regiones de desarrollo, en cuyas delimitaciones se tuvieron en cuenta principalmente los factores económicos con preponderancia sobre las divisiones políticas. Dentro de los lineamientos de los planes de desarrollo para cada región en particular, y del plan integral en cuanto a las relaciones interregionales, ocupa destacado lugar la programación de medios de transporte adecuados para satisfacer las demandas resultantes de dichos programas. La Mesopotamia, integrada por las provincias de Entre Ríos, Corrientes y Misiones, pertenece en su parte sud a la región de desarrollo Pampeana y del Area Metropolitana, y en su parte norte a la del Noreste, presentando un caso muy especial en lo que respecta a sus vinculaciones intraregionales por el obstáculo que significa el río Paraná. Considerada como un área especial, la Mesopotamia cuenta con una población de dos millones de habitantes; tiene una superficie de 200.000 kilómetros cuadrados; aporta con el 7% a la producción agrícola total, y tiene el 15% de la existencia de ganado, reduciéndose en cambio al 2% su participación en la producción industrial. Las necesidades de transporte a través del río Paraná que implican estas cifras son atendidas por cinco líneas de balsas para vehículos automotores, y dos líneas de ferrocarriles para convoyes ferroviarios, medios que están lejos de satisfacer la demanda actual y que serán totalmente insuficientes en un futuro cercano. Es por ello que los gobiernos nacional y provinciales -en sus respectivas jurisdicciones y posibilidades financieras- han encarado la ejecución de tres obras -entre otras menores- de gran envergadura: el Túnel Subfluvial, el Puente Corrientes-Chaco, y el Complejo Zárate-Brazo Largo, destinadas a provocar una verdadera transformación en el desarrollo de la Mesopotamia.

* El Túnel Subfluvial

El 5 de diciembre próximo será habilitado -de acuerdo con las más recientes previsiones- el túnel subfluvial bajo el río Paraná, que une las provincias de Santa Fe y Entre Ríos considerado, por su naturaleza, el primero en América del Sur. No sólo vinculará las dos capitales, sino que constituirá una importante vía para el desarrollo de las provincias mesopotámicas, aisladas hasta ahora del territorio nacional, programa que se complementa con la construcción del puente Barranqueras-Chaco para unir, a través del mismo río Paraná, las márgenes de las provincias del Chaco y de Corrientes, y la ejecución del complejo Zárate-Brazo Largo.

La construcción del túnel subfluvial se acordó por un tratado celebrado entre las provincias de Santa Fe y Entre Ríos, suscripto el 15 de junio de 1960, encomendándose el proyecto a la firma SAILAV, el dragado a la empresa VIANINI, y la construcción a la firma HOTCHIEF.

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

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

El túnel está ubicado a la altura del Km 603 del eje hidráulico del río Paraná. Su longitud es de 2397 metros sin contar las rampas de acceso y está constituido por 36 tubos de 64,45 metros de longitud y un diámetro interno de 9,80 metros. La calzada tiene 7,50 metros de ancho y es apta para el tránsito en dos direcciones con una altura libre de 4,40 metros y una capacidad de 1250 vehículos por hora en cada dirección. Está prevista, además, la instalación de rieles para el tránsito ferroviario. La renovación total del aire dentro del túnel se cumple cada tres o cuatro minutos y es graduable de acuerdo con el tránsito de vehículos. El sistema de iluminación es regulado por células fotoeléctricas y ha sido diseñado en función de tres sectores: cielo abierto, zona de acostumbramiento, e iluminación integral del túnel. Un circuito cerrado de televisión permite observar la circulación del tránsito, regular su velocidad y localizar cualquier obstáculo. Las indicaciones a los conductores se transmitirán por una red de semáforos y altoparlantes.

A lo largo del túnel están previstos dispositivos de seguridad. Todas las instalaciones electro-mecánicas se centralizarán en una sala de comando ubicada en el edificio anexo al de ventilación y su control puede ser efectuado por un sólo hombre. En ambos accesos se han construido modernos edificios para el cobro de peaje, con instalaciones para el personal de administración y vigilancia.

Los trabajos para la construcción del túnel comenzaron en febrero de 1962 y ocuparon hasta 1500 operarios. Para la ejecución de los tubos se construyó un dique seco en el obrador del lado de la ciudad de Paraná de una longitud de 156 metros por 46 metros de ancho y 13 metros de profundidad, capacitado para la construcción de cuatro tubos por vez. Actualmente, el dique seco se utiliza como puerto. Para trasladar los tubos desde el dique seco hasta el lugar de colocación, éstos fueron cerrados en sus extremos con compuertas y remolcados por equipos especiales con una potencia total de 3500 HP. Los tubos se colocaron en una zanja en el lecho del río a una profundidad tal que el punto más alto de cada tubo queda a dos metros por debajo de la máxima profundidad del río. La colocación de los tubos se llevó a cabo con una isla flotante construida especialmente en Holanda.

Dicha isla -una compleja estructura de acero y grúas- mide 38,60 por 30 por 3 metros. En sus cuatro puntas tiene columnas de acero de 65 metros de altura que se apoyan en el lecho del río. Los trabajos en la profundidad del río fueron realizados por un equipo de dos hombres-ranas y diez buzos. La zanja se rellenó con arena compactada por vibración hasta asegurar una tapada mínima de dos metros sobre el tubo, utilizándose el mismo material dragado de la zanja.

La inversión total de esta obra representa una suma aproximada a los 19.000 millones de pesos (alrededor de 55 millones de dólares).

Para juzgar la trascendencia del túnel subfluvial conviene considerar su papel reactivador de la capacidad económica de las provincias mesopotámicas al facilitar el acceso de sus respectivas producciones a los grandes mercados consumidores locales y de ultramar. Además estimula en el mismo orden el tráfico con Brasil y Paraguay. Si se incluye esta obra en un programa -ya comprometido- de grandes ejecuciones sobre el río Paraná (tales como el complejo Zárate-Brazo Largo y el puente Corrientes-Chaco), se advertirá su carácter protagónico para el flujo de las economías regionales.

* El Puente Chaco-Corrientes

El río Paraná, insustituible medio de transporte para la producción de las provincias que atraviesa en su curso, es también el mayor escollo para la interconexión de éstas. De tal manera, quedan separadas las provincias de Chaco y Formosa de las de Corrientes y Misiones. Hasta el año 1967, el cruce del río Paraná a la altura de las capitales de las provincias de Chaco y de Corrientes se hacía a través de balsas que, partiendo del puerto de Corrientes, cruzaban hasta el puerto de Barranqueras; y a partir de 1967 hasta nuestros días llegan al puerto de Antequera. En el caso del cruce a Barranqueras, éste demandaba 105 minutos, siendo algo menor el tiempo de cruce por Antequera. La necesidad de la construcción de un puente que vincule ambas capitales es categórica, razón

por la cual el gobierno nacional dispuso sucesivamente el estudio de prefactibilidad -en 1967-, la licitación internacional y la adjudicación, recayendo esta última en el Consorcio Ferrocemento, Giro la, Impresit y Sideco S.A.

El puente Chaco-Corrientes -en plena ejecución- cruzará el río Paraná uniendo la ciudad capital de Corrientes con el puerto de Barranqueras, en la costa chaqueña. Estará ubicado a 1200 Km de la Capital Federal y a 32 Km aguas abajo de la confluencia de los ríos Paraná y Paraguay. Establecerá una vinculación permanente para las provincias de Corrientes y Misiones con el resto del país y servirá directamente al tránsito de las siguientes carreteras: ruta nacional No. 11, que une Buenos Aires con Formosa y Paraguay; ruta nacional No. 16, que une Resistencia (Chaco) con Salta; y ruta nacional No. 12, en el tramo comprendido entre Corrientes y Posadas (Misiones). El cruce estará constituido por un puente principal de 510 metros de longitud, y obras de acceso en una longitud de 1700 metros. La luz principal del puente supera los 200 metros, con una altura libre de 35 metros por encima del nivel medio de las crecientes extraordinarias. Ha sido concebido de ese modo para permitir la navegación sin obstáculo y el paso de buques de alto porte.

A ambos lados del tramo central se desarrollarán las obras de acceso construídas por tramos con luces superiores a los 80 metros, y en una y otra costa los viaductos: 1) Viaducto lado Chaco, de 3,2 Km de largo a continuación de la ruta provincial conocida como Acceso Antequera, que sirve de unión a las obras con la ruta nacional No. 11. El viaducto está constituido por cinco estructuras de puente que se construyen sobre cinco cauces menores o lagunas y se unen mediante un terraplén de 2500 metros de largo; 2) Viaducto lado Corrientes, con una longitud de 370 metros, vincula la obra con la avenida 3 de Abril, cuya continuación es la ruta provincial No. 5 y lleva, en terraplén, a la ruta nacional No. 12.

Las obras han sido presupuestas en cinco mil millones de pesos, aproximadamente (quince millones de dólares).

* Complejo Zárate-Brazo Largo

Con la licitación de la importante obra vial Zárate-Brazo Largo (cuya preadjudicación es inminente) culmina una etapa del programa para integrar la Mesopotamia al resto del territorio, dotando la de un complejo de comunicación que no tiene antecedentes en el país. Desde la localidad de Solís, en la provincia de Buenos Aires, arrancará la ruta que forma parte de la obra y que conectará la ruta nacional No. 8 con la número 9, ambas en la localidad de Zárate, y cruzando los brazos del río Paraná se juntará con la ruta nacional No. 12. Esta a su vez desprenderá un ramal que la unirá a la ruta nacional No. 14 y a la provincial No. 11, a la altura de Gualeguay, en la provincia de Entre Ríos. Queda así completado un sistema que permite el fácil acceso a la Mesopotamia desde, prácticamente, todas las zonas del país.

La primera etapa de esta obra está compuesta por el acceso carretero desde la ruta nacional No. 9 a la altura de Zárate, con el puente sobre el río Paraná de Las Palmas, sus viaductos de acceso, camino de vinculación entre ambos puentes, viaductos de acceso y puente sobre el río Paraná Guazú. Incluyendo los puentes y viaductos, la longitud total de esta primera parte es de 34 kilómetros, de los cuales 5,6 Km corresponden a viaductos carreteros y 1,8 Km a grandes puentes mixtos.

Los puentes principales estarán ubicados: uno en Zárate, sobre el Paraná de Las Palmas, aproximadamente a cien metros aguas abajo del terreno ocupado por el Frigorífico Martín Fierro, y el otro sobre el río Paraná Guazú, aproximadamente a 3000 metros aguas abajo de su confluencia con el Pasaje Talavera. Los puentes tendrán una luz libre, mínima, para la navegación, de 300 metros sobre cada uno de los brazos del río, y una altura mínima libre, sobre la cota máxima, de 44,20 metros. El presupuesto de esta primera etapa de las obras asciende a casi 16.000 millones de pesos (alrededor de 46 millones de dólares), y se ha fijado un plazo máximo para su ejecución de treinta y seis meses corridos.

*

INFRAESTRUCTURA AERONAUTICA

Dentro del panorama general de los medios de comunicación, tiene especial relevancia la infraestructura aeronáutica. El Poder Ejecutivo ha resuelto asignar créditos por 3.243 millones de pesos para el año en curso.

El año pasado dichos créditos -juntamente con otros aportes federales- llegaron a 3.683.246.000 pesos, y en 1967 esa suma ascendió a 1.127.500.000 pesos.

El plan de infraestructura comprende obras de reparación y mejoramiento en algunos aeródromos y la construcción de pistas y sus obras complementarias, en distintos puntos del país. La res-

ponsabilidad de la ejecución corresponde a la Dirección Nacional de Infraestructura Aeronáutica, organismo dependiente de la Fuerza Aérea.

Por lo regular, las nuevas obras se encaran de la siguiente forma: el Estado Nacional tiene a su cargo construir la pista de aterrizaje, la plataforma de estacionamiento de aviones, las calles de carreteo, el equipo radioeléctrico y del personal operativo. Las provincias con las que se realiza el convenio deben, a su vez, construir la aeroestación y las obras complementarias. Naturalmente, estos acuerdos varían de acuerdo con las posibilidades de las provincias.

El total de obras realizadas o en construcción permitirá el enlace por vía aérea con aeronaves de mejor rendimiento económico. Por otro lado, los índices de seguridad, velocidad y comodidad del transporte aéreo, serán considerablemente aumentados. Estos aeródromos civiles tienen también una gran importancia considerándolos desde el punto de vista de la seguridad nacional.

El detalle de las obras realizadas es el siguiente:

* Aeropuerto Comodoro Rivadavia (Chubut)

Se ha previsto que el aeropuerto Comodoro Rivadavia opere como cabecera del sistema regional del transporte aéreo en el sur del país. Para ello es necesaria la ampliación de la aeroestación, la construcción de un hangar de mantenimiento, plataforma y obras complementarias.

* Aeródromo Esquel (Chubut)

El aeródromo de Esquel tendrá una pista de concreto asfáltico, con cabeceras de hormigón, de 2600 metros de largo por 45 de ancho, con banquetas de carpeta asfáltica. La plataforma será de 6700 metros cuadrados. Las obras -cuya ejecución comenzó- permitirán la operación de aparatos bi reactores de alcance medio. El monto de tales trabajos ascenderá a la suma de 559.249.013 pesos.

* Aeródromo Trelew

Se han construido dos cabeceras de 5772 metros cuadrados; una calle de carreteo de 1900 m² y una plataforma de 4750 metros cuadrados (hormigón y concreto asfáltico). En el mismo aeródromo se encuentra en construcción una torre-tanque de agua y la red para la distribución correspondiente. Los trabajos se encuentran realizados en un doce por ciento, y la inversión será de 4.511.030 pesos.

* Aeródromo Gobernador Gregores (Santa Cruz)

Se está construyendo una pista de concreto asfáltico de 2200 metros de largo por 25 de ancho, con banquetas de 7,50 de ancho y además el acceso a la misma. También se harán, como obras complementarias, el edificio para aeroestación y torre de vuelo; hangar con piso de cemento (esto ya se construyó), trabajos de señalamiento diurno; depósitos de aerocombustibles, tanque de agua y usina. Se han realizado ya el 60 por ciento de los trabajos, cuyo monto total llegará a 399.516.310 pesos.

En el mismo aeródromo se levantarán una estación meteorológica y la vivienda para el jefe, cuyo contrato se adjudicó. El costo previsto es de 10.717.670 pesos. Estos trabajos se hallan ejecutados en un treinta por ciento.

* Aeropuerto San Julián (Santa Cruz)

Construcción de pista, calle de acceso y plataforma. La pista tendrá 2000 metros de largo por 30 de ancho, con pavimento de concreto asfáltico, como las calles de acceso. En cuanto a las cabece ras y plataforma, serán de hormigón. Se ha ejecutado el 72% del total de los trabajos, presupuestos en 672.347.359 pesos.

* Aeropuerto Rfo Grande (Tierra del Fuego)

Se está construyendo una pista de hormigón de 2000 metros de largo por 30 de ancho, con banquetas de cinco metros en concreto asfáltico, y una plataforma con un total de 8400 metros cuadrados. Su dimensión permitirá operar simultáneamente con tres aviones del tipo Caravelle. El monto del contrato es de 695.868.950 pesos y se ha realizado el 15% del total de la obra.

* Aeropuerto San Carlos de Bariloche (Rfo Negro)

Se ampliaron las cabeceras de la pista, a las que se aplicó un tratamiento asfáltico. La plataforma, de hormigón, fue ampliada en 6300 metros cuadrados. Con estas mejoras podrán operar cómodamente los grandes aviones a reacción. Monto del contrato: 47.239.138 pesos. Estado de los trabajos: ya están casi concluidos: se estima que ya finalizó el 97.5 por ciento.

* Aeropuerto Córdoba

Remodelación de la pista 17-35 y zona de influencia. Tendrá una longitud total de 3200 metros por 60 de ancho. Se la construirá con una sub-base de suelo cemento y pavimento de hormigón armado y con las mismas características será ampliada la plataforma. Completados estos trabajos, el aeropuerto de Córdoba tendrá carácter de internacional de primera categoría. El contrato por estos trabajos alcanza a 942.889.926 pesos.

Trabajos en la pista 04-22: Se le dió una longitud de 2340 metros de largo por 30 de ancho y se agregaron franjas laterales de 15 metros cada una, para elevar el ancho a 60 metros. Se hizo también una rotonda de 45 metros de ancho, a 1800 metros de la cabecera 04. Pueden operar ahora en esta pista aviones del tipo Caravelle, Boeign 737 o DC-9. El costo de esta obra, ya concluida, fue de 83.447.869 pesos.

* Aeropuerto La Rioja

Se construirá una pista con una longitud de 2860 metros de largo por 30 de ancho, con banquetas de 7,50. La actual pista del aeropuerto será alargada en 330 metros y se la conectará con la nueva. La plataforma será de 8400 metros cuadrados. Las calles de carreteo tendrán 18 metros de ancho, con banquetas de 5 metros. Podrán operar aviones Caravelle, Douglas DC-9 y BAC 111.

El contrato es de \$ 812.964.663, y los trabajos comenzaron el 28 de abril último.

* Aeropuerto San Luis

Se construirá una pista, calle de rodaje y plataformas. La pista será de concreto asfáltico, de 2950 metros de longitud por 30 de ancho, con banquetas de 7,50; las plataformas serán destinadas, una a carga y la otra para estacionamiento, con 70 metros de ancho y una superficie total de 18.200 metros cuadrados. El monto de esta obra es de 766.577.890 pesos.

* Aeródromo Villa Mercedes (San Luis)

Pavimentación de calles interiores y de zona de parada de cabecera 23. La cabecera recibirá un tratamiento asfáltico en una extensión de 250 metros por 50. El contrato es por la suma de 28.577.787. La obra está realizada en un quince por ciento.

* Aeropuerto Catamarca

Será construída una pista de aterrizaje de 2800 metros de largo por 30 de ancho, con banquetas de 7,50 de ancho cada una. Las calles de rodaje tendrán un ancho de 18 metros con banquetas de cinco metros. La plataforma, de 99 por 68 metros. Se han previsto futuras ampliaciones. Aquí podrán operar aviones del tipo Caravelle, DC-9 y BAC 111. El contrato es por 568.260.202 pesos y los trabajos se iniciaron el 21 de abril último.

* Aeropuerto Posadas (Misiones)

La pista en construcción tendrá una longitud de 2240 metros, con otros siete adicionales en cada cabecera y un ancho de 30 metros, con banquetas de 5 metros a cada lado. Las calles de carreteo tendrán 18 metros de ancho con banquetas de 5 metros y la plataforma de estacionamiento será de 9000 metros cuadrados. En este aeropuerto podrán operar aeronaves del tipo Caravelle, DC-9 y Boeing 737. La obra está ejecutada ya en un 73 por ciento y su costo ascenderá a 585.902.372 pesos.

* Aeropuerto Iguazú (Misiones)

Construcción de una amplia pista y las obras complementarias que permitan operar aviones DC-9 y Boeing 737. Se prevé una futura ampliación para que pueda recibir también aviones del tipo Boeing 707 y Douglas DC-8. Las características de la zona obligaron a realizar un estudio de los terrenos aptos para el futuro aeropuerto y ya se está realizando el desbosque y destronque, para abrir picadas y poder analizar sobre el terreno sus características, yacimientos, y los trabajos imprescindibles como los de altimetría, etc. Este será el paso previo a la confección de croquis y la tarea previa a la licitación a fines de este año. El costo de la obra es de 726 millones de pesos y el plazo de ejecución ha sido fijado, aproximadamente, en dos años y medio.

* Aeropuerto Mar del Plata

Fue ampliada la pista de aterrizaje existente. De 1750 metros, se la llevó a 2200 metros. La cabeceras también fueron ampliadas con concreto asfáltico y se le adicionaron suelos seleccionados para ser utilizados como zona de frenado. Los trabajos han concluído y las nuevas instalaciones están en servicio. El monto contractual llegó a los 107.865.388 pesos.

* Aeropuerto Paraná (Entre Ríos)

Se está construyendo una pista de 2100 metros de largo por 45 de ancho; una plataforma militar, de 213 metros de ancho y una calle de enlace entre ambas plataformas para vehiculos pesados. Con esta obra podrán operar aviones del tipo Caravelle, Douglas DC-9 y Boeing 737. El contrato es por la suma de 806.194.770 pesos y está terminada en un 62 por ciento.

* Aeropuerto Rosario (Santa Fe)

Se están ejecutando diversos trabajos complementarios: calles de rodaje, zona de estacionamiento de aviones; caminos de acceso del exterior a la aeroestación -que se encuentra también en construcción-; calles para facilitar el tránsito interno y playas de estacionamiento. La pista actual quedará enlazada con una nueva plataforma. También se efectúan obras para el desagüe, encauzamiento y evacuación de aguas, con el propósito de proteger adecuadamente las nuevas construcciones. El contrato es por la suma de 292.832.862 y fue ejecutado en un quince por ciento.

* Aeropuerto Internacional de Ezeiza

Ha terminado la construcción de una plataforma de mantenimiento, la número dos. Su costo fue de 198.630.484 pesos. Tiene pavimento de hormigón, y una superficie total de 35.650 metros cuadrados. Pueden ser sometidos en ella a tareas de mantenimiento aviones del tipo Boeing 707. Las banquetas fueron tratadas con pavimento flexible de concreto asfáltico para defenderlas de la erosión de las turbinas de las aeronaves modernas. El 26 de mayo comenzó la construcción de un edificio para radar meteorológico, que costará 12.500.000 pesos.

* Aeroparque de la Ciudad de Buenos Aires

Fue repavimentado todo el camino de carreteo norte y se realizó el bacheo de las plataformas comercial e industrial. El costo fue de 106.652.166 pesos. Además, fue realizada en un treinta por ciento la nueva plataforma para estacionamiento de aviones, de 21.495 metros cuadrados, próxima a la que ya existe y que debe ser repavimentada en parte. El costo de estas obras es de 113.670.139 pesos.

*

NUEVA CENTRAL TERMICA EN
SAN MARTIN DE LOS ANDES

La ciudad de San Martín de Los Andes, en la provincia de Neuquén, cuenta con otra central productora de electricidad, que permitirá ampliar considerablemente el actual servicio de suministro de energía en la zona, y satisfacer la demanda de las nuevas industrias que se están radicando en dicha región sureña. La central diesel que ha comenzado a funcionar está integrada por dos grupos turbinas de 500 kW cada uno, que han sido fabricados bajo la licencia de la firma Sulzer en Yugoslavia. La misma empresa que los vendió se ha encargado del montaje. El costo de la nueva central asciende a 42.204.023 pesos.

A fin de cumplir con las solicitudes de suministro, la Empresa Agua y Energía Eléctrica decidió poner en funcionamiento uno de los dos grupos, mientras se completa el montaje del restante, previniéndose que este último entrará en servicio a breve plazo. La instalación de la nueva usina servirá preferentemente a los aserraderos de la región, y a otros establecimientos industrializadores de madera que en esta zona es muy abundante y de extraordinaria calidad.

También se ha tenido en cuenta el plan de incrementación industrial de la Patagonia que se está llevando a cabo y en donde la disponibilidad de energía juega un rol decisivo. La ubicación geográfica de San Martín de Los Andes y de su zona de influencia, ha hecho que fuera elegida para la instalación de establecimientos fabriles y otras plantas de procesamiento industrial, que también son atraídos por las disposiciones que eximen de impuestos, y facilitan créditos en las entidades financieras.

*

INAUGUROSE EN TUCUMAN
LA CENTRAL ELECTRICA
"INDEPENDENCIA"

La empresa estatal Agua y Energía Eléctrica inauguró en la provincia de Tucumán, la central térmica Independencia, cuya potencia es de 30.000 kW, y cuyo costo alcanza a los 3.500 millones de pesos.

La incorporación de la usina se produce en circunstancias en que el Poder Ejecutivo Nacional lleva a cabo el plan de desarrollo y transformación en Tucumán, y significará un fundamental aporte al mismo, dada la importancia que la nueva fábrica de electricidad tendrá para la provincia y la región nortea de la República a la que extenderá su influencia.

Su funcionamiento posibilitará mejorar, reforzar y ampliar los actuales servicios eléctricos que atiende la empresa en la provincia. Su producción anual será de 180 millones de kWh anuales; cifra que iguala la producción de energía que en 1967 alcanzara Agua y Energía Eléctrica a través de todas las centrales que opera y posee en Tucumán.

La mayor disponibilidad de energía que posibilitará la incorporación de la central se volcará a la atención de las nuevas industrias, que estimuladas por los planes del gobierno de la Nación se están radicando en dicho Estado con el fin de transformar su producción y su economía, ceñidas hasta hace poco solamente al cultivo e industrialización del azúcar. Permitirá a la vez vigorizar los planes de electrificación rural que la provincia lleva a cabo, posibilitando la mejor explotación agraria.

*

CONSTRUCCION DE UN COMPLEJO HIDROELECTRICO EN LA PROVINCIA DE SALTA

La Empresa Agua y Energía Eléctrica está construyendo, sobre el río Juramento, en la provincia de Salta, el complejo hidroeléctrico Cabra-Corral, para el cual ha destinado más de 9.000 millones de pesos. El ritmo impuesto a la labor ha permitido realizar hasta ahora un 40% del volumen total de esta obra, fundamental para el noroeste argentino. Defínese a este complejo como obra de aprovechamiento múltiple, ya que esencialmente regulará las aguas del río Juramento, atenuará sus crecidas, asegurará el riego permanente de extensas regiones pertenecientes a Salta y a Santiago del Estero, y su producción anual de electricidad superará los 210 millones de kWh.

De la extensión a regar, 40.000 hectáreas corresponden a la provincia de Salta, y 34.000 hectáreas a la provincia de Santiago del Estero. El tratado oportunamente celebrado entre Salta y Santiago del Estero establece que las superficies bajo riego serán 62.000 hectáreas para la primera y 48.400 hectáreas para la segunda provincia nombrada. Se calcula que el valor total anual de la producción en estas zonas de riego, a los precios actuales, sobrepasaría los 5.600 millones de pesos (alrededor de 16 millones de dólares).

*

ADJUDICACION DE LAS OBRAS DEL DIQUE "LAS MADERAS"

Fueron adjudicadas las obras correspondientes al dique "Las Maderas" en la provincia de Jujuy, primera etapa del aprovechamiento integral de los ríos Perico y Grande, en la mencionada provincia, que habrá de demandar una erogación de \$ 4.805.512.046 m/n. (138 millones de dólares, aproximadamente). Esta obra se realiza con la financiación del Fondo de Integración Territorial, Ley No. 17.678.

El sistema de Las Maderas permitirá el riego de 50.000 hectáreas, mientras que la central hidroeléctrica proyectada al pie del dique producirá unos 65 millones de kWh anuales, que se incorporarán al sistema eléctrico del norte, que paulatinamente va concretando la Empresa Agua y Energía Eléctrica. La adjudicación de las obras en la cantidad antes mencionada fue otorgada a Burgwardt y Cia. S.A.; Petersen, Thiele y Cruz S.A., y DY CASA (Dragados y Construcciones Argentinas S.A.), por resultar la oferta más conveniente y la de menor precio presentada.

*

FINANCIACION PARA OBRAS DE EL CHOCON

Por decreto del Poder Ejecutivo Nacional fue aprobado el convenio de financiación concertado entre Hidronor S.A. y Lazard Brothers & Co. Ltd. de Inglaterra. Dicho convenio permitirá a la empresa argentina disponer de un crédito por tres millones setenta y ocho mil ochenta y ocho libras esterlinas, que cubrirá la totalidad de las divisas necesarias para adquirir hasta un máximo de cuatro turbinas hidráulicas con sus equipos y servicios complementarios, con destino a la construcción de la central hidroeléctrica de El Chocón.

*

EL NUEVO PUENTE PUEYRREDON

Con la colocación de las últimas vigas de 240 toneladas de peso y de 45 metros de largo, culmina la construcción del nuevo puente "Pueyrredon", sobre el Riachuelo. Este cruce comprende la construcción de un puente y muelles adyacentes de cinco tramos, con una luz total de 185 metros. Cada tramo lleva vigas prefabricadas pretensadas de sección cajón. La fundación se realizó sobre pilotes, y hay dos viaductos de acceso: del lado Capital, de rama única, y del lado provincia, de varias ramas. Obras complementarias:

desagües, terraplenes, muros de sostenimiento, pavimentos, edificios, iluminación, etc. La longitud del puente con sus viaductos es de 1130 metros y un ancho de 37 metros. El monto total aproximado de estas obras es de 1700 millones de pesos y las mismas se iniciaron el 11 de junio de 1966, venciendo el plazo contractual de terminación el 10. de octubre de 1969. Para fines de diciembre próximo se habilitará la trocha central y su inauguración se realizará en marzo de 1970.

*

PRESUPUESTO DE LA EMPRESA GAS DEL ESTADO Por decreto del Poder Ejecutivo fue aprobado el Plan de Acción de la Empresa Gas del Estado para el ejercicio 1969, y se fijó el presupuesto de Gastos e Inversiones para el mismo período en la suma de 94.940 millones de pesos, y los recursos en igual importe. El decreto especifica que los recursos se integran con ingresos corrientes que ascienden a la suma de 56.714 millones de pesos; ingresos de capital por 26.876 millones; contribución del Tesoro en la suma de 1.350 millones para atender subsidios especiales por la aplicación de tarifas diferenciales y de fomento, y la contribución del Fondo Nacional de la Energía en la suma de 10.000 millones de pesos para financiar gastos de inversión.

En el Plan de Acción se expresa que "el presente presupuesto arroja un superávit de explotación de 1.362 millones de pesos, monto al que corresponde adicionar 2.371 millones de pesos en concepto de utilización estimada de las disponibilidades iniciales, lo que totaliza 3.733 millones de pesos de recursos propios que se destinan a financiar inversiones".

**