

3589/



ESTUDIO GEOPOLITICO DE LA

PROVINCIA DE BUENOS AIRES

APROXIMACION GEOPOLITICA A LA
PROV. DE BUENOS AIRES.

CARACTERISTICAS Y CONDICIONANTES
GEOPOLITICOS DE LA PROV. DE BS. AS.
EN LOS AMBITOS MARITIMO Y FLUVIAL
(1ra. parte)

Analista Principal : Jorge Alberto Fraga

Analistas Auxiliares : Norberto Manuel Couto

Enero 1992

0/4364
A29
III
F3111
F312
F313
X11
H35
H36

ANALISIS GEOPOLITICO
DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES
SOBRE
GEOPOLITICA MARITIMA Y FLUVIAL

INFORME FINAL

INVESTIGADOR PRINCIPAL: JORGE ALBERTO FRAGA
INVESTIGADOR ASISTENTE: NORBERTO MANUEL COUTO

ESTRUCTURA GENERAL

PARTE I: APROXIMACION GEOPOLITICA A LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

- I. DEFINICIONES Y METODOLOGIA
- II. PRINCIPALES CARACTERISTICAS GEOPOLITICAS DE LA ARGENTINA
- III. CONDICIONANTES GEOPOLITICOS DE LA REPUBLICA ARGENTINA
- IV. CONDICIONANTES CRITICOS DE LA ARGENTINA
- V. CONDICIONANTES GEOPOLITICOS DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES
- VI. ORIENTACIONES PARA EL ANALISIS GEOPOLITICO DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES EN LOS AMBITOS MARITIMO Y FLUVIAL
- VII. REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

PARTE II: CARACTERISTICAS Y CONDICIONANTES GEOPOLITICOS DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES EN LOS AMBITOS MARITIMO Y FLUVIAL

- I. CARACTERISTICAS Y CONDICIONANTES DEL RIO DE LA PLATA
- II. CONDICIONANTES DERIVADOS DEL PROYECTO HIDROVIA PARAGUAY-PARANA
- III. CARACTERISTICAS Y CONDICIONANTES DE LOS ESPACIOS MARITIMOS ADYASCENTES, COSTAS Y VIAS DE COMUNICACION
- IV. CAPACIDADES Y CONDICIONANTES PORTUARIOS
 1. EL SISTEMA PORTUARIO ARGENTINO
 2. LOS PUERTOS DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES
- V. RECURSOS ICTICOLAS EN EL AREA ADYASCENTE A LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES
- VI. RECURSOS MINERALES EN LAS COSTAS Y AGUAS ADYASCENTES A LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

PARTE III: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES (Para el Informe Final)

- I. CONCLUSIONES
- II. RECOMENDACIONES

PARTE I

APROXIMACION GEOPOLITICA A LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

PORTE I ; INDICE

I. <u>DEFINICIONES Y METODOLOGIA</u>	1
1. EL TERMINO GEOPOLITICA.....	1
2. EL SIGNIFICADO MODERNO DE LA GEOPOLITICA.....	2
3. EL ANALISIS GEOPOLITICO.....	3
4. INFLUJOS GEOPOLITICOS.....	4
5. ESTIMULOS GEOPOLITICOS.....	5
II. <u>PRINCIPALES CARACTERISTICAS GEOPOLITICAS DE LA ARGENTINA</u>	6
1. LA SITUACION GEOPOLITICA.....	6
2. LA ARGENTINA; UN PAIS GEOPOLITICAMENTE DEFORME.....	8
3. LA PAMPA HUMEDA.....	10
4. LA DEFORMACION GEOGRAFICA.....	12
5. LA DEFORMACION ECONOMICA.....	14
6. LA DEFORMACION POLITICA.....	16
7. LA CUENCA DEL RIO DE LA PLATA.....	16
8. EL ATLANTICO SUR.....	20
9. LA CONFIGURACION FLUVIO-MARITIMA.....	23
III. <u>CONDICIONANTES GEOPOLITICOS DE LA REPUBLICA ARGENTINA</u>	26
1. DEL FACTOR GEOGRAFICO.....	26
2. DEL FACTOR HISTORICO.....	27
3. DEL FACTOR POBLACIONAL.....	28
4. DEL FACTOR SOCIO-CULTURAL.....	29
5. DEL FACTOR ECONOMICO.....	30
6. DEL FACTOR POLITICO.....	31
7. DEL FACTOR GEOPOLITICO.....	33
8. INFLUJOS GEOPOLITICOS.....	34
9. ESTIMULOS GEOPOLITICOS.....	34
IV. <u>CONDICIONANTES CRITICOS DE LA ARGENTINA</u>	35
V. <u>CONDICIONANTES GEOPOLITICOS DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES</u>	39
VI. <u>ORIENTACIONES PARA EL ANALISIS GEOPOLITICO DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES EN LOS AMBITOS MARITIMO Y FLUVIAL</u>	40
VII. <u>REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS</u>	41

TITULO I :

DEFINICIONES Y METODOLOGIA

PARTI I

I. DEFINICIONES Y METODOLOGIA

1. EL TERMINO GEOPOLITICA

En algunos ambientes el término Geopolítica es aún resistido, en particular en los ámbitos económicos y diplomáticos. Ello se debe al empleo inicial por los alemanes (Ratzel, Kjellen, Haushofer) para justificar la política expansionista del Tercer Reich en la Segunda Guerra Mundial, y a los evidentes puntos de contacto que la Geopolítica tiene con las Relaciones Internacionales, políticas y económicas y con la Estrategia.

Sin embargo, el término Geopolítica se va abriendo camino, teniendo ya aceptación mundial y popular. Todos los días se pueden leer opiniones sobre la situación geopolítica en alguna región del mundo y no es de extrañar que grandes estadistas como Kissinger, Gorbachov, Nixon, Chirac y hasta Su Santidad Juan Pablo II la utilicen en discursos o artículos, para referirse a las políticas aplicables a espacios geográficos, no solamente terrestres sino también marítimos, aéreos y aun ultraterrestres.

La actual acepción de Geopolítica tiene mucho de parecido con la Inteligencia Estratégica de Nivel Nacional, pero la diferencia sigue estando en que una sirve a la Política y la otra a la Estrategia. La Geopolítica abarca en general la política territorial con todos sus ingredientes físicos, históricos, poblacionales, económicos, sociales, culturales, científicos y tecnológicos y hoy en día sirve mas a la paz que a la guerra. Así se puede hablar de concepciones geopolíticas absolutamente pacíficas, tales como los proyectos del 80, referido a la Pampa Húmeda, del Río Bermejo, del traslado de la Capital, de la intercomunicación del continente con la Isla Grande de la Tierra del Fuego, del Puerto de aguas profundas, etc.

También la Geopolítica detecta conflictos, los estudia, los describe y esboza lineamientos generales para enfrentarlos, pero es a la Estrategia a quien corresponde su resolución. Aquí aparecen zonas grises, que no tienen porqué provocar choques, pues se trata de diferentes enfoques.

En tal sentido, la Geopolítica sirve a la Estrategia como una forma de Inteligencia, mediante el aporte de valiosa información obtenida y analizada con mentalidad política y geográfica. Si bien es cierto que no existen organismos oficiales dedicados a la recolección de información y al desarrollo específico de estudios geopolíticos, no existiendo una Central Nacional de Geopolítica, la información que obtiene y procesa la SIDE es fundamentalmente política, así como la recogida por el Servicio Exterior de la Nación y parcialmente por los Servicios de Inteligencia de las Fuerzas Armadas. Toda ella es perfectamente apta para los análisis geopolíticos.

En el alto nivel, poco estructurado, de la Política y la Estrategia Nacionales, no resulta conducente discutir la aplicabilidad de la Geopolítica, que algunos pretenden todavía cuestionar, ya que ella, como método de análisis político-geográfico de los espacios, su desarrollo y sus conflictos, es plenamente aceptada en el mundo, luego del rechazo inicial al que se hizo referencia al comienzo. (B-1).

2. SIGNIFICADO MODERNO DE LA GEOPOLITICA

La Geopolítica moderna, alejada de la concepción agresiva, determinista y expansiva alemana de principios de siglo, proporciona un método de análisis importante y presta un excelente servicio de asesoramiento al poder político de la Nación.

Para comprender cabalmente el sentido de la Geopolítica en su moderna conceptualización, conviene señalar que se han ampliado las acepciones de los conceptos "conflicto" y "guerra", desde los tiempos de su resolución exclusiva mediante el empleo del poder militar, al actual en que la participación es de toda la Nación, en la denominada guerra total.

También el concepto de "Estrategia" se ha extendido a todas las actividades humanas, pasando desde el "arte de conducir las operaciones militares" al "método especulativo de interacción humana tendiente a resolver situaciones de incertidumbre o de conflicto".

Pues bien, también la "Geopolítica" ha salido de su limitado campo de relación entre la geografía física y la política y de los determinismos ratzelianos, para abarcar hoy en día el análisis de todos los factores que intervienen en el accionar de un estado o de otros "actores internacionales", como los organismos de tal carácter (ONU), o regionales (OEA, CEE) y también movimientos o agrupaciones que por su trascendente accionar han obtenido tal personería, que en la actualidad se los considera actores o han sido admitidos en los organismos antes mencionados (OIP, Frente Polisario).

Entonces, en su sentido actual la Geopolítica puede ser definida como la "rama de la Política que estudia y analiza las características y factores geográficos, históricos, poblacionales, económicos, sociales, culturales, tecnológicos y políticos en la vida interna de los estados y en sus relaciones exteriores, a fin de extraer conclusiones útiles para su gobierno. (B-2)

3. EL ANALISIS GEOPOLITICO

Consiste en, utilizando una "guía metodológica" y los "instrumentos geopolíticos", realizar el análisis de los factores enunciados en la definición a fin de obtener conclusiones en cada uno de ellos. Se considerará un factor mas, el propiamente geopolítico que incluirá los problemas pendientes de soberanía territorial, las teorías geopolíticas y el pensamiento de sus principales analistas geopolíticos.

Los "instrumentos" para facilitar estos análisis son, entre otros, la cartografía, la prospectiva, la investigación y desarrollo, el planeamiento, la informática y la inteligencia política.

Las conclusiones de cada factor permitirán establecer los llamados "condicionantes críticos" (antes llamados determinantes), o sea aquellos aspectos de cada factor que, por su importancia, conducen a situaciones críticas o de gran trascendencia, que requieren la consideración del poder político para la formulación de sus "Objetivos políticos" de gobierno.

Entonces, el análisis geopolítico llegará a determinar probables o presuntos "Objetivos geopolíticos" del actor en consideración, tanto en su pro-

acción interna como externa, sin ser exclusivo en esta tarea, ya que los "Objetivos políticos" pueden también ser establecidos en función de otros estudios o programas. Los "Objetivos" que propone la Geopolítica se denominan "Objetivos Geopolíticos" en razón de haber sido apreciados con mentalidad político-geográfica.

Se trata entonces de un "Análisis de situación política", un "diagnóstico político-geográfico" de un estado o un actor internacional.

Si los "Objetivos políticos" que el Estado asume son comparados con los de otros actores de interés, podrá deducirse cuales de ellos resultan "cooperativos" y cuales "competitivos". Estos últimos son los que - enfrentados con suficiente poder - podrán dar lugar a "conflictos".

En esta tarea la Geopolítica y la Estrategia actuarán coordinadamente, correspondiéndole a la "Estrategia de Estado" proponer la solución del conflicto. O sea que la Geopolítica ayuda a formular el diagnóstico, la Estrategia propone los remedios y decidirá el médico, en este caso el poder político.

Este es, entonces, el moderno concepto de la Geopolítica. No es una ciencia particular sino un método racional de análisis. Pero se apoya en dos ciencias básicas: la Geografía y la Política y en toda otra ciencia o disciplina que resulte necesaria para sus fines, teniendo en cuenta particularmente el creciente peso del poder económico, la ciencia y la tecnología en la capacidad decisoria de los estados. (B-3).

4. INFLUJOS GEOPOLITICOS

Se denominan así a la acción o influencia que los factores geopolíticos ejercen sobre los entes estatales, produciendo efectos que reconocen como causa a dichas acciones o influencias. Según Atencio, implican la acción de ejercer una cosa cierto efecto (influir) sobre otra.

Para Españadero, se trata de efectos producidos por condiciones del espacio que influyen en los procesos o conductas políticas de grupos humanos que se vinculan con aquel, ya sea que estos los ignoren o que, conociéndolos, decidan conscientemente aprovecharlos, rechazarlos o subordinarse a ellos. (B-4)

Los Influjos Geopolíticos pueden clasificarse en naturales o culturales, de la siguiente manera :

- a. Naturales: son los producidos por las características del espacio, sin considerar la ingerencia del hombre. Son obra de Dios en la naturaleza e incluyen, entre otros: la forma, extensión, el clima, la llanura, la montaña, la red fluvial, el recorrido de los ríos, el mar, el océano, la fauna, la flora, las selvas, los montes, las lagunas, las costas, la cordillera, los yacimientos, el desierto, los acantilados, etc.
- b. Culturales: son los producidos por modificaciones por el hombre como las posiciones relativas, vías de comunicación, límites y fronteras, la circulación, los puertos, el ordenamiento espacial, la explotación económica, la industria, los ecúmenes, la inmigración, los actos políticos, etc.

5. ESTIMULOS GEOPOLITICOS

Se los define como factores geopolíticos, geográficos o humanos capaces de estimular la capacidad creadora de los grupos humanos. . Según Toynbee se los puede clasificar en cinco grupos:

- a. Las comarcas densas: resultan mas motivadoras que las comarcas ricas. Son ejemplos el Japón y las grandes metrópolis actuales como San Pablo o México.
- b. Las nuevas Patrias con su impulso creador, como fué el caso de Israel.
- c. Los choques y enfrentamientos como los de Afganistán, la derrota del Japón, ocupaciones, invasiones, etc. Hoy: Yugoslavia.
- d. Las presiones geográficas, poblacionales, políticas o económicas: las fronteras culturales alemanas en la 2da Guerra Mundial, el boicot a Sudáfrica por el problema racial.
- e. Las penalizaciones dentro de una comunidad: grupos sociales en posición subalterna o deprimida, como los judíos en Alemania en su momento, o los negros en Estados Unidos o en Sudáfrica.

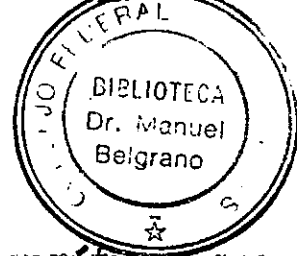
Señala al respecto Toynbee que los estímulos mas efectivos son los que provocan "carencias o exceso de adversidad".

TITULO II :

PRINCIPALES CARACTERISTICAS GEOPOLITICAS

DE LA ARGENTINA

II. PRINCIPALES CARACTERISTICAS GEOPOLITICAS DE LA ARGENTINA



1. LA SITUACION GEOPOLITICA

La Argentina constituye un confín ubicado en el hemisferio sur, que contiene solamente el 2% de las tierras del planeta, alberga solamente el 1% de la población mundial, y está totalmente alejado de los principales centros de poder y de consumo del mundo, que están en general en el hemisferio Norte, alrededor del paralelo 50° N, donde se encuentran los Estados Unidos, la URSS, Europa Occidental, la China y el Japón. O sea que el país está muy aislado y precisa indefectiblemente un gran desarrollo marítimo y aéreo para poderse conectar y comerciar con ese mundo. En particular, en el caso de grandes cargas se requiere un gran desarrollo marítimo. Esta posición, alejada de los mayores centros de poder, le produce un "handicap" negativo en función de los costos y los flotes para el transporte masivo de cargas. (B-6)(F-1)

Considerando ahora la situación regional, se observa que Sudamérica está geopolíticamente compuesta por varias áreas que responden fundamentalmente a tres grandes influjos: la Cuenca del Amazonas que se opone en alguna medida a la Cuenca del Plata y al Sistema Andino. Es por ello que los principales geopolíticos que han estudiado el continente, los brasileños Mario Travassos y Golbery do Couto e Silva, afirman que Bolivia es el "área de soldadura", porque atrae hacia el Amazonas, hacia el Plata y hacia el macizo Andino. Por eso señalan tres ciudades: Cochabamba hacia el sistema andino, Sucre hacia el Plata y Santa Cruz de la Sierra hacia el Amazonas, conformando el "triángulo geopolítico" de unión para unos y de desmembramiento para otros. (F-2).

Dentro de Sudamérica, la Argentina integra la Cuenca del Plata en calidad de país de aguas abajo y posee la puerta de salida al mar: el Río de la Plata.

Con referencia al mar, el espacio geopolítico enfrentado es el Atlántico Sur.

A continuación se analizarán estos espacios argentinos.

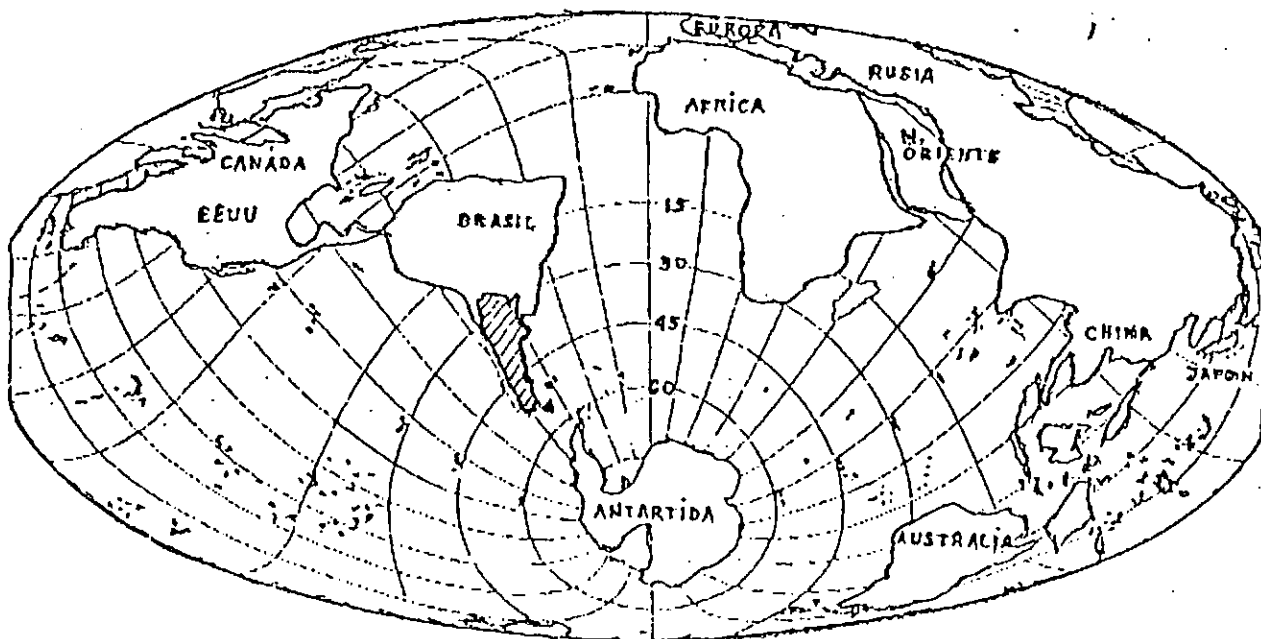


FIGURA 1

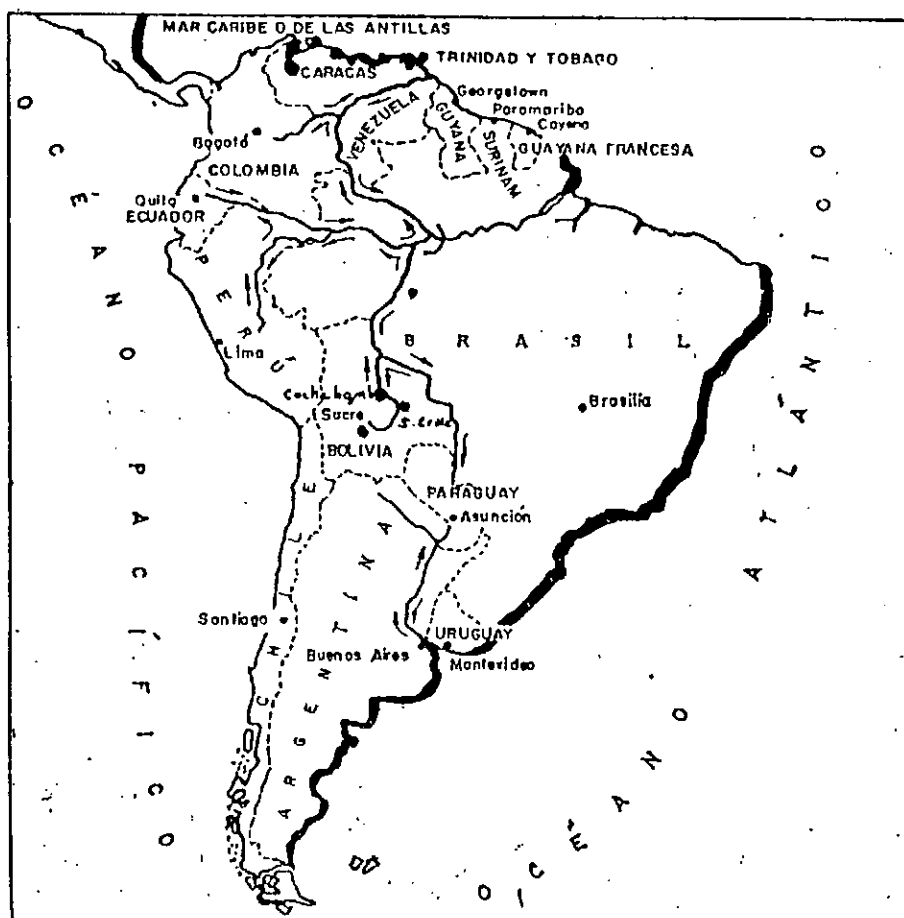


FIGURA 2

2. LA ARGENTINA: UN PAIS GEOPOLITICAMENTE DEFORME

De acuerdo con la definición de la Real Academia de la Lengua Española, la Argentina es un país deforme, o sea desproporcionado o irregular en las formas. A continuación se explican las causas y consecuencias desde el punto de vista geopolítico.

La Argentina está ubicada entre los paralelos $21^{\circ}46'$ S y 56° S aproximadamente, si se considera solamente su territorio continental sudamericano, y hasta el Polo Sur si se añade el sector que reivindica en el sexto continente, que denomina Antártida Argentina. Esto implica, en lo que a clima se refiere, una gran desproporción entre la zona norte cruzada por el trópico de Capricornio a la altura de la Quebrada de Humahuaca, con las lejanas tierras australes de nuestra Patagonia y mas aún de la Antártida Argentina.

La forma del territorio argentino es al mismo tiempo compacta y alargada. Una gran masa norte y central se encuentra enclavada dentro de una amplia herradura conformada por cinco países vecinos: Chile, Bolivia, Paraguay, Uruguay y Brasil. Pero esa parte norte y central de características plenamente continentales, se transforma al sur de Bahía Blanca, a través de una mesopotamia intermedia entre los ríos Colorado y Negro, en lo que el General Enrique Guaglianelli llamó la "Argentina Peninsular", de distintas características geográficas, geológicas y climáticas, y por ende geopolíticas. (F-3).

Esta diversidad de zonas es lo que convierten al país en geopolíticamente deforme, pues como pivote actúa la Pampa Húmeda, impresionantemente rica, al noreste de la cual comienzan los enormes bañados correntinos, las inundables tierras formoseñas y las coloradas misioneras mucho menos aprovechables; hacia el norte están los bajos submeridionales santafecinos, el "cono vacío" santiagueño y el "impenetrable" chaqueño; hacia el noroeste, exceptuando el "jardín de la República" y cierta fertilidad salteña, se va trepando hacia la desolada "puna"; hacia el oeste cambia el paisaje y crecen los arbustos al aproximarse a la precordillera, la diagonal árida que reclaman imperiosamente de la imaginación y esfuerzo del hombre para la obtención de agua; y hacia el sur se encuentra la desierta Patagonia.

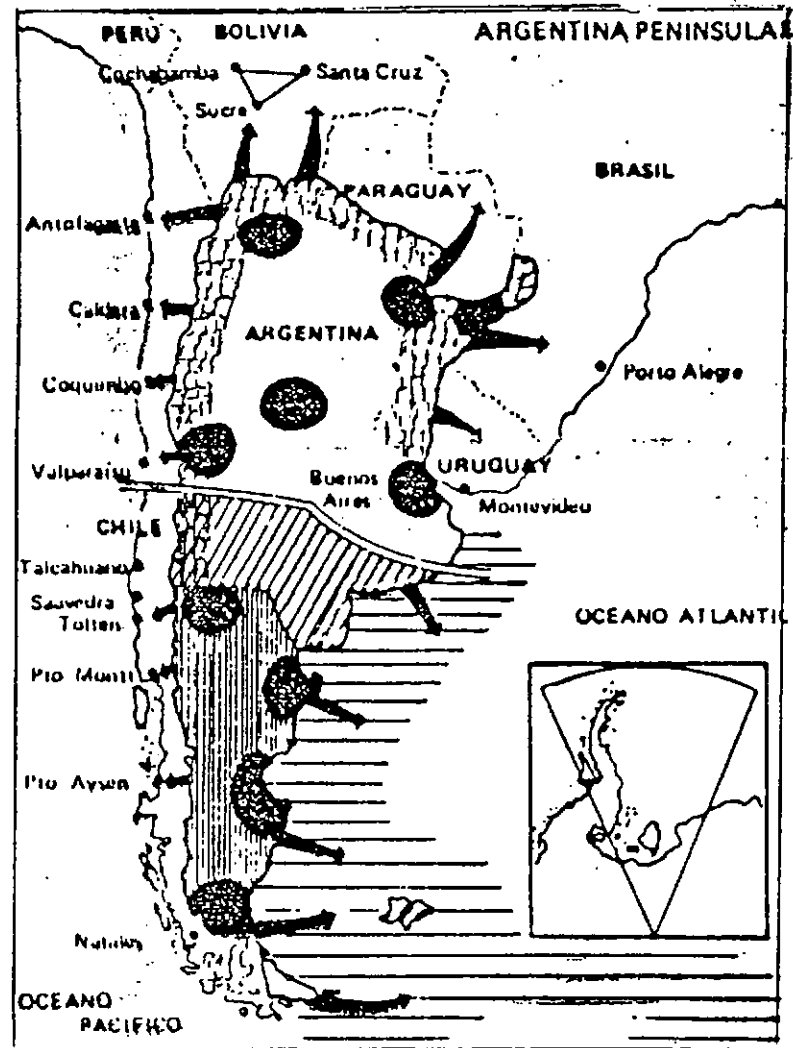


FIGURA 3

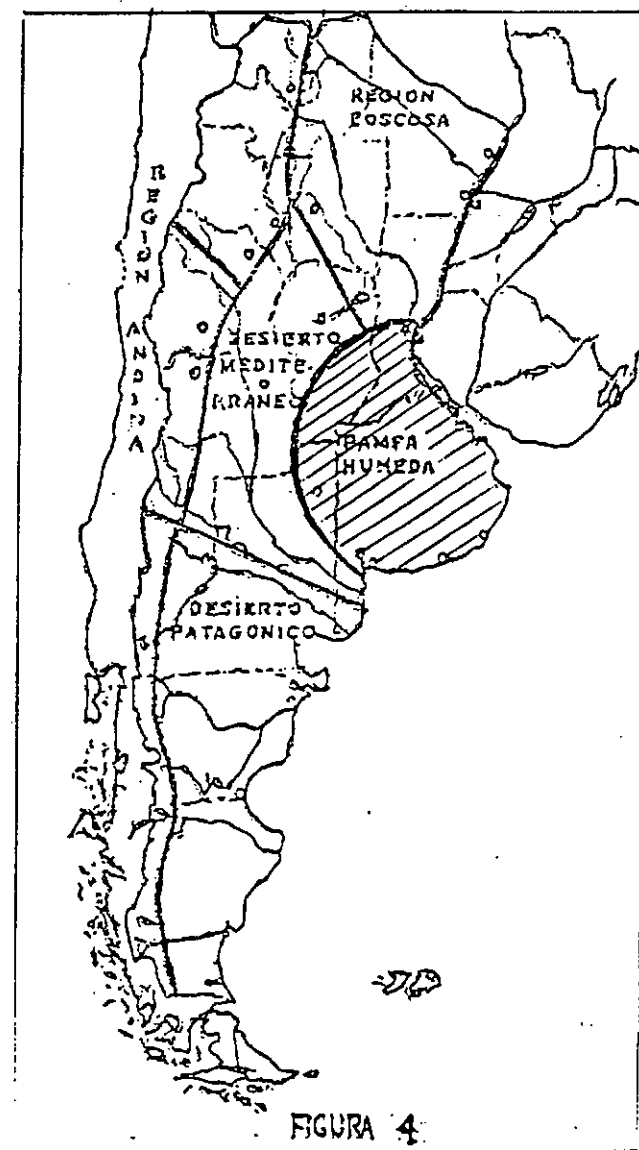


FIGURA 4

3. LA PAMPA HUMEDA

La Argentina posee una de las cinco praderas naturalmente fértiles del mundo que son, además de la propia, la del Mississippi, la de Ucrania, la de China y la de Australia. Y alrededor de ella se desarrolló el proyecto nacional de fines del siglo XIX y luego de la conquista del desierto, del cual no ha salido aún del todo, porque no lo complementó con otro proyecto que hiciera cambiar o compensar su perfil exportador. Si se toma un radio de unos 800 Km a partir de Buenos Aires, se tendrá delimitada la llamada "Pampa Húmeda", el famoso "Granero del Mundo", cuya posesión ha caracterizado, determinado tal vez, para utilizar una palabra por entonces de neto acento geopolítico, buena parte de la vida económica, política y social y dado origen a características culturales y nacionales sumamente definidas. (F-4).

Esta privilegiada zona de abundantes lluvias, permanentemente apta para la actividad agropecuaria, que abarca la provincia de Buenos Aires, parte este de La Pampa, centro y sur de Córdoba y Santa Fé y la provincia de Entre Ríos, en nada se parece al resto de la Nación; y sus habitantes tuvieron a veces una deformada también visión, en la generalizada creencia de en todo el país se dan similares características, las que constituyen un privilegio del que solo gozan pocas comunidades en el mundo.

La privilegiada Pampa Húmeda puede albergar mas de doscientos millones de habitantes y solo ha tenido en la práctica un solo puerto de salida: el de Buenos Aires, un puerto de río.

A estas características naturales se añadió el sistema ferroviario, establecido por los ingleses para transportar la riqueza hacia el puerto. Por ello los argentinos no pensaron nunca en el mar, porque para ellos el país terminaba en la estación del tren donde se embarcaban los granos en el ferrocarril inglés, que por vía inglesa los llevaba al puerto construido por los ingleses, desde donde navegaban hacia Inglaterra. (F-5).

De ello vivió la Argentina y sigue en cierta forma viviendo, ya que en la periferia de esta productiva zona no existen las posibilidades agropecuarias de

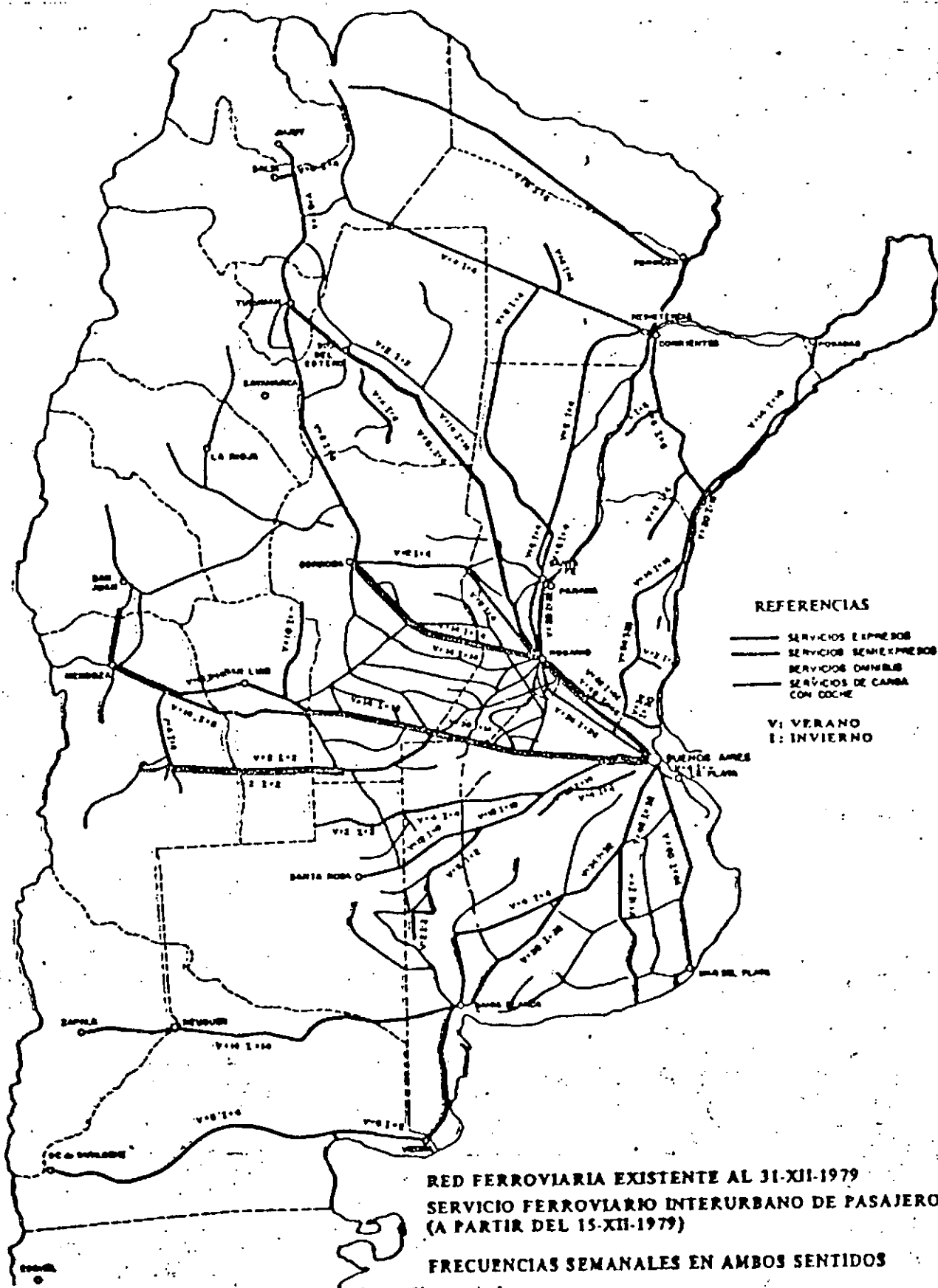


FIGURA 5

la Pampa Húmeda pero si, tal vez, ingentes recursos no renovables (petróleo, gas, carbón, uranio y otros minerales) que esperan que algún día la decisión argentina los extraiga, dando la participación pertinentes a las provincias.

Pocos países en el mundo muestran un salto tan cambiante como el que se produce al Sur de Bahía Blanca: en pocos kilómetros se transforma el paisaje y se pasa a un desierto como la Patagonia. Por eso se considera que la Argentina es geopolíticamente deforme, deformación con base geográfica pero que ha traído como consecuencia una deformación poblacional, una deformación económica y una deformación política. En la Pampa Húmeda funciona mas del 70 % del país.

4. LA DEFORMACION DEMOGRAFICA

Según el censo de 1980, cuyos resultados se repiten en el del corriente año, la distribución en las provincias (o parte de ellas) que constituyen la Pampa Húmeda, muestra los siguientes valores:

Capital Federal	2.985.000	hs.
Pcia de Bs. As.	10.831.000	"
La Pampa (1/2)	124.000	"
Córdoba (1/2)	1.200.000	"
Santa Fe (2/3)	1.600.000	"
Entre Ríos	854.000	"
<hr/>		
Total	17.654.000	"

Este valor, sobre un total de 27.064.000 que fué el total de la población del país, significa el 65 %, Si a este porcentaje se le suma las poblaciones de las ciudades de Córdoba (982.000), Mendoza (596.000) y Tucumán (437.000), se llega a 19.729.000 habitantes, o sea el 73 % del total.

Esta población, geopolíticamente apretada contra Buenos Aires, y en menor escala otras grandes ciudades mencionadas, ha ido conformándose con las características de la vida fácil y relativamente cómoda que la benévola geografía y clima le proveen, con un gran desapego por el resto del país y mucho mas aún con respecto al mar que baña las costas australes y por ende del mundo externo en general, a lo cual la situación de confín coadyuva (F-6). De allí el aislacionismo y consabido desinterés por lo que ocurre en el resto de la comunidad internacional.

DISTRIBUCION DE LA POBLACION POR REGIONES

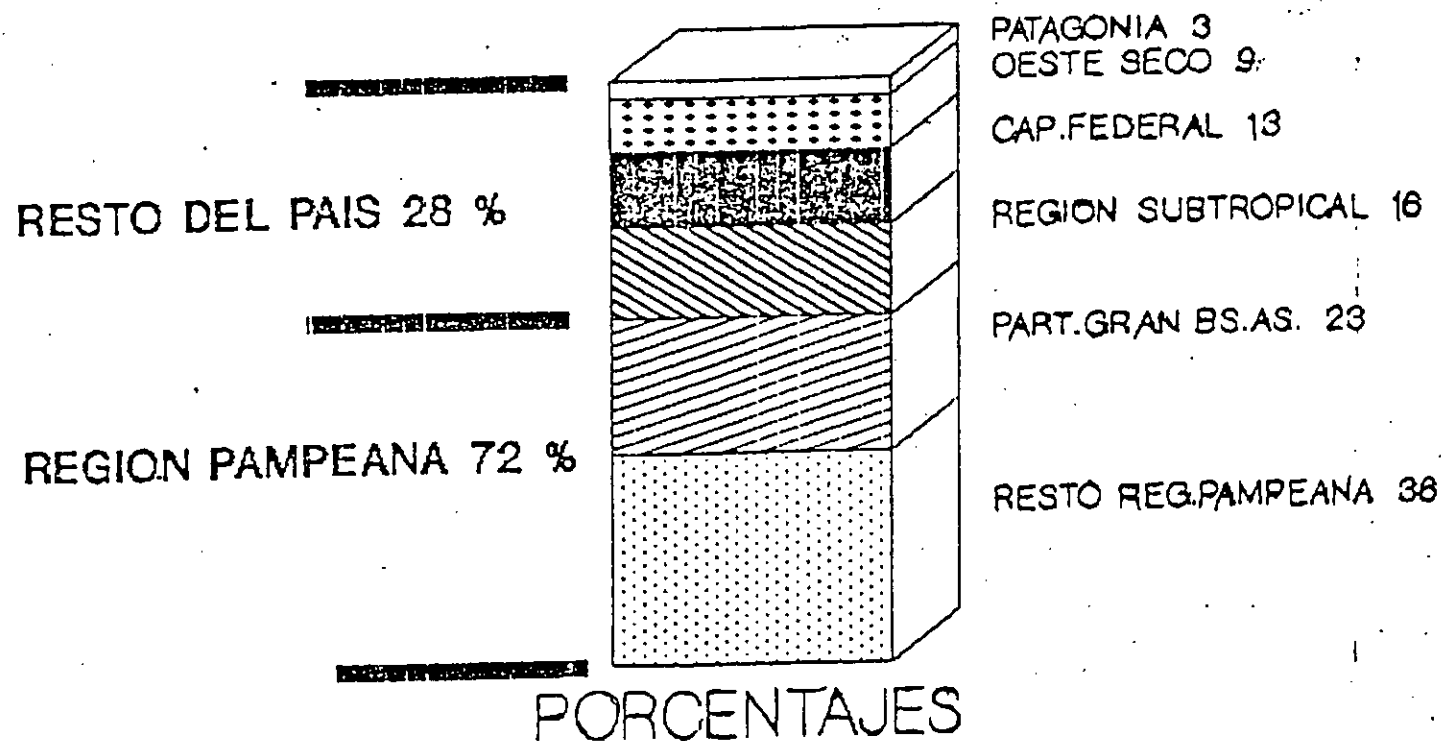


FIGURA 6

La gran inmigración barrió a partir de 1890 con lo vernáculo en esa área reportando en lugar de tradición un alto grado de cultura importada y diferenciación racial, hoy marcadamente percibidos entre los habitantes de la llanura y los mas autóctonos del Norte, Oeste y Sur.

La ausencia de civilizaciones indígenas poderosas, como los casos de los aztecas, mayas o incas, capaces de transmitir y aún imponer su cultura, hace que solo en las elevadas tierras del NOA (Salta y Jujuy) y en Corrientes se conserven mayoritariamente tradiciones de importancia.

Por otra parte, la ausencia de población en la Patagonia y la benignidad de la frontera con Chile al sur de Neuquén, han posibilitado que el requerimiento de mano de obra haya ido compensando la ausencia de argentinos con el continuo afluir de chilenos. Es así que la deformación geográfica argentina ha provocado una deformación demográfica y de las características y aspiraciones de la población. (B-6) (F-6)

5. LA DEFORMACION ECONOMICA

La economía de mercado requiere para un correcto funcionamiento dos condiciones fundamentales : gran mercado consumidor y suficiente competencia en la oferta para evitar los monopolios. Esto suele darse en los grandes centros poblados, pero, geopolíticamente no cuando las áreas carecen de homogeneidad y presentan como en el caso argentino, evidentes deformaciones. Nadie irá a invertir en zonas despobladas si no se crean condiciones de rentabilidad suficiente. y ello solo se logra con decidida acción de promoción por parte del Estado.

Por eso ha ido y sigue creciendo el monstruoso centro económico-poblacional al cual siguen llegando desde el interior y desde países vecinos contingentes humanos que van incrementando día a día el radio del gran Buenos Aires.

El 75 % de las divisas que produce el comercio argentino provienen de la exportación de productos de origen agropecuario, pero el 84 % de la población es urbana. Así continuamente aumentan los intereses de grandes empresas, de las especulaciones financieras y de las facilidades sociales, deportivas, culturales, etc que la gran urbe ofrece, alcanzando renombre internacional. El resto

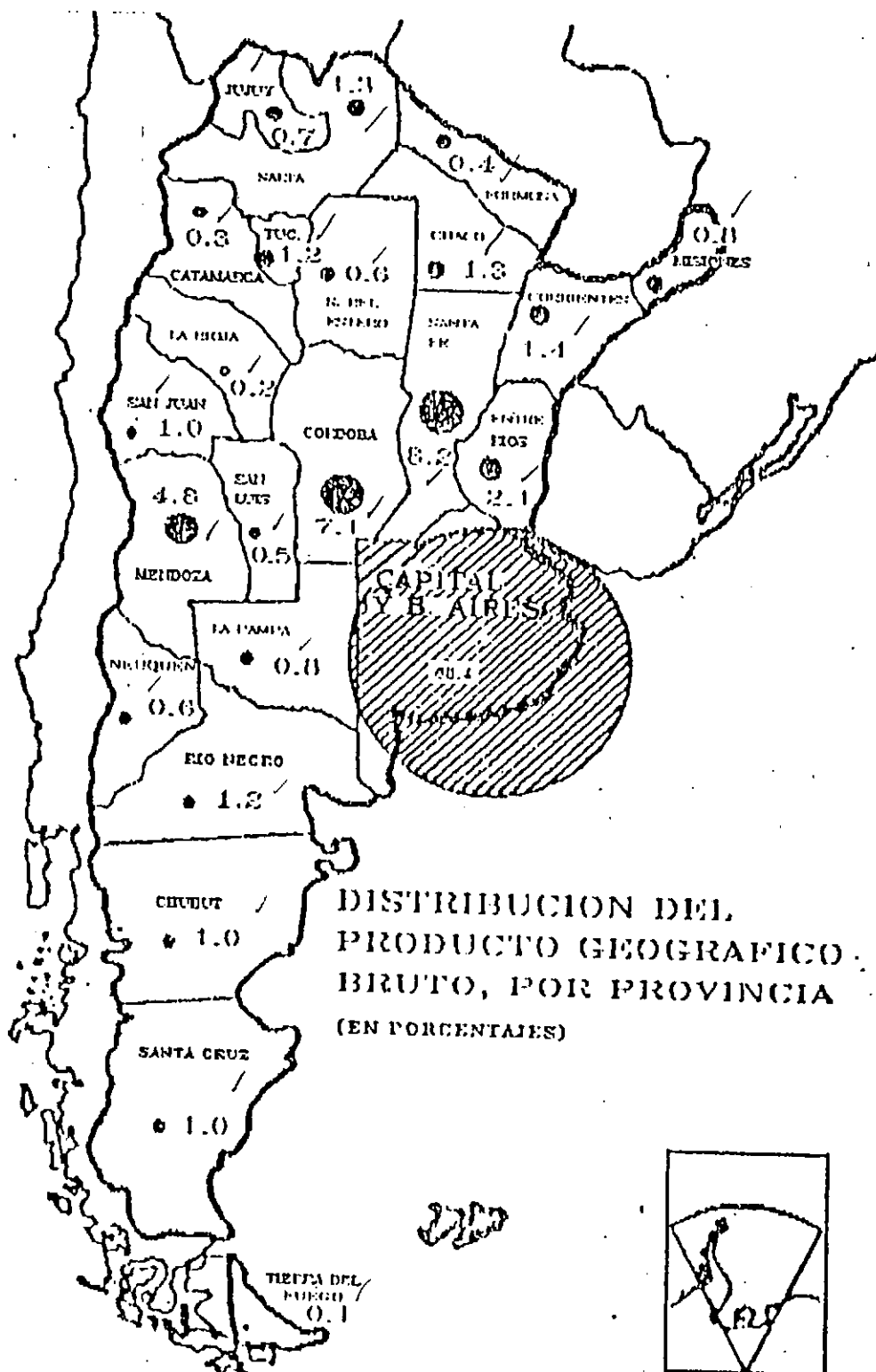


FIGURA 7

del país observa como todos los esfuerzos se encaminan hacia la metrópolis: el gas, el petróleo, las líneas energéticas, todo marcha triunfalmente hacia la ciudad y el puerto que, a través de la historia, ejerciendo el control de la Aduana, echó por tierra el federalismo y la igualdad de oportunidades. Todo esto se refleja en la distribución del Producto Bruto Geográfico. (F-7). (B-6)

6. LA DEFORMACION POLITICA

Los gobernadores, diputados, empresarios, fuerzas vivas del interior buscan obtener mayor coparticipación, mejores regalías, leyes de promoción, facilidades crediticias, etc, que se les concede con cuentagotas, porque mayores concesiones van en contra de la gran masa socio-económica y política que, con otra característica actual, busca cada vez mas dedicarse al "cuentapropismo", proliferando las boutiques, los quioscos, los taxis, las agencias de prode, etc. Nadie está dispuesto a ceder nada de sus ganancias para el desarrollo del interior, de la Patagonia, de las fronteras muertas... (F-8)

Así, en la gran deformidad geográfica-demográfica-económica aparece también la deformidad política. Bastará triunfar en la Pampa Húmeda y las grandes ciudades para asegurar la elección.

La Argentina es entonces geopolíticamente deforme, con una deformidad muy difícil de superar. Es casi un "determinismo" que solo se puede combatir mediante el "posibilismo" del Estado, que debe crear las condiciones para resistir este imparable casi, proceso deformativo, mediante una adecuada planificación que sin perturbar las leyes clásicas del mercado, maneje el crédito, el fomento, las leyes de promoción y la voluntad nacional de ocupar el espacio argentino hasta los últimos confines.

7. LA CUENCA DEL RIO DE LA PLATA

Después de la del Amazonas, la Cuenca del Río de la Plata es la mas extensa de la America del Sur y figura entre las mas amplias del mundo. La Argentina y el Brasil sostuvieron disputas duras en ella. Los brasileros hicieron una gran cantidad de presas hidroeléctricas, para paliar la falta de otras fuentes de energía, aguas arriba del río Paraná, controlando así los movimientos de agua.

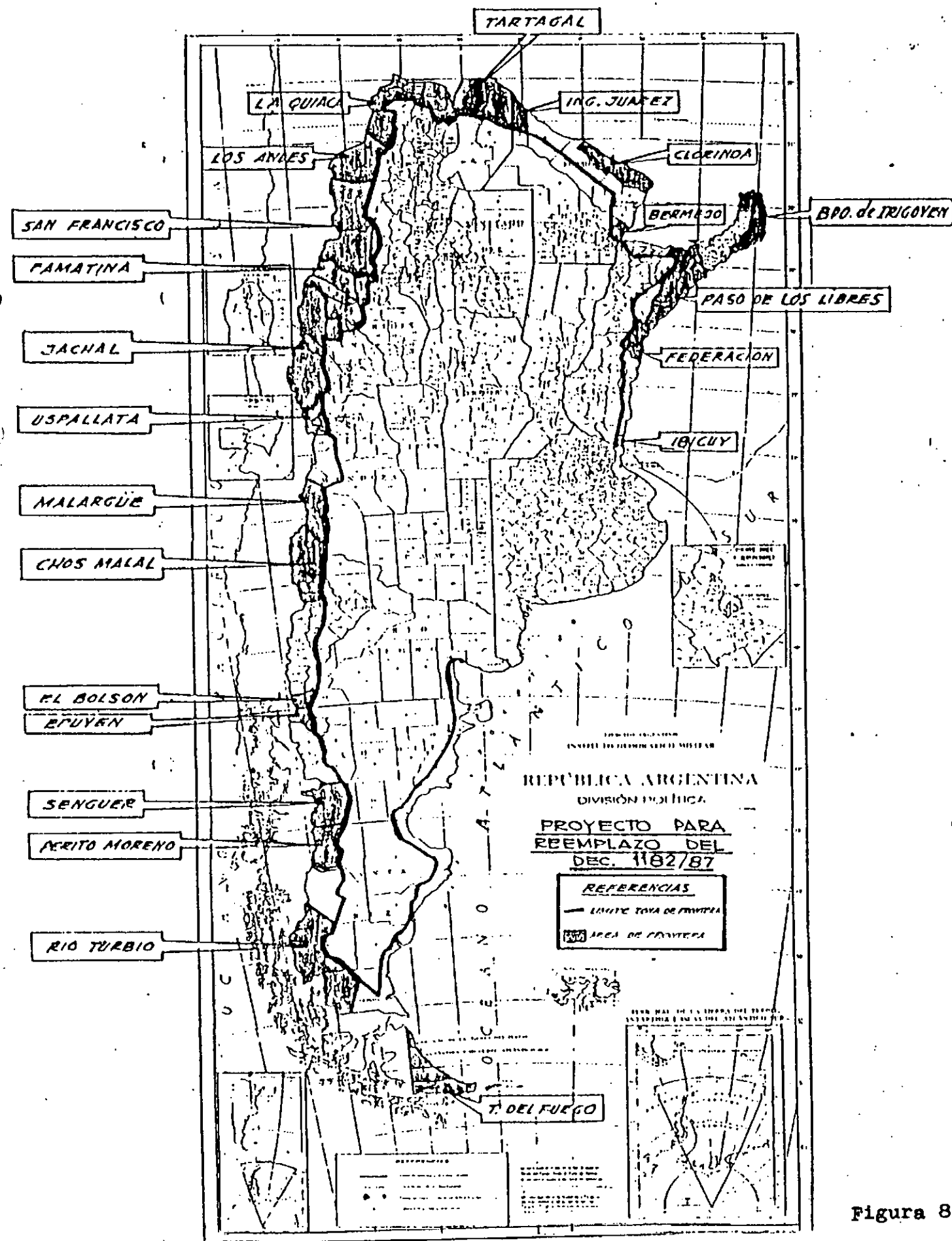


Figura 8

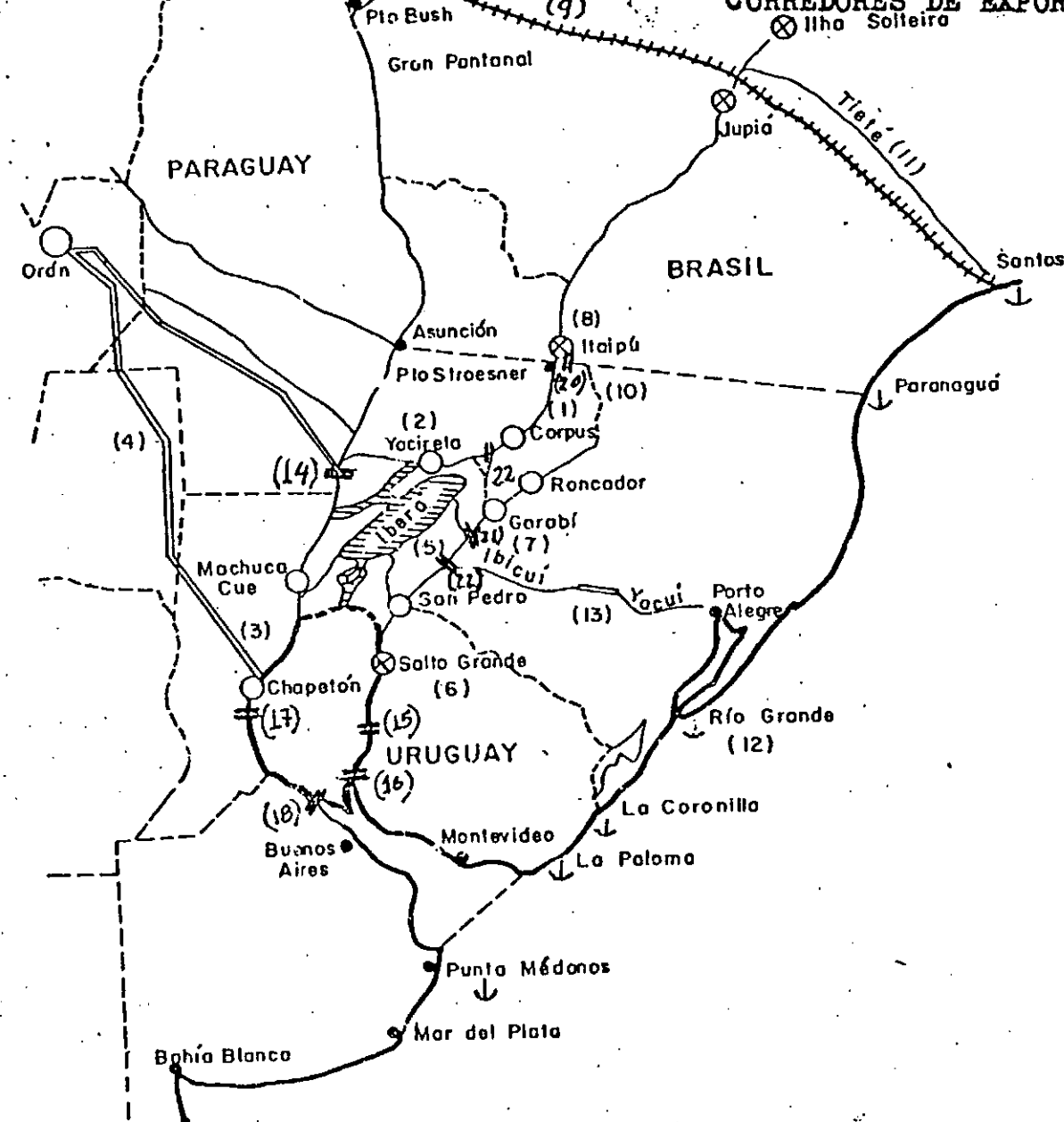
Ese fué el conflicto que se entabló con Itaipú, construída a menos de 17 Km de la frontera, donde los brasileños cortaron la navegación fluvial sin aceptar la consulta previa. A su vez desviaron el río Tieté, afluente del Paraná llevando sus aguas hacia Santos, lo canalizaron y constituyeron una hidro-vía hacia el Atlántico que denominan la "hidrovía del azúcar". En segundo lugar utilizan el ferrocarril que viene desde Santa Cruz de la Sierra, pasando por Corumbá y llega también a Santos, conocido como el "ferrocarril de la soja". También, empleando el camino desde Asunción a Ciudad del Este (antes Puerto Strossner) posibilitaron al Paraguay el uso del puerto de Paranaguá y en río Grande do Sul, a menos de 100 Km. del Uruguay, construyeron un puerto de aguas profundas con la intención de desviar hacia el mismo todo el comercio marítimo de la Banda Oriental y, aprovechando los puentes sobre el río Uruguay, también el tráfico de la mesopotamia argentina, en detrimento de nuestros puertos sobre el río de la Plata.

El río de la Plata tiene los inconvenientes de su poca profundidad; no pueden entrar buques con mas de 32 piés de calado. Entonces, los brasileños que siempre trataron de lograr dominar la margen norte del río, consiguieron cambiar el natural eje geopolítico norte-sur de la cuenca del Plata por el eje oeste-este hacia sus buenos puertos sobre el Atlántico. (F-9).

Uruguay, a su vez, además de contar con el puerto de Nueva Palmira y el de Montevideo que puede ser dragado a unos 40 pies, estudiaron la posibilidad de construir con la Argentina un puerto bi-nacional en la Coronilla, la Paloma y ahora en la Laguna de Rocha.

Todo este problema se reavivó a partir de 1988 cuando los Estados centrales de Brasil: Mato Grosso del Norte y del Sur y Rondonia impulsaron la revitalización de la Hidrovía Paraguay-Paraná, para lo cual se formalizó un acuerdo entre los cinco países del Tratado de la Cuenca del Plata y se estableció un Comité intergubernamental coordinador.

La Argentina, que posee la mayor extensión de la Hidrovía no construyó en su momento el Puerto de aguas profundas en Médanos y ahora debe reestudiar la situación portuaria para el tráfico fluvio-marítimo.



Referencias:

- (1) : Corpus
- (2) : Yacireta
- (3) : Proyecto Paraná Medio
- (4) : Proyecto Río Bermejo
- (5) : Proyecto Laguna Iberá
- (6) : Salto Grande
- (7) : Garabí
- (8) : Itaipú
- (9) : EFCC Corumbá-Santos (F.F.C.C. DE LA SOJA)
- (10) : Camino a Paranaíba
- (11) : Hidrovía del azúcar
- (12) : Superpuerto Río Grande
- (13) : Canal Ibicuí - Yacui
- (14) : Puente Resistencia - Corrientes (Pte. Gral. Manuel Belgrano)

- (15) : Puente Colón - Paysandú (Puente Internacional Gral. José Gervasio Artigas)
- (16) : Puente Puerto Unzué-Fray Bentos (Puente Internacional Ldor. Gral. San Martín)
- (17) : Túnel Subfluvial Hernandarias
- (18) : Complejo Ferroviario Zárate - Brazo Largo
- (19) : Puente Internacional Encarnación - Posadas
- (20) : Puente Internacional Puerto Meira - Puerto Iguazú (Presidente Tancredo Neves)
- (21) : Puente Internacional Santo Tomé - Sao Borja
- (22) : Puente Internacional Paso de los Libres - Uruguayana (Presidente Gertrulio Vargas-Presidente Agustín P. Justo)

Figura 9

8. EL ATLÁNTICO SUR

Es innegable la trascendencia que tiene este espacio marítimo para la Argentina, ya que el 90 % del comercio exterior se efectúa por vía marítima y la enorme extensión del Mar Argentino y su Plataforma Continental es capaz de proveer ingentes riquezas, tanto en recursos vivos como no renovables.

El Atlántico Sur tiene tres accesos: el del norte que pretende ser controlado por Brasil; el del Este por Sudáfrica y el tercero que posee tres pasajes: el Estrecho de Magallanes, el canal de Beagle y el pasaje Drake, dominados por Chile luego del Tratado de Paz y Amistad firmado con la Argentina en 1984.

El tráfico comercial por el Atlántico Sur en la costa americana es fundamentalmente de materias primas en tanto que por el Cabo Buena Esperanza navegan los grandes petroleros que transportan ese combustible desde el medio oriente hacia Europa y los Estados Unidos. Agrega también los minerales estratégicos provenientes de Sudáfrica y otros países del continente africano (oro, diamantes, cromo, platino, etc.). (F-10)

En la actualidad aproximadamente 25.000 buques por año pasan por el sur de Africa y tan solo entre 1.500 y 2.000 por el estrecho de Magallanes. Este tráfico podría aumentar considerablemente ante una obstrucción del canal de Panamá o una intensiva explotación de minerales en la Antártida, circunstancias que no parecen tener hoy perspectivas ciertas.

El área tiene aun mucha importancia para la URSS (hoy CEI) en virtud de la intensa pesca que sus buques realizan no solo en la plataforma continental argentina sino mas al sur en procura del krill. Esto es válido también para las flotas polaca, japonesa, española y otras.

Brasil, en sus momentos de éxito económico procuró establecer un control hegemónico sobre el Atlántico occidental y Chile, a su vez, proclamó por decreto del año 1974 el "Mar de Chile" que penetraba claramente hacia el Atlántico (F-11).

Entonces, la Argentina para jugar un rol geopolítico trascendente en el A-

EL ATLANTICO SUR

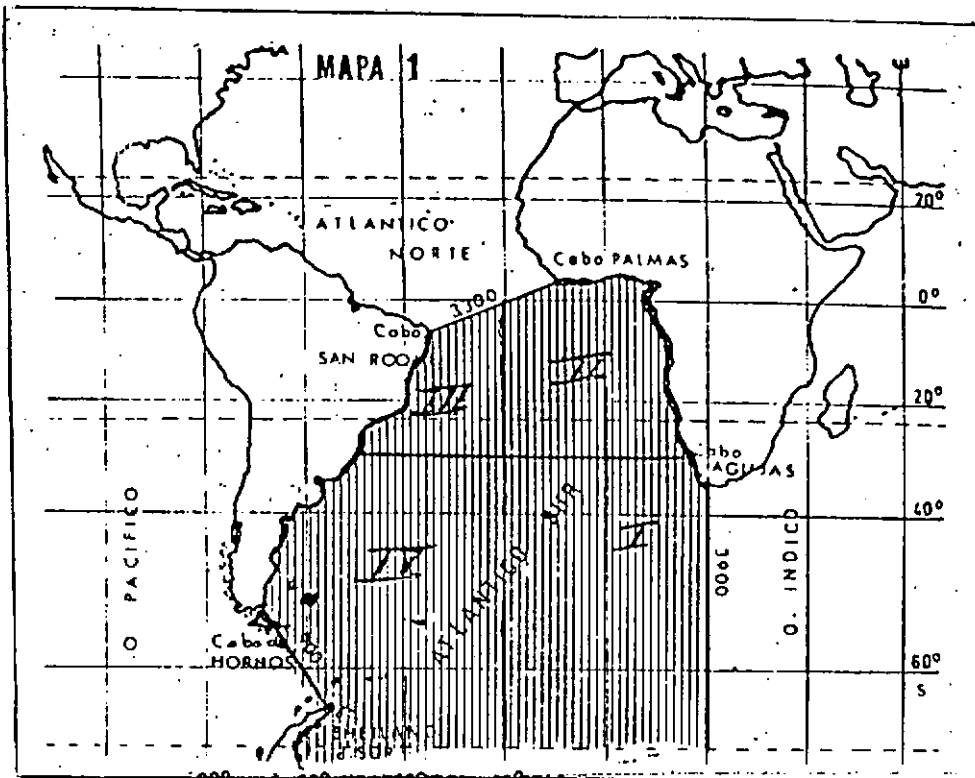


FIGURA 10

MAR DE CHILE

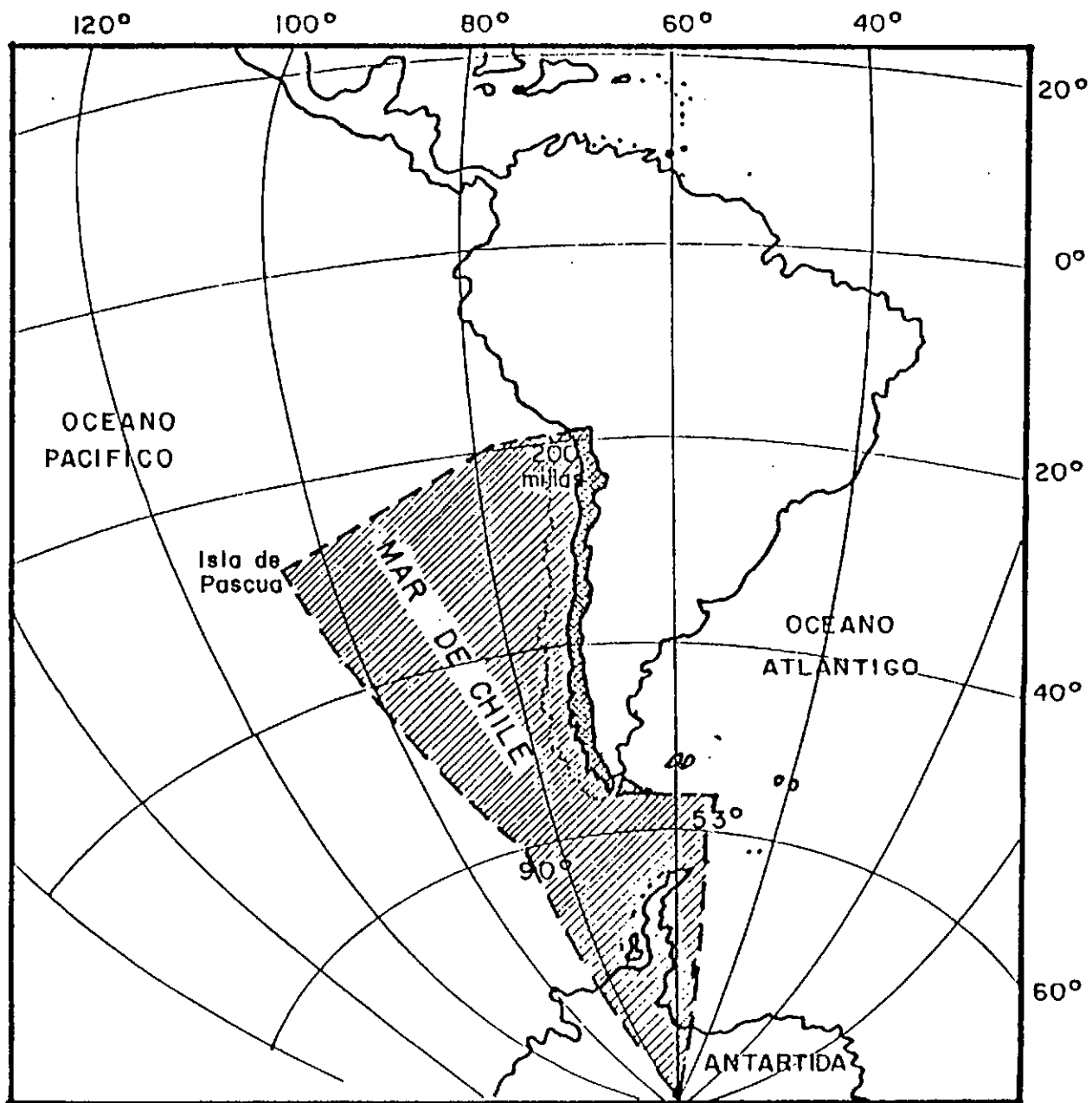


FIGURA 11

Atlántico Sur debería procurar participar activamente del control del área austral a través del complejo dado por la parte oriental de la Tierra del Fuego, la boca oriental del Estrecho de Magallanes, la isla de los Estados, la recuperación (cuando fuere posible) de las islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur y mantener permanente proyección hacia la Antártida. (F-12) Pero, carece de buenos puertos, salvo Usuhua, cuya infraestructura parece estar en trance de ser desarrollada. (B-7).

9. LA CONFIGURACION FLUVIO-MARITIMA

La Argentina posee 4.700 Km. de costas marítimas pero su puerto principal a lo largo de su historia fué el de Buenos Aires. Esto se debe a dos causas fundamentales: en primer lugar, el río de la Plata, como lo señalara el profesor Federico Daus, es la "única entrada a la Tierra desde el Cabo San Roque (en la punta este del Brasil) hasta el Cabo de Hornos". Por allí entró la civilización española y allí, como centro del semicírculo de la Pampa Húmeda quedó establecido "el puerto", que convertiría a Buenos Aires en el centro económico y geográfico (no geométrico) de todo el país. La otra causa es lo poco favorable que es la costa argentina, que de fangosa hasta el cabo San Antonio pasa a ser medanosa hasta la Península de Valdez donde comienzan los acantilados y las grandes mareas, a medida que nos alejamos del gran centro productor.

Los ríos argentinos son prácticamente paralelos, salvo los de la Cuenca del Plata que, a su vez, lo son de a pares (Paraná-Uruguay), (Pilcomayo-Bermejo). De norte a sur tenemos los ríos Salado, Dulce y luego el Primero, Segundo, Tercero, Cuarto, Quinto, Colorado, Negro, Chubut, Desendo, Santa Cruz y Gallegos. (F-15).

Solamente la Cuenca del Plata muestra una configuración centrípeta hacia Buenos Aires, la cual, según el pensamiento de Obst, le confiere mas poder económico que político, a la inversa del caso de Francia en que el sistema es centrífugo desde París, de gran poder político..

EL EXTREMO SUR

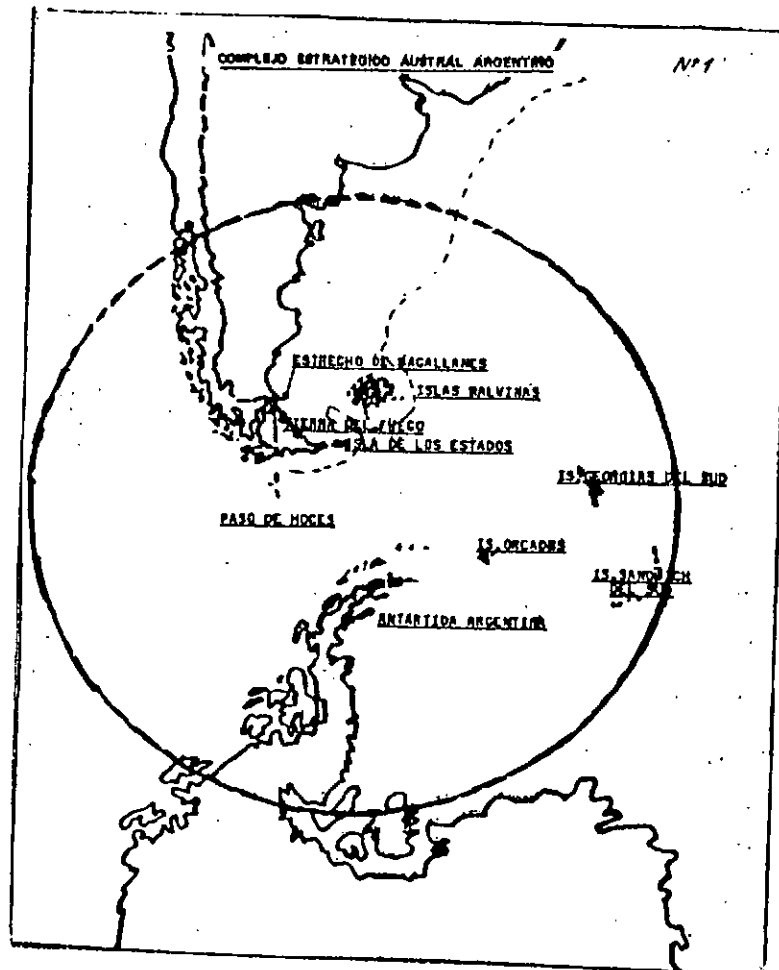


FIGURA 12

LOS RIOS ARGENTINOS



FIGURA 13

TITULO III :

CONDICIONANTES GEOPOLITICOS DE LA REPUBLICA ARGENTINA

III. CONDICIONANTES GEOPOLÍTICOS DE LA REPÚBLICA ARGENTINA

4- DEL FACTOR GEOGRÁFICO

- 1)-UBICACIÓN EN EL HEMISFERIO MARÍTIMO
- 2)-CONFÍN ALEJADO DE LOS CENTROS DE PODER Y CONSUMO
- 3)-PROXIMIDAD AL POLO SUR
- 4)-GRAN SUPERFICIE TERRESTRE $-(2.800.000 \text{ kms}^2)$ PLATAFORMA CONTINENTAL: $(1.000.000 \text{ kms}^2)$ Y REIVINDICACIÓN ANTÁRTICA $(1.000.000 \text{ kms}^2)$.-
- 5)-PARTE CENTRAL Y NORTE COMO UNA CUÑA ENTRE PAÍSES VECINOS, DE CARACTER CONTINENTAL.-
- 6)-MESOPOTAMIA DE TRANSICIÓN ENTRE RÍOS COLORADO Y NEGRO.-
- 7)-PARTE SUR PENINSULAR (PATAGONIA) DESÉRTICA Y MARÍTIMA.
- 8)-CARACTERÍSTICA GENERAL DE LLANURA.
- 9)-VECINDAD CON CINCO PAÍSES : 14.500 KMS DE FRONTERAS.
- 10)-CORDILLERA DE LOS ANDES IMPLICA BARRERA NATURAL
- 11)-RÍO DE LA PLATA: ÚNICA ENTRADA A LA TIERRA EN LA COSTA ATLÁNTICA DE SUDAMÉRICA, Y SALIDA DE LA CUENCA DEL PLATA QUE INCLUYE PARTES O TODO DE BOLIVIA, PARAGUAY, BRASIL y URUGUAY.-
- 12)-UNA DE LAS CINCO PRADERAS NATURALMENTE FÉRTILES DEL MUNDO: PAMPA HUMEDA.
- 13)-RÍOS PARALELOS QUE SON SEPARATISTAS. POCO NAVEGABLES EXCEPTO EL PARANÁ PARAGUAY y URUGUAY.-
- 14)-4.700 Kms. DE COSTAS EN GENERAL DESFAVORABLE.
- 15)-CARENCIA DE PUÉRTOS NATURALES PROFUNDOS, SALVO MADRYN y USHUAIA.
- 16)-ISLAS ALEJADAS Y OCUPADAS POR EL REINO UNIDO.
- 17)-EXISTENCIA DE AGUAS SUPERFICIALES Y SUBTERRANEAS.-
- 18)-GRAN TERRITORIO APROVECHABLE (76%) EN RELACION PROMEDIO MUNDIAL (41 %).
- 19)-ZONAS DIFERENCIADAS POR GRAN VARIEDAD CLIMÁTICA Y FERTILIDAD.
- 20)-EN UN MUNDO SUPERPOBLADO CONTIENE GRANDES ESPACIOS VACIOS.-

2.-DEL FACTOR HISTÓRICO

- 1)-COLONIZACIÓN DESDE DISTINTAS DIRECCIONES: RÍO DE LA PLATA, ASUNCIÓN ALTO PERÚ Y CHILE.-
- 2)-PENETRACIÓN PORTUGUESA HACIA EL RÍO DE LA PLATA.
- 3)-CREACIÓN DEL VIRREYNATO DEL RÍO DE LA PLATA (COMO OPOSICIÓN GEOPOLÍTICA AL DE BRASIL CREADO EN 1763) EN 1776.-
- 4)-DESMEMBRAMIENTO DEL VIRREYNATO POR FALTA DE CONTROL, DERROTAS MILITARES O ACCIONES POLÍTICAS.-
- 5)-PAULATINA CONCENTRACIÓN POBLACIONAL Y DE PODER EN BUENOS AIRES.
- 6)-DICOTOMÍA PUERTO-INTERIOR.
- 7)-ENFRENTAMIENTO ENTRE "PROCERES" (LIBERALES) Y "CAUDILLOS" (NACIONALES)
- 8)-70 AÑOS DE CRUENTAS LUCHAS INTERNAS HASTA CONSOLIDACIÓN POLÍTICA.
- 9)-GUERRAS FORMALES CON BRASIL Y PARAGUAY, INFORMALES CON URUGUAY Y CONFEDERACIÓN PERUANO-BOLIVIANA.-
- 10)-CORTO PERIODO DE CONCIENCIA Y OCUPACIÓN TERRITORIAL: 1876-1910.-
- 11)-PERMANENTE INFLUENCIA BRITÁNICA HASTA 1933 Y REMANENTE HASTA DÉCADA DE 1950.-
- 12)-NEUTRALIDAD EN AMBAS GUERRAS MUNDIALES.
- 13)-SIMPATÍA EVIDENCIADA POR EL EJE (ALEMANIA-ITALIA) EN LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL, QUE CAUSÓ BOICOT DE EE.UU. AL TÉRMINO DE LA MISMA.
- 14)-AUTO CONVENCIMIENTO DE GRAN FUTURO ("BORRACHERA DE LOS LOGROS").

3 .-DEL FACTOR POBLACIONAL

- 1)-ESCASA POBLACIÓN EQUIVALENTE AL 0,7 % DE LA MUNDIAL.-
- 2)-BAJA DENSIDAD POBLACIONAL EQUIVALENTE A UN TERCIO DE LA MUNDIAL.-
- 3)-MALA DISTRIBUCIÓN QUE CREA ECÚMENES(GRAN BS.AS.) Y ANECÚMENES(PATAGONIA)
- 4)-BAJO ÍNDICE DE CRECIMIENTO EQUIVALENTE A PAISES DE ALTO DESARROLLO: 1,6%
- 5)-CARENCIA DE CIVILIZACIONES INDIGENAS DE GRAN ARRAIGO.PREDOMINIO DE TRIBUS NOMADES.
- 6)-MEZCLA INICIAL DE ESPAÑOL CON INDIO: CRIOLLO INDÓMITO, AVENTURERO.
PREDOMINIO HISPANICO -AMERINDIO HASTA EL SIGLO XX.-
- 7)-CARENCIA DE PROBLEMAS RACIALES: INDIO MESTIZADO Y NEGRO DESAPARECIDO.-
- 8)-GRAN INMIGRACION DE FINES DEL SIGLO XIX Y COMIENZOS DEL XX CON GRAN PREDOMINIO EUROPEO, EN PARTICULAR ITALIANO, CAMBIÓ CARACTERISTICAS ANTERIORES Y FOMENTÓ EL URBANISMO(HOY 84%).-
- 9)-INCIDENCIA DEL PROGRESO DE LA PAMPA HUMEDA EN LA DISTRIBUCION POBLACIONAL.
BUENOS AIRES ES LA OCTAVA CIUDAD DEL MUNDO EN POBLACION.
- 10)- ACTUAL PREDOMINIO DE INMIGRACIÓN FRONTERIZA EN PARTICULAR BOLIVIANA Y PARAGUAYA.-
- 11)-PRESIONES DEMOGRÁFICAS BRASILEÑA EN EL NORESTE(NEA) Y CHILENA EN LA PATAGONIA.-
- 12)-COMO ESPACIO VACIO POSIBILIDAD DE INMIGRACIONES COMPULSIVAS O NEGOCIADAS

4 .- DEL FACTOR SOCIO-CULTURAL

- 1)-EXISTENCIA DE UNA GRAN CLASE MEDIA.-
- 2)-ACEPTABLE MOVILIDAD SOCIAL.-
- 3)-CRECIENTE SENTIMIENTO DE CLASES.-
- 4)-CONCEPCIÓN INDIVIDUALISTA CON POCO SENTIDO COMUNITARIO.-
- 5)-NATURAL HABILIDAD MENOSCABADA COMO "VIVEZA CRIOLLA".
- 6)-INCLINACION HACIA EL ESTADO "PATERNALISTA" Y LA BUROCRACIA ESTATAL.
- 7)-CULTO DEL "NO TE METAS".
- 8)-CRECIENTE SENTIMIENTO DE FRUSTRACIÓN ANTE FRACASOS POLÍTICO-ECONÓMICOS Y AVANCE DE LA CORRUPCIÓN.
- 9)-GRAN INFLUENCIA EUROPEA Y DESPRECIO POR LO LATINO-AMERICANO EN LAS CLASES MAS ELEVADAS.-
- 10)-CARENCIA DE PROBLEMAS RELIGIOSOS CON CRECIENTE INFLUENCIA DE SECTAS.
- 11)-HOMOGENEIDAD IDIOMÁTICA.
- 12)-PAULATINA INTRODUCCIÓN DEL "AMERICAN WAY OF LIFE"
- 13)-EL MEJOR ÍNDICE DE ALFABETISMO EN LATINO-AMÉRICA.-
- 14)-MANTENIMIENTO DE TRADICIONES Y FOLKLORE SOLAMENTE EN EL INTERIOR.
- 15)-POCO SENTIDO NACIONAL EN EL GRAN BUENOS AIRES.-
- 16)-MENTALIDAD CONTINENTAL Y CARENCIA DE CONCIENCIA MARÍTIMA.-
- 17)-DESINTERÉS POR EL TERRITORIO NACIONAL.
- 18)-ESCASA PREOCUPACIÓN POR EL MUNDO EXTERIOR.-
- 19)-INDICADORES SOCIALES DE PAÍS DESARROLLADO.
- 20)-ÉXODO DE PROFESIONALES Y MANO DE OBRA ESPECIALIZADA.-
- 21)-ALTO VALOR PROFESIONAL EVIDENCIADO EN TRES PREMIOS NOBEL.

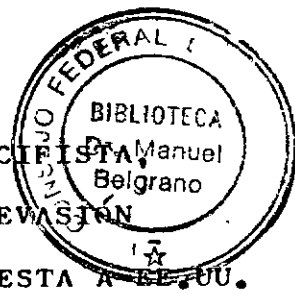
5. DEL FACTOR ECONÓMICO

- 1)-UBICACIÓN LEJOS DEL MUNDO DESARROLLADO Y DE LOS CENTROS DE CONSUMO
- 2)-ABUNDANTE PRODUCCIÓN DE ALIMENTOS QUE PRODUJO SU RIQUEZA A COMIENZOS DEL SIGLO.-
- 3)-DIFICULTADES ACTUALES PARA LA COLOCACIÓN DE CARNES POR SUBSIDIOS A LA PRODUCCIÓN DE CEREALES Y GRANOS.
- 4)-COSECHAS EN EPOCAS INVERSAS AL MUNDO CONSUMIDOR.
- 5)-CONDICION DE PAÍS "GRANJA" QUE OBTIENE EL 75% DE SUS DIVISAS DE LA PRODUCCIÓN AGROPECUARIA.-
- 6)-INDUSTRIA DESARROLLADA COMO SUBSTITUCIÓN DE IMPORTACIONES Y BAJO EL PROTECCIONISMO ESTATAL.-
- 7)-GRAN CONCENTRACIÓN INDUSTRIAL EN GRAN BUENOS AIRES Y EJE FLUVIAL.-
- 8)-ESCASA EVOLUCIÓN EN INDUSTRIA DE BASE Y PESADA.
- 9)-INCIPIENTE MINERÍA.
- 10)-BUENAS POSIBILIDADES ENERGÉTICAS: TÉRMICA, HIDROELÉCTRICA Y NUCLEAR.-
- 11)-PAÍS CON PETRÓLEO Y ABUNDANTE GAS.
- 12)-ATRASO TECNOLÓGICO EXCEPTO EN LO NUCLEAR.
- 13)-FUENTES ENERGÉTICAS ALEJADAS DEL CONSUMO (PATAGONIA)
- 14)-90% DEL COMERCIO MARÍTIMO CON GRAN INCIDENCIA DE FLETES POR LEJANÍA DE MERCADOS.
- 15)-FERROCARRILES EN FORMA RADIAL DESDE BUENOS AIRES. RED CAMINERA INCOMPLETA.
- 16)-DESAVORABLE INCIDENCIA DE LOS TÉRMINOS DE INTERCAMBIO.
- 17)-INADECUADA EXPLOTACIÓN DE LOS RECURSOS DEL MAR.
- 18)-INEFICIENTE INFRAESTRUCTURA PORTUARIA.
- 19)-CRECIMIENTO EN DEPENDENCIA DEL REINO UNIDO, SOCIO Y COMPRADOR, HOY TERMINADO.
- 20)-EXCESO DE "CUENTAPROPISMO"

- 21)-EXCESO DE REGULACIONES.INEFICIENCIA DE LAS EMPRESAS ESTATALES.-
- 22)-EXCESIVA DEUDA EXTERNA E INTERNA.
- 23)-INADECUADA INTEGRACIÓN REGIONAL.-
- 24)-ESCASEZ DE INVERSIONES.
- 25)-CRECIMIENTO ECONÓMICO DETENIDO.-

6 .-DEL FACTOR POLITICO

- 1).-LA DEPENDENCIA ECONÓMICA DEL REINO UNIDO IMPLICÓ EN CIERTA FORMA DEPENDENCIA POLÍTICA.-
- 2).-ESTA SITUACIÓN Y LA LEJANÍA DEL MUNDO DESARROLLADO DIÓ CIERTA CONDICIÓN DE AISLAMIENTO QUE FAVORECIÓ LA NEUTRALIDAD.-
- 3).-LA ORGANIZACIÓN INSTITUCIONAL Y POLÍTICA FUE TARDÍA.
- 4).-LA CENTRALIZACIÓN EN BUENOS AIRES FOMENTÓ EL "PATERNALISMO"PORTEÑO
- 5).-LA LUCHA ENTRE LIBERALES Y ABSOLUTISTAS SE FUE TRANSFORMANDO EN LUCHA INTERIOR(CAUDILISMO)CONTRA BUENOS AIRES MANEJADA POR GRANDES TERRATENIENTES LIBERALES.
- 6).-EL PROYECTO AGROEXPORTADOR DEL 80 TRAJÓ GRAN ADELANTO A LA CAPITAL Y PROVINCIA DE BUENOS AIRES PERO POSTERGÓ AL INTERIOR.-
- 7).-EL FEDERALISMO PROCLAMADO POR LA CONSTITUCIÓN FUE SOLO DECLAMATORIO.
- 8).-A PARTIR DELA LEY SAENZ PEÑA ACCEDE AL PODER LA INCIPIENTE CLASE MEDIA.
- 9).-LA REVOLUCION DEL 1930 INICIA LAS INTERVENCIONES MILITARES EN LA POLITICA ARGENTINA, TRADICIONALMENTE INCLINADAS HACIA EL CONSERVADORISMO Y OPUESTAS AL POPULISMO.
- 10).-LA CARENCIA DE CLASE POLITICA IDÓNEA MOTIVÓ PERMANENTES PROBLEMAS Y DIÓ ORIGEN A EXCESIVA CANTIDAD DE PARTIDOS POLÍTICOS CASI INDIVIDUALISTAS EN MUCHOS CASOS.-



- 11)-LA POLÍTICA EXTERIOR FUE CAMBIANTE PERO BÁSICAMENTE PACIFISTA, INCLINADA A LA "NO INTERVENCION", AL JURIDISCISMO, LA EVASIÓN POR MEDIO DEL DERECHO, AISLACIONISTA, EUROPEÍSTA y OPUESTA A ~~EE.UU.~~.
- 12)-EL FENOMENO PERONISTA, IMPLICÓ EL ASCENSO DE LAS CLASES POPULARES Y MASIVA MIGRACION HACIA BUENOS AIRES.
- 13)-LOS DIFERENDOS EXTERNOS SE RESOLVIERON EN GENERAL CONTRA EL PAÍS.
- 14)-LA TERCERA POSICIÓN PRECONIZADA POR PERON Y LA NEUTRALIDAD EN AMBAS GUERRAS MUNDIALES CONDUJERON HACIA EL INGRESO AL "GRUPO DE LOS NO ALINEADOS" DEL CUAL SE ACABA DE APARTAR.-
- 15)-LA REPRESIÓN DELA SUBVERSIÓN Y LA GUERRILLA EN LA DECADA DEL 70 TRAJÓ COMO CONSECUENCIA UNA GUERRA SUCIA EN EL ORDEN INTERNO Y CONDENA EXTERNA POR VIOLACIÓN DE DERECHOS HUMANOS.
- 16)-LA DERROTA MILITAR EN MALVINAS PERMITIÓ LA DESMILITARIZACION, LA DESMALVINIZACIÓN, LA FRUSTRACIÓN NACIONAL Y UN MAYOR AISLAMIENTO EN EL ÁMBITO INTERNACIONAL.
- 17)-CONTINUAN EXISTIENDO CUESTIONES FRONTERIZAS Y TERRITORIALES CON CHILE DIFICILES DE RESOLVER POR LA ACTITUD CHILENA BASADA EN LA CREENCIA Y ENSEÑANZA DE QUE LA ARGENTINA LO DESPOJÓ DE PATAGONIA.
- 18)-LA DECADENCIA ARGENTINA INICIADA DESPUES DE LA Ia.GUERRA MUNDIAL HA IDO CIMENTANDO FRUSTRACIÓN POLÍTICA, EXCEPTICISMO Y DESEPERANZA EN LA POBLACIÓN, A LO QUE HA COADYUVADO LA DEMAGOGIA Y FALTA DE PRAGMATISMO, EN GENERAL, EN LA POLÍTICA NACIONAL.
- 19)-SE MANTIENE LA TRADICIONAL SOLIDARIDAD ARGENTINA ANTE CATÁSTROFES O EMERGENCIAS EXTERIORES.-
- 20)-SE CARECE DE PLANEAMIENTO POLÍTICO-EXTRATÉGICO, INCLUYENDO EL MILITAR PARA SU EMPLEO COMO HERRAMIENTA DEL PODER POLÍTICO.-

7 .-DEL FACTOR GEOPOLITICO

- 1)-LA CONDICIÓN DE FRONTERAS "MUERTAS" EN AMPLIOS SECTORES DE LAS MISMAS, QUE ESTÁN DESGUARNECIDAS.-
- 2)-LA RECUPERACIÓN DE LOS ARCHIPIELAGOS DEL ATLANTICO SUR, MALVINAS GEORGIANAS DEL SUR Y SANDWICH DEL SUR.-
- 3)-LA DEFENSA, CONTROL Y UTILIZACION DE LOS RECURSOS DEL MAR ARGENTINO.
- 4)-LA INTEGRACION GEOVIAL CON LA ISLA GRANDE DE LA TIERRA DEL FUEGO.
- 5)-LA RESOLUCIÓN DE LOS DIFERENDOS CON CHILE EN CORDILLERA DE LOS ANDES.
- 6)-LA PRESENCIA Y CONTROL CONJUNTO CON CHILE DE LOS PASAJES INTEROCEÁNICOS: MAGALLANES, BEAGLE Y DRAKE.-
- 7)-EL FUTURO ROL ARGENTINO EN LA ANTÁRTIDA.
- 8)-UN PAPEL PREPONDERANTE EN EL ATLÁNTICO SUR.=
- 9)-LA DEFINITIVA SOLUCIÓN DEL LIMITE CON PARAGUAY Y APROVECHAMIENTO EQUITATIVO DE LAS AGUAS DEL PILCOMAYO.
- 10)-UNA SOLUCION FAVORABLE EN EL PROYECTO DE LA HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ Y UTILIZACIÓN DE PUERTOS EN EL RÍO DE LA PLATA.
- 11)-SE CONCRETEN PROYECTOS HIDROELÉCTRICOS GEOPOLÍTICOS TRASCENDENTES: PROYECTO DEL RIO BERMEJO, LAGUNA IBERÁ, PARANÁ MEDIO, YACIRETÁ-CORPUS.
- 12)-LA CONSTRUCCIÓN DE CANAL PARA POSIBILITAR EL USO DE LA EXCLUSA DE SALTO GRANDE Y LA NAVEGACIÓN AL NORTE DE LA MISMA.
- 13)-LA NEGOCIACIÓN CON BRASIL PARA ESTABLECER EXCLUSA EN ITAPÚ.
- 14)-EL DESARROLLO INTEGRAL DE LA PATAGONIA.-
- 15)-LOS ASPECTOS GEOPOLÍTICOS DE LA INTEGRACIÓN CON BRASIL Y URUGUAY: EL PANTANAL DE MATTO GROSSO, MANEJO DE REPRESAS DE AGUAS ARRIBA Y ACUERDOS PORTUARIOS DE UTILIZACIÓN.
- 16)-LA RESOLUCIÓN DEL PROBLEMA DE CARENCIA DE PUERTOS DE AGUAS PROFUNDAS NATURALES EN EL PAIS.-

8 .-INFLUJOS GEOPOLÍTICOS

- 1)-DE LA RIQUEZA NATURAL DE LA PAMPA HUMEDA (alto)
- 2)-DE LA BENIGNIDAD DEL CLIMA BONAERENSE (mediano)
- 3)-DEL RÍO DE LA PLATA COMO PUERTA DE ENTRADA Y SALIDA AL ÁREA BONAERENSE Y A LA CUENCA DEL PLATA (alto)
- 4)-DE LA COSTA MARÍTIMA Y MAR ARGENTINO(mediano)
- 5)-DE LA UBICACIÓN DE BUENOS AIRES COMO CENTRO "GEOGRÁFICO"(NO GEOMÉTRICO) DEL PAÍS (alto)
- 6)-DE LA SOLEDAD Y ARIDEZ PATAGÓNICAS(bajo)
- 7)-DEL PROGRESO EUROPEO(alto)
- 8)-DE LA INMIGRACIÓN ITALIANA(alto)
- 9)-DE LA CONDICIÓN LATINOAMERICANA (bajo)

9 -ESTÍMULOS GEOPOLÍTICOS

- 1)-RECUPERACION DE MALVINAS, GEORGIAS Y SANDWICH DEL SUR (mediano)
- 2)-PROXIMIDAD Y CONQUISTA DELA ANTARTIDA (bajo)
- 3)-CONTROL DE LOS PASAJES SUREÑOS INTROCEÁNICOS (bajo)
- 4)-LEJANÍA DE LOS CENTROS DE DESARROLLO Y CONSUMO MUNDIALES (bajo)
- 5)-POSIBILIDAD DE RECURSOS PETROLIFEROS EN EL MAR ARGENTINO(bajo)
- 6)-CORRECCIÓN DE LA DEFORMIDAD GEOPOLÍTICA ARGENTINA(bajo)
- 7)-LLENADO DE ESPACIOS VACÍOS (bajo)
- 8)-ESTABLECIMIENTO DE POLOS DE DESARROLLO(mediano)
- 9)-DESARROLLO DELA HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ(mediano)
- 10)-LA CONSTITUCIÓN DE GRANDES ESPACIOS ECONÓMICOS MUNDIALES(mediano)
- 11)-EL LLAMADO"NUEVO ORDEN MUNDIAL" (Mediano)
- 12)-CRECIMIENTO ECONÓMICO(alto)
- 13)-REAFIRMACIÓN DEL ESPÍRITU NACIONAL Y SENTIDO COMUNITARIO(mediano)

TITULO IV :

CONDICIONANTES CRITICOS DE LA ARGENTINA

IV. CONDICIONANTES CRITICOS DE LA ARGENTINA

Son aquellos provenientes de los factores, estímulos e influjos geopolíticos que, por su incidencia, gravedad o proyección hacia el futuro, merecen especial consideración y dan lugar a la formulación de objetivos, políticas y estrategias para su mantenimiento, acrecentamiento, disminución o desaparición, según convenga a los INTERESES NACIONALES. Del Análisis GeoPolítico que antecede ellos son:

1.-LEJANÍA DE LOS CENTROS DE PODER Y CONSUMO MUNDIAL.-

Implica la necesidad de gran desarrollo marítimo y aeronáutico.

También requiere bajos costos de producción y bajos fletes.-

2.-EXISTENCIA DE GRANDES ESPACIOS VACIOS, EN PARTICULAR LA PATAGONIA.

Implica apetencias extranjeras o de organismos internacionales que pretendan su llenado con inmigraciones de países superpoblados. Requiere el desarrollo integral de la Patagonia y el estudio de estrategias para enfrentar estos problemas.

3.-LA EXHUBERANCIA DE LA PAMPA HUMEDA Y SU CAPACIDAD PRODUCTIVA.

Implica una mayor racionalización y acrecentamiento de su rendimiento a los menores costos posibles para poder competir como proveedor de los lejanos centros de consumo.

4.-CARENCIA DE PUERTOS DE AGUAS PROFUNDAS

Implica la necesidad de amplios estudios y decisiones sobre las distintas alternativas existentes en el país o en la integración regional, para posibilitar la operación de grandes graneleros y porta-contenedores que se emplean hoy en el mundo para abaratar fletes.

5.-OCUPACIÓN POR EL REINO UNIDO DE NUESTROS ARCHIPIELAGOS EN EL ATLÁNTICO SUR (MALVINAS, GEORGIAS Y SANDWICH DEL SUR)

Implica un accionar permanente en el ámbito internacional para su recuperación. En tal circunstancia se deberá estar preparado para un rápido establecimiento de comunicaciones con las islas.

6.-GRAN CONCENTRACION DE POBLACIÓN Y PODER EN LA CAPITAL Y EL GRAN BUENOS AIRES. DICOTOMÍA PUERTO-INTERIOR.-

Implica la formulación de planes de descentralización y la efectivización de mayor federalismo.

7.-ESCASO CRECIMIENTO Y MALA DISTRIBUCIÓN DE LA POBLACIÓN.

Implica la formulación de objetivos y políticas poblacionales. En coordinación con el punto 2, se deberán preparar estrategias negociadoras para el caso de que se intenten efectivizar compulsivas inmigraciones de población extranjera.-

8.-PRESIÓN DEMOGRÁFICA BRASILEÑA EN EL NORESTE (NEA)

Implica la formulación de planes y estrategias para su control, reducción e integración.

9.-PRESION DEMOGRÁFICA CHILENA EN LA PATAGONIA.

Implica la formulación de planes y estrategias para su control, reducción e integración.

10.-CONCEPCIÓN INDIVIDUALISTA Y CARENCIA DE SENTIDO DE COMUNIDAD.

Implica la programación y desarrollo de políticas y planes de educación y acción psicológica para superarlos.

11.-CRECIENTE FRUSTRACIÓN Y AVANCE DE LA CORRUPCIÓN

Implica el establecimiento de políticas y acciones correctivas a cargo del Estado, en particular en el ámbito judicial.

12.-POCO ESPÍRITU NACIONAL Y DESINTERES POR EL TERRITORIO.

Implica el establecimiento de políticas y acciones correctivas a cargo del Estado en colaboración con organismos e instituciones del ámbito privado.-

13.-EXODO DE PROFESIONALES Y MANO DE OBRA ESPECIALIZADA.-

Su reducción o eliminación requiere crecimiento económico y oferta de posibilidades en el país.-

14.-DIFICULTADES EN LA COLOCACION DE CARNES EN EL EXTERIOR.

Implica la racionalización de la producción y la industrialización del rubro.-

15.-SUBSIDIO A LA PRODUCCION AGRÍCOLA EN EUROPA Y ESTADOS UNIDOS.

Su reducción o eliminación requiere una vigorosa acción diplomática y en los organismos especializados (GATT).

**16.-CONDICION DE "PAIS GRANJA".ESCASEZ DE INDUSTRIA DE BASE Y PESADA
INCIPIENTE MINERÍA.ATRASO TECNOLÓGICO.-**

Implica desarrollo económico, inversiones, investigación, diversificación.

17.-EXCESO DE REGULACIONES.INEFICIENCIA ESTATAL.-

Implica la formulación de políticas y estrategias de desregulación y efficientización.

18.-INADECUADA INTEGRACION REGIONAL INTERNA.

Implica corregir las "deformaciones geopolíticas argentinas" a través de reformulación del federalismo, planes de integración y constitución de polos de desarrollo.

19.-EXCESIVAS DEUDA EXTERNA E INTERNA.

Implica crecimiento económico, políticas negociadoras adecuadas efficientización.-

20.-CRECIMIENTO ECONÓMICO DETENIDO.

Implica políticas, planes y estrategias de crecimiento.

21.-FEDERALISMO DECLAMATORIO

Está relacionado con el punto 18. Implica una vigorosa acción estatal.

22.-CARENCIA DE CLASE POLÍTICA IDÓNEA.

Implica eliminación de la demagogia y el establecimiento de políticas para la selección de los elegidos.

23.-PROBLEMAS LÍMITROFES CON CHILE.

Implica acción diplomática vigorosa en coordinación con el empleo del poder estratégico nacional (político, económico y militar) en caso necesario.

24.-FRUSTRACIÓN Y EXCEPTICISMO POLÍTICO DE LA POBLACIÓN.

Está relacionado y requiere la misma terapia de los puntos 10 y 22.-

25.-INADECUADA EXPLOTACIÓN DE LOS RECURSOS DEL MAR. CONTROL Y DEFENSA

Implica la formulación de políticas y estrategias apropiadas y contar con los medios navales necesarios.

26.-INTEGRACION GEOVIAL DE LA ISLA GRANDE DE TIERRA DEL FUEGO.-

Implica la decisión entre las distintas alternativas existentes y el aporte de los recursos económicos para su concreción.

27.-ASPECTOS GEOPOLÍTICOS DE LA INTEGRACIÓN CON BRASIL Y URUGUAY.

Implica la formulación y ejecución de políticas negociadoras y de control-

28.-CARENCIA DE PLANEAMIENTO POLÍTICO-ESTRATÉGICO PARA LOS PROBLEMAS GEOPOLÍTICOS.-

Implica su formulación.

TITULO V :

CONDICIONANTES GEOPOLITICOS DE LA PROVINCIA DE

BUENOS AIRES

V. CONDICIONANTES GEOPOLITICOS DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

1. La Provincia de Buenos Aires, de una u otra manera, en gran o pequeña medida, está afectada por los condicionantes geopolíticos, influjes y estímulos analizados. En particular, aquellos en que las implicancias son mayores para la provincia. Ellos son:

- 1) Condicionantes del factor geográfico : 8, 12, 15 y 16
- 2) Condicionantes del poblacional : 3 y 9
- 3) Condicionantes del factor socio-cultural: 15 y 16
- 4) Condicionantes del factor económico: 7, 17 y 18
- 5) Condicionantes del factor político: 7
- 6) Condicionantes del factor geopolítico: 2, 3, 10 y 16
- 7) Influjes geopolíticos: 1, 2, 3 y 5
- 8) Estímulos geopolíticos: 9

2. Condicionantes críticas: (CC)

- CC 3: La exhuberancia de la Pampa Húmeda y su capacidad productiva
- CC 4: Carencia de puertos de aguas profundas
- CC 5: Ocupación por el Reino Unido de nuestros archipiélagos en el Atlántico Sur (Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur)
- CC 6: Gran concentración de población y poder en la Capital y el gran Buenos Aires. Dicotomía puerto-interior.
- CC 25: Inadecuada explotación de los recursos del mar. Control y defensa de los mismos.

3. Consideración de las motivaciones geopolíticas de la Provincia de Buenos Aires, correspondientes al ámbito marítimo y fluvial:

- CC 4: Carencia de puertos de aguas profundas
- CC 25: Inadecuada explotación de los recursos del mar. Control y defensa de los mismos
- INF 3: Del río de la Plata, como puerta de entrada y salida al área bonaerense y Cuenca del Plata
- EST 9: Desarrollo de la Hidrovía Paraguay-Paraná

TITULO VI

ORIENTACIONES PARA AL ANALISIS GEOPOLITICO DE LA PROVINCIA DE

BUENOS AIRES

EN LOS AMBITOS MARITIMO Y FLUVIAL

VI. ORIENTACIONES PARA EL ANALISIS GEOPOLITICO DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES EN LOS ÁMBITOS MARÍTIMO Y FLUVIAL

El Análisis geopolítico continuará a través de los siguientes estudios:

- I. Características y condicionantes del río de la Plata.
- II. Condicionantes derivados del proyecto Hidrovía Paraguay-Paraná.
- III. Características y condicionantes de los espacios marítimos adyacentes y vías de comunicación.
- IV. Capacidades y condicionantes portuarios
- V. Recursos ictícolas en el área fluvio-marítima adyacente
- VI. Recursos minerales en el área fluvio-marítima adyacente
- VII. Conclusiones
- VIII. Recomendaciones

TITULO VII

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

VII . REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

- B - 1 ; FRAGA JORGE ALBERTO; "Reflexiones sobre Geopolítica y Soberanía Territorial. Revista PRUDENTIA IURIS. Universidad Católica Argentina No XXI-XXII. Enero-Diciembre 1989.
- B - 2 ; FRAGA JORGE ALBERTO; "Semblanza Geopolítica de Chile". Contribución académica de la Escuela de Guerra Naval. Buenos Aires. 1986
- B - 3 ; FRAGA JORGE ALBERTO; "Ensayos de Geopolítica". Tema 4. Instituto de Publicaciones Navales. Buenos Aires. 1985.
- B - 4 ; ESPAÑADERO CARLOS ANTONIO; "Influjos Geopolíticos" en Revista Geopolítica No 26. Buenos Aires, 1983
- B - 5 ; FRAGA JORGE ALBERTO; "Visión Geopolítica del comercio argentino y sus necesidades portuarias futuras" en "La ría de Bahía Blanca y sus posibilidades futuras de aguas profundas". Ed. Centro Naval-Delegación Bahía Blanca. 1989.
- B - 6 ; FRAGA JORGE ALBERTO ; "Ensayos de Geopolítica". Tema 9.
- B - 7 ; FRAGA JORGE ALBERTO; "El mar y la Antártida en la Geopolítica argentina" Parte 2. Capítulo 2. Instituto de Publicaciones Navales . Buenos Aires, 1980
- B - 8 ; FRAGA JORGE ALBERTO; "La Argentina y el Atlántico Sur " Parte I. Instituto de Publicaciones Navales . Buenos Aires, 1983.
- B - 9 ; SANCHEZ SORONDO MARCELO; "La Argentina por dentro". Capítulo IV. Ed. Sudamericana. Buenos Aires, 1987.
- B - 10; RODRIGUEZ VILLAFANE MIGUEL J.; "La conciencia territorial de la generación del 80" Separata de "La Empresa Política de la Generación del 80". Ed. de Belgrano. Buenos Aires 1982

PARTE II

CARACTERISTICAS Y CONDICIONANTES GEOPOLITICOS DE LA PROVINCIA DE BUENOS
AIRES EN LOS AMBITOS MARITIMO Y FLUVIAL

PORTE II

INDICE

- I. CARACTERISTICAS Y CONDICIONANTES DEL RIO DE LA PLATA
- II. CONDICIONANTES DERIVADOS DEL PROYECTO HIDROVIA PARAGUAY-PARANA
- III. CARACTERISTICAS Y CONDICIONANTES DE LOS ESPACIOS MARITIMOS, COSTAS Y VIAS DE COMUNICACION
- IV. CAPACIDADES Y CONDICIONANTES PORTUARIOS
 - 1. EL SISTEMA PORTUARIO ARGENTINO
 - 2. LOS PUERTOS DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES
- V. RECURSOS ICTICOLAS EN EL AREA ADYASCENTE A LA PROVINCIA DE BUENOS AI
- VI. RECURSOS MINERALES EN LAS COSTAS Y AGUAS ADYASCENTES A LA PROVINCIA BUENOS AIRES

TITULO I :

CARACTERISTICAS Y CONDICIONANTES DEL

RIO DE LA PLATA

I . CARACTERISTICAS Y CONDICIONANTES DEL RIO DE LA PLATA

INDICE

1. CONFORMACION.....	1
2. CANALES ACCESOS Y RADAS.....	1
3. ISLA MARTIN GARCIA.....	5
4. NAVEGACION EN EL RIO DE LA PLATA.....	7
5. LA METEOROLOGIA EN EL RIO DE LA PLATA.....	8
6. CONTAMINACION DEL RIO DE LA PLATA.....	10
7. CARACTERISTICAS GEOPOLITICAS.....	13
8. CARACTERIZACION Y DENOMINACION JURIDICO-POLITICA.....	14
9. TESIS DE DELIMITACION.....	14
10. EL TRATADO DEL RIO DE LA PLATA.....	15
11. EL CASO MARTIN GARCIA-TIMOTEO DOMINGUEZ.....	19
12. EL CASO DE LA PESCA EN LA ZONA COMUN DE PESCA.....	20
13. EL PROYECTO DE PUENTE ENTRE COLONIA Y BUENOS AIRES.....	21
14. REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS.....	22

I • CARACTERISTICAS Y CONDICIONANTES DEL RIO DE LA PLATA
(No incluye a los puertos ni a sus instalaciones)

1 - CONFORMACION (Cartas Argentinas H 101 - H 1 y H 50) (F-1).

El Río de la Plata está formado por la confluencia de los ríos Paraná y Uruguay, cuyos sistemas hidrográficos, corriendo dentro de una cuenca de más de 4 millones de kilómetros cuadrados, le aportan 16.000 a 23.000 metros cúbicos de agua por segundo.

Origen: unión del Paraná Bravo con el Río Uruguay (frente a Nueva Palmira).

Final: recta que une Punta del Este con Punta Rasa.

Dimensiones:

Ancho inicial: 1.900 metros

Ancho en la boca: 221 km.

Longitud: 323 km.

Longitud de la costa oriental: 416 km.

Longitud de la costa argentina: 393 km.

Superficie: 30.212 km²

Teniendo en cuenta el relieve del fondo del río, la configuración de las costas y el régimen de corrientes y marcas, el Río de la Plata se puede considerar dividido en tres zonas:

EXTERIOR: desde la boca hasta la recta que une Punta Brava (Montevideo) con Punta Piedras.

INTERMEDIA: hasta la recta Colonia-Punta Quilmes (Playa Honda).

INTERIOR: hasta el origen.

El fondo del Río de la Plata es una extensa planicie cubierta en su mayor parte de agua dulce que no tiene mucha profundidad. El lecho es de limo pero se presenta en tres capas: la superior de limo en suspensión, la del medio más densa y finalmente la inferior dura. Por ello los buques pueden entrar arrastrando fango con un calado de hasta 30 pies.

Las aguas del Plata son de un tinte castaño claro por la cantidad de materias en suspensión que le aportan sus afluentes.

2 - CANALES, ACCESOS Y RADAS

Canal Punta Indio: (Carta Argentina H 116). Va del Ponton Prácticos

Year	1990	1991	1992	1993
1990	10.0	10.0	10.0	10.0
1991	10.1	10.1	10.1	10.1
1992	10.2	10.2	10.2	10.2
1993	10.3	10.3	10.3	10.3
1994	10.4	10.4	10.4	10.4
1995	10.5	10.5	10.5	10.5
1996	10.6	10.6	10.6	10.6
1997	10.7	10.7	10.7	10.7
1998	10.8	10.8	10.8	10.8
1999	10.9	10.9	10.9	10.9
2000	11.0	11.0	11.0	11.0
2001	11.1	11.1	11.1	11.1
2002	11.2	11.2	11.2	11.2
2003	11.3	11.3	11.3	11.3
2004	11.4	11.4	11.4	11.4
2005	11.5	11.5	11.5	11.5
2006	11.6	11.6	11.6	11.6
2007	11.7	11.7	11.7	11.7
2008	11.8	11.8	11.8	11.8
2009	11.9	11.9	11.9	11.9
2010	12.0	12.0	12.0	12.0
2011	12.1	12.1	12.1	12.1
2012	12.2	12.2	12.2	12.2
2013	12.3	12.3	12.3	12.3
2014	12.4	12.4	12.4	12.4
2015	12.5	12.5	12.5	12.5
2016	12.6	12.6	12.6	12.6
2017	12.7	12.7	12.7	12.7
2018	12.8	12.8	12.8	12.8
2019	12.9	12.9	12.9	12.9
2020	13.0	13.0	13.0	13.0

ADVERTENCIA

En los quioscos y kioscos del Bar de la Es-
tacion de San Juan, Costa Rica, se vende
al por mayor y al por menor, con el
precio de \$1.00 por unidad, un
producto de la casa de la Es-
tacion de San Juan, Costa Rica.

Reducción de la Carta
Argentina H - 1
Uruguay No. 1
Escala en latitud media
1:3.220.000 (aprox.)

ZONA COMUN DE
PROHIBICION DE
ACCIONES CONTAMINANTES
(Art. 78)

12 CONTAMINATION

ADVERTENCIA

Los datos estadísticos sobre el uso de la tierra durante los últimos 50 años, recopilados por el Servicio de Estadística de la Agricultura, demuestran que el uso de la tierra en los Estados Unidos ha cambiado radicalmente en los últimos 50 años. El uso de la tierra para la agricultura ha disminuido drásticamente, mientras que el uso para la industria y la vivienda ha aumentado drásticamente. Este cambio en el uso de la tierra ha resultado en una pérdida significativa de tierras agrícolas y una pérdida de biodiversidad. Se necesita una acción urgente para proteger las tierras agrícolas y la biodiversidad.

LÍMITE LATERAL MARÍTIMO
ZONA COMÚN DE PESCA
ZONA DE PROHIBICIÓN DE VERTIMIENTO DE
HIDROCARBUROS Y OTRAS ACCIONES CONTAMINANTES

PROYECCIÓN MERCATOR
Escala en latitud media 1:1.500.000
PROFUNDIDADES EN METROS

Límite inferior de la zona de todos los bajamares

Arcilla - a. amarilla - b. blanco - C. conchilla - Cl. oscuro - Co.
- G. gris - H. negro - I. oscuro - P. piedra - Pr. pardo - T. lavas

Elecciones en metros sobre el nivel medio

3173

ESTA CARTA PODRÁ SER ACTUALIZADA CON LOS
AVISOS A LOS NAVIGANTES QUE MONIFIQUEM O
COMUNIQUEM LAS CARTAS.

ARGENTINA 44
MONTEVIDEO 44

Recalada a la rada de Buenos Aires. Es un canal artificial de 46.2 millas de largo. Boyas luminosas 1 a 30. Por su estrechez, profundidad y corrientes es un canal dificultoso. (F-2)

Canal Intermedio: (Carta Argentina H 117). Llámase así al canal natural que empalma con el canal Punta Indio en el par de boyas 30 y se prolonga 17,2 millas hacia el Nor-Oeste hasta la altura del Banco Chico, donde se une al paso que lleva el nombre de ese banco. Es un canal ancho.

Paso Banco Chico: (Carta Argentina H 117). Se llama así al canal natural, continuación del Intermedio que desde el Km 87 hasta el 77 bordea el banco Chico por el Norte y se prolonga luego hasta el Km 57. Es decir tiene 30 km (17 millas) de largo.

Rada de Buenos Aires: (Carta Argentina H 117). Llámase así a una amplia fosa de profundidades hasta 33 pies que se extiende desde el paso Banco Chico hasta las proximidades del km 37. Esta fosa se acerca por el Sur a los malecones de entrada al Puerto de la Plata. Hacia el Norte su profundidad disminuye gradualmente hasta llegar al Banco Ortiz. Su profundidad y amplitud la hacen apropiada para que en ella fondeen los buques con destino a los puertos de La Plata, Buenos Aires o del Río Paraná, que se vean precisados a demorar su entrada a puerto.

Dentro de la rada se ha establecido una zona de espera de practicaaje y una zona de alijo.

Rada La Plata: (Carta Argentina H 157). Se denomina así la zona que se extiende hacia afuera de los malecones del Puerto de La Plata y que tiene un radio de 3.5 millas a partir del extremo de los malecones.

Canal de Acceso a Buenos Aires: (Cartas Argentinas H 118 y H 156). Se extiende desde la rada exterior (km 37) hasta el km 7,300 donde se bifurca en los canales Norte y Sur.

Canal Emilio Mitre: (Cartas Argentinas H 118 y H 155). Fue construido dragando el fondo del Río de la Plata desde el km 12 del canal de Acceso a Buenos Aires hasta la desembocadura del Paraná de las Palmas. Tiene 26 millas de largo. Se trata de mantener su profundidad en 32 pies lo que representa un esfuerzo de dragado permanente. Utilizando este canal los buques pueden acceder al río Paraná por un camino más corto y de mayor profundidad que siguiendo por la ruta que pasa al Este de Martín García.

Canal Costanero: (Cartas Argentinas H 118 y H 155). Se llama así al canal que va desde el Puerto de Buenos Aires a la desembocadura

del Río Luján. Corre a corta distancia de la costa. Tiene 11,4 millas de longitud. Permite el acceso a los puertos de Olivos, San Isidro, San Fernando y Tigre.

Canal Vinculación: (Cartas Argentinas H 118 y H 155). En el km 27,3 del Río Luján nace este canal (antiguo arroyo Pajarito) que une al Río Luján con el Río Unión y el Canal Honda que llega al Paraná de las Palmas, que a su vez tiene su origen en el Paraná-Guazú, de modo que el Canal Costanero es el tramo final de la ruta que a través de estos ríos y canales siguen las embarcaciones fluviales que procedentes de los puertos del Río Paraná tienen por destino el Puerto de Buenos Aires.

De la Rada de Buenos Aires a la boca de los Ríos Paraná-Guazú-Paraná Bravo y Uruguay: (Cartas Argentinas H 116 - H 117 y H 118). En el canal de Acceso al Puerto de Buenos Aires, km 37, se inicia un canal hacia el N, que recibe distintas denominaciones a lo largo de su curso. Ellas son: barra del Farallón, paso del Farallón, barra de San Pedro, paso de San Juan, canal Nuevo, Canal del Infierno, canal del Este y canal Principal. A este conjunto se los denomina canales a Martín García.

Los buques utilizan estos canales o el Emilio Mitre de acuerdo a las profundidades que ellos acusen.

3 - ISLA MARTIN GARCIA (Carta Argentina H 118).

Se encuentra sobre el placer de Playa Honda pero no se ha formado por la acumulación de materiales en suspensión, sino sobre el macizo granítico Basilia en el Río de la Plata Interior.

Dista 9 millas de la desembocadura del Río Uruguay, 6 de la costa argentina y 1,8 de la costa uruguaya. De Buenos Aires (Dársena Norte) dista 46 km en línea recta.

La Isla Martín García se ha formado sobre un afloramiento del zócalo cristalino antiguo (macizo Basilia). Su relieve es elevado hacia el centro y desciende hacia las riberas. La parte más elevada tiene aproximadamente 25 m. de altura sobre el río.

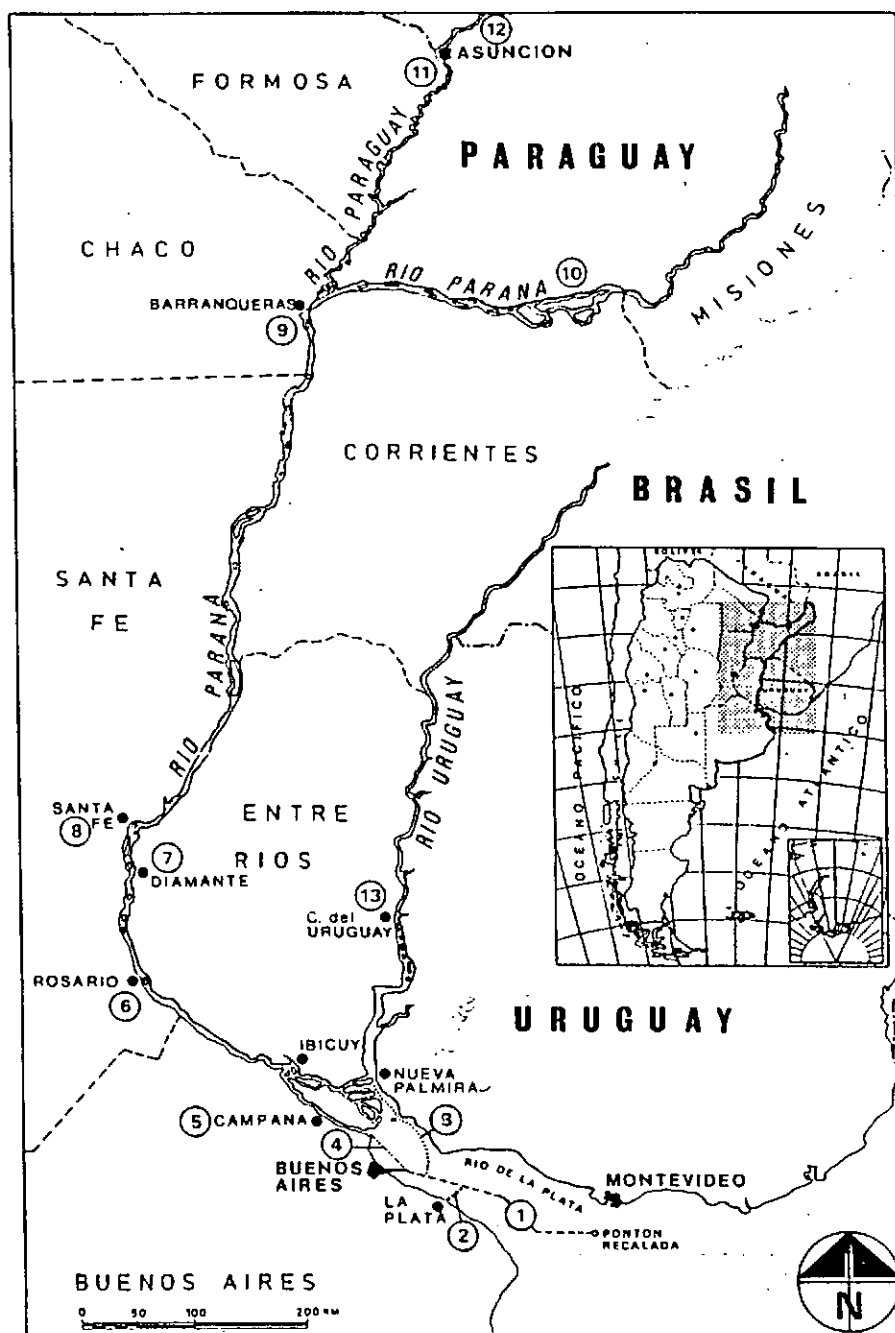
Existen en esta Isla algunas canteras de granito que tiempo atrás fueron explotadas; hay también un área de arena blanca, en gran parte cubierta de árboles.

La isla es de contornos irregulares: mide 3.380 m. de largo máximo en dirección NOROESTE-SURESTE, y tiene un ancho medio de 1.700 m. en el sentido perpendicular a aquella dirección. Su superficie:

SISTEMA DE NAVEGACION FLUVIAL RIVER NAVIGATION SYSTEM

Este sistema se encuentra representado en el mapa y comprende los canales del Río de la Plata y los tramos navegables de los ríos Paraná, Uruguay y Paraguay. Los buques de ultramar acceden por el río Paraná hasta el puerto de Santa Fe y por el río Uruguay hasta el puerto de Concepción del Uruguay. Los componentes del sistema se detallan en el cuadro con la indicación de las profundidades limitantes.

This system is represented in the chart and comprises the River Plate channels and the navigable parts of the rivers Paraná, Uruguay and Paraguay. Ultramarine vessels reach the port of Santa Fe along the Paraná river, and the port of Concepción del Uruguay along the Uruguay river. The system components are detailed below with indication of limiting depths.



TRAMO/SECTION	PROFUNDIDAD/DEPTH	
	metros/metres	pies/feet
1 Canal de acceso al puerto de Buenos Aires / Access channel to the Port of Buenos Aires	9.90	32.5
2 Acceso al puerto de La Plata / Access to the Port of La Plata	7.32	24
3 Canal Martín García / Martín García channel	7.00	23
4 Canal Emilio Mitre / Emilio Mitre channel	9.75	32
5 Río Paraná de las Palmas hasta Campana / Paraná de las Palmas river up to Campana	9.75	32
6 Río Paraná hasta Rosario / Paraná river up to Rosario	8.53	28
7 Río Paraná hasta Diamante / Paraná river up to Diamante	7.92	26
8 Río Paraná hasta Santa Fe / Paraná river up to Santa Fe	7.32	24
9 Río Paraná hasta Barranqueras / Paraná river up to Barranqueras	3.05	10
10 Río Paraná a partir de Barranqueras / Paraná river starting from Barranqueras	2.13	7
11 Río Paraguay hasta Asunción / Paraguay river up to Asunción	3.05	10
12 Río Paraguay a partir de Asunción / Paraguay river starting from Asunción	2.13	7
13 Río Uruguay hasta Concepción del Uruguay / Uruguay river up to Concepción del Uruguay	5.49	18

Figura 3

462 Ha.

Las costas son barrosas y con pedregullo, accesibles para embarcaciones menores. En el contorno hay numerosas rocas, algunas de las cuales afloran.

La isla Martín García se está extendiendo hacia el Norte mediante un proceso de formación aluvional que ha hecho aparecer en la superficie un terreno con características de solidez y perdurabilidad, cuyo nombre es isla Timoteo Dominguez. (Esto puede traer conflictos de jurisdicción con la República Oriental del Uruguay).

Su flora presenta ejemplares pertenecientes a otras zonas alejadas. Se encuentran en la isla plantas hidrófilas y otras especies de las dunas uruguayas, del monte xerófilo (cardones) y de galerías fluviales.

4 - NAVEGACION EN EL RIO DE LA PLATA

El Río de la Plata es poco profundo, de modo que los buques que han de navegar sus aguas se verán, en su mayor parte, obligados a utilizar los canales existentes, naturales unos y artificiales otros. Unicamente los buques de calado reducido podrán navegar fuera de los canales.

Tanto éstos como los que navegan dentro de ellos antes de emprender la travesía deben tener la seguridad de que no les faltará agua a lo largo de su recorrido, para lo cual no sólo deberán tener en cuenta el estado del río antes de emprender la travesía, sino también deberán apreciar sobre la base de la tendencia que muestra el Río, cuál será su altura posterior. **Ver Cuadro 1 (F-3).**

Los buques cuyo calado sea poco menor que la profundidad deben tener en cuenta que el gobierno en tales condiciones se torna pesado, es decir, que el buque tarda en obedecer al timón y cuando gira lo hace en forma mucho más lenta que en el mar.

La Ordenanza Marítima N° 2/1982 de la Prefectura Naval Argentina establece que para navegar los canales de Punta Indio, Intermedio y paso Banco Chico, los buques dejarán un margen de seguridad bajo la quilla no inferior a 1 pie (0,30 m.).

Profundidades. Debido al continuo asentamiento de las materias en suspensión que traen las aguas del río, la limitada profundidad de los canales no se mantiene en valores constantes, por lo que el dragado es una necesidad permanente. La distancia entre las líneas

de boyas que señalan los veriles de un canal, no indica el ancho de que dispone el buque para navegar por él, pues el corte transversal del canal afecta una forma parecida a una V y consecuentemente el ancho de que dispone un buque depende de su calado.

Pilotaje. Las características expuestas así como la existencia de bancos y cascos a pique, próximos a los veriles, las alteraciones del balizamiento, las irregularidades en las horas y alturas de las mareas y de la fuerza y sentido de las corrientes imponen que los buques sean piloteados por prácticos en su navegación por el Río de la Plata, por lo que la Prefectura Naval Argentina ha incluido a este río entre las zonas de pilotaje obligatorio. Están eximidos de esta obligación los buques argentinos cuyo calado sea menor a 21 pies (6,40 metros) y los buques y convoyes de la Armada Argentina y de la Prefectura Naval Argentina.

5 - LA METEOROLOGIA EN EL RIO DE LA PLATA

a - Generalidades

La configuración meteorológica del territorio argentino a partir de los 30° de latitud Sur (Norte de Entre Ríos) es de carácter ciclo-genético (formación de ciclones o centros de baja presión), por la presencia de dos masas de aire diferenciadas. Una caliente y otra fría separadas por una zona frontal que permite el desarrollo de ondas y centros de baja presión. Este tipo de estructura es muy común en el Sur argentino donde llegan a establecerse las "familias de ciclones" que se desplazan de SUROESTE a NORESTE. Esta situación origina el pasaje continuo de formaciones frontales tan características de nuestro país y que encuentran las mejores condiciones para intensificarse en el Río de la Plata, cuando la masa de aire frío penetrando por la parte austral del país desplaza al aire más caliente que se encuentra en las inmediaciones de la zona de influencia de nuestro Río.

Precisamente por esa razón y por constituir la zona del Plata un interés especial para este estudio geopolítico que realizamos, se tratará separadamente su meteorología que realmente tiene rasgos diferenciales con la del resto del litoral bonaerense.

b - Particularidades de la meteorología en el Río de la Plata

En líneas generales el clima es templado y húmedo con tendencia a cálido. Durante la primavera y el otoño la temperatura es muy agrada-

ble. En verano es cálido con algunos días bochornosos en enero y febrero. En invierno el clima es templado con tendencia al frío moderado. Sin embargo la gran humedad produce una molesta sensación de frío penetrante en algunos días de julio y agosto.

La visibilidad suele ser muy buena excepto en invierno, cuando se registra la mayor ocurrencia de nieblas (6 a 7 días en junio; media anual 27 días).

Las condiciones meteorológicas generales en la zona no entrañan peligro para la navegación, pero se dan algunas situaciones que la tornan dificultosa. Tales los pasajes frontales fríos caracterizados por chaparrones y ráfagas fuertes y muy fuertes que llegan hasta 70 km/h. El desarrollo ciclónico general descrito en el punto a) se combina con una alta presión situada sobre las costas de la Patagonia Central, con trayectoria Este que desplaza aire marino y húmedo en dirección S y SE sobre la zona Norte de la provincia de Buenos Aires y el Río de la Plata. La combinación de los dos sistemas hace que las condiciones generales de mal tiempo se magnifiquen y dan lugar a viento fuerte y persistente del SUDESTE, las tan temidas Sudestadas. Su duración es de uno a tres días, aunque a veces llega hasta cinco. Se producen ascensos notables del Río que originan inundaciones importantes en el Delta y en la ribera Sur del Gran Buenos Aires.

Precipitaciones. La precipitación anual en el Río de la Plata supera ligeramente los 1.000 milímetros. Se distribuye a lo largo del año en forma muy pareja.

Vientos. Salvo las excepciones ya mencionadas y otras que se comentarán a continuación, los vientos generales en la zona del Río de la Plata no son intensos. La mayoría de las veces oscilan entre 12 y 20 km/h. Río adentro los vientos tienen una velocidad 10 km/h mayor que en la costa.

Vientos muy fuertes y temporales. Existe la idea sobre todo en el exterior que la zona del Río de la Plata es peligrosa para la navegación. Esta apreciación no responde a la realidad. Considerando la poca profundidad del río, los vientos aunque soplen con fuerza no alcanzan a levantar grandes olas de modo que para los buques de ultramar el estado del río no significa gran peligro. Para buques de calado menor son peligrosas las sudestadas y asimismo los pamperos y las ráfagas violentas que acompañan a los frentes fríos.

Las observaciones en Punta Recalada indica que el porcentaje de ocasiones en que el viento llega a 60 km/h es en promedio entre 2 y 3%, correspondiendo a agosto el mayor valor que no alcanza al 4%.

Pese a lo expresado, que es absolutamente cierto en cuanto a que las condiciones meteorológicas no convierten al estuario del Plata es una zona de riesgosa navegación, debe insistirse en lo expresado en el punto anterior sobre las precauciones que deben adoptarse por la poca profundidad de sus aguas y la estrechez de algunos de sus canales.

6 - CONTAMINACION DEL RIO DE LA PLATA

La contaminación ambiental constituye un tema de capital importancia para toda la humanidad. Nuestro país aún no le ha dado la atención pertinente que merece.

En lo que se refiere a la contaminación de las aguas y específicamente a nuestro tema presente, el Río de la Plata, no cabe ninguna duda que estamos en presencia de aguas fuertemente contaminadas, con tendencia creciente, sin que hasta ahora se hayan adoptado medidas efectivas para contrarrestar el fenómeno.

Hay extensa bibliografía que trata sobre el tema pero nos referiremos concretamente a dos estudios recientes que lo actualizan hasta el presente.

Así en 1990 la COMISION ADMINISTRADORA DEL RIO DE LA PLATA (CARP) publicó el "Informe de Avance" del "ESTUDIO PARA LA EVALUACION DE LA CONTAMINACION EN EL RIO DE LA PLATA", basado fundamentalmente en trabajos de investigación del "SERVICIO DE HIDROGRAFIA NAVAL" de la A.R.A. y del "SERVICIO DE OCEANOGRAFIA, HIDROGRAFIA Y METEOROLOGIA" de la Armada de la República Oriental del URUGUAY, en base a un programa exploratorio cuya ejecución comenzó en 1980. El citado "Informe de Avance" no contiene conclusiones definitivas porque la tarea exploratoria no ha sido completada. Sin embargo dichas conclusiones sin ser exhaustivas son suficientemente determinantes como para afirmar que la contaminación asume valores muy altos en nuestra ribera del Río de la Plata Intermedio, especialmente las proximidades de Buenos Aires hasta más allá de La Plata y que dicha contaminación se extiende aunque en menor medida a los denominados Río de la Plata Exterior e Interior.

Identifica asimismo como áreas potencialmente críticas para la acumulación de contaminantes (además de las ya señaladas zonas cercanas a Buenos Aires) a las concentraciones arcillosas de PUNTA PIEDRAS-BAHIA SAMBOROMBON, reservoria de los contaminantes propios de los efluentes costeros argentinos; la zona costera uruguaya, reservorio de contaminantes de los ríos SANTA LUCIA y MONTEVIDEO; y la zona central de la Barra del Indio, con aporte del Canal Norte.

Otro trabajo reciente de sumo interés es el "ESTUDIO DE LA CONTAMINACION DEL RIO DE LA PLATA ENTRE BUENOS AIRES Y PUNTA LARA". Publicado en 1988 describe los trabajos y conclusiones de las experiencias realizadas dentro del marco del "Proyecto de Cooperación Técnica" suscripto entre los gobiernos de la República Argentina y España para el "Estudio del tratamiento y disposición de los efluentes domésticos del Gran Buenos Aires en el Río de la Plata" en las zonas aguas abajo de la ciudad de Buenos Aires. El informe se basó en los resultados de los análisis químicos de dos campañas efectuadas en Marzo y Octubre de 1987. Al momento de su publicación aún faltaba completar los análisis que debía realizar O.S.N. de las muestras de la segunda campaña, para confirmar los analisis "in situ" (a bordo del barco utilizado para la campaña).

Por considerarlas de mucho interés transcribimos sus conclusiones:

- "1) Además del vertido de aguas residuales que tiene lugar a través
" del emisario de Berazategui, hay, como mínimo, otras cuatro fuentes
" de contaminación entre este punto y Buenos Aires que son responsa-
" bles de la contaminación costera. Estas son:
" - Riachuelo o puerto de la Boca
" - Destilería de Sarandí
" - Arroyo Sarandí
" - Arroyo Santo Domingo
" Estas cuatro fuentes son responsables de la casi totalidad de
" contaminación existente aguas arriba de Quilmes.
- "2) Los vertidos realizados aguas arriba de la ciudad de Buenos Aires
" tienen una contribución relativamente pequeña en la contaminación
" existente entre esa ciudad y Punta Lara.
- "3) Aproximadamente el 50% del agua existente en el puerto de la
" Boca es de origen fecal en condiciones normales (ausencia de
" avenidas en el Riachuelo).

- "4) Las aguas contaminadas que llegan al estuario procedentes de las cuatro fuentes de contaminación antes citadas circulan a lo largo de la costa en ambos sentidos, pero con un flujo neto dirigido hacia el mar.
- "5) La toma de Bernal produce una succión en su entorno que afecta a los flujos de aguas contaminadas que circulan a lo largo de la costa. Probablemente, en condiciones normales, más del 5% del agua bombeada en esta toma procede de dichas aguas contaminadas.
- "6) Durante los períodos de lluvia, el aumento de los caudales de los arroyos Riachuelo, Sarandí y Santo Domingo produce la salida al estuario de grandes masas de aguas contaminadas que se hallaban estancadas en estos cuerpos de agua. Estas aguas son captadas fuertemente por la toma de Bernal, llegándose a situación en que más del 80% del agua extraída procede de estas fuentes de contaminación. El restablecimiento de las condiciones iniciales (punto anterior) puede durar varios días.
- "7) Los vertidos de la Destilería de Sarandí llevan consigo una carga muy elevada de productos orgánicos, por ejemplo, aceites e hidrocarburos flotantes. Partes de estos productos son captados por la toma de Bernal."

(Fin de la transcripción)

En el tema "CONTAMINACION" el presente estudio no puede ser exhaustivo; ni siquiera pretende describir clara la situación como sucede en otros aspectos. Faltan los datos e incluso estudios completos y las conclusiones de los entes especializados, que harían posible acotar aceptablemente ese cuadro de situación. Pero hemos creído conveniente incluir el tema en el trabajo, precisamente para señalar que realmente estamos con un panorama incompleto e incierto de una realidad verdaderamente alarmante: la marcada y creciente contaminación de las aguas del Río de la Plata. Resulta pues imprescindible que las autoridades nacionales y provinciales tomen conciencia plena de este hecho que constituye una amenaza cierta y sumamente peligrosa para la salud de la población y para la ecología del Río, capaz de producir verdaderos desastres si no se estudia a fondo y urgentemente el problema a fin de adoptar las medidas de contención y prevención pertinentes.

7. CARACTERISTICAS GEOPOLITICAS

El Río de la Plata constituye la salida de la cuenca del mismo nombre que abarca partes importantes de Bolivia, Paraguay, Brasil y Uruguay.

Como ha sido descripto sus bajas profundidades solo han permitido el establecimiento de dos únicos puertos, que precisamente se han constituido en las capitales de los dos países ribereños: Buenos Aires y Montevideo. Este último al admitir mayores calados (39') que Buenos Aires (32'), funcionó históricamente como el puerto de aguas profundas del Río de la Plata. De Montevideo partieron la mayoría de las expediciones a Malvinas y Antártida del siglo pasado, lo que ha dado pie a algunos autores Uruguayos a establecer pretensiones sobre las islas Malvinas y algún sector antártico.

También en la Parte I de este trabajo se han señalado las permanentes aspiraciones primero portuguesas y luego brasileñas sobre la Banda Oriental la por ellos llamada Provincia Cisplatina, cuestión que motivó la guerra argentino-brasileña de 1825 y la emancipación posterior de la Banda Oriental en 1828.

En la margen occidental del Río de la Plata se encuentra cerca del 50 % de la población argentina y gran parte de su industria y por el río entra el 97 % de sus importaciones y sale el 80 % de sus exportaciones. Pero la ribera argentina es baja y fangosa, lo que constituyó tanto un inconveniente para salir de ella como para aborlarla desde el exterior.

Otra característica que motiva consideración geopolítica es la llamada Ley Ferrel, según la cual los mayores sedimentos se depositan en la costa argentina mientras que las grandes profundidades se encuentran sobre la costa uruguaya. Por eso el delta avanza mucho mas del lado argentino.

Diversos Tratados de libre navegación ha firmado la Argentina sobre el Río de la Plata: 1851 con Brasil y Uruguay; 1853 con Gran Bretaña y los Estados Unidos; 1856 el Tratado de libre navegación; 1868 con Bolivia y 1876 con Paraguay quedando así asegurada la libre navegación para los países de la Cuenca del Plata.

8. CARACTERIZACION Y DENOMINACION JURIDICO-POLITICA

Diversos autores han caracterizado al Plata de distinta manera:

- 1) Como Bahía; según esta teoría sostenida básicamente por Gran Bretaña, los países ribereños solo tendrían jurisdicción sobre 3 millas de sus costas, constituyendo el resto Alta Mar con libre acceso a todos los países del mundo.
- 2) Como Estuario; caracterizado por la penetración profunda del mar que provoca entonces una amplia zona de aguas confusas saladas y dulces. Según el Derecho internacional los estuarios tendrían las mismas jurisdicciones que las Bahías, es decir con libertad de navegación.
- 3) Bahía Histórica; la conocida doctrina Drago, según la cual por razones históricas, de defensa, etc las aguas no serían de libre acceso sino que pertenecerían íntegramente a los países ribereños.
- 4) Río; es el verdadero concepto que se fundamenta en las características naturales del Plata. Es la que convierte al espacio fluvial en Río Internacional contiguo y de pertenencia exclusiva a los ribereños: Argentina y Uruguay.

Este es el concepto que primó y quedó establecido en el Tratado de 1973.

9. TESIS DE DELIMITACION

Asentado el concepto de que el Plata es un río internacional contiguo pudieron esgrimirse varias tesis para su delimitación:

- 1) Todo de un ribereño; argumentando que el río fué inicialmente argentino y no se estableció jurisdicción uruguaya cuando en 1814 se creó la Banda Oriental, o cuando en 1828 se independizó como República Oriental del Uruguay. Teoría ésta poco generosa y en la práctica inaplicable.
- 2) Línea Media; dejaría del lado uruguayo buena parte de los canales y la isla Martín García.
- 3) Thalweg (bagüada); línea de mayor profundidad que, por la existencia de varios canales y profundizaciones artificiales resulta muy confusa.
- 4) Río en común y zonas costeras individuales; es la que primó en el Tratado de 1973.

5) Todo común.

6) Combinación de varias tesis.

10 . EL TRATADO DEL RIO DE LA PLATA

Se firmó el 13 de Noviembre de 1973 y fué convertido en Ley 20.645 el 1º de Febrero de 1974.

1) Antecedentes: Pueden mencionarse los siguientes:

a) Protocolo del 5 de Enero de 1910, por el que la Argentina y el Uruguay declaran como inexistentes las divergencias pasadas y deciden mantener la navegación y el uso de las aguas como hasta entonces.

b) Declaración Conjunta del 30 de Enero de 1961, por la que se establece como límite exterior del río la línea que une Punta del Este con Punta Rasa, que constituirá además la línea de base para las jurisdicciones marítimas exteriores al río. Esta Declaración dió origen a reservas por parte del Reino Unido, Francia, Italia, Noruega y Holanda, en el sentido de no afectar la libre navegación.

c) Protocolo del 14 de Enero de 1961; que establece que el Plan de Relevamiento integral del río, a efectuar por la Argentina, no afectará las jurisdicciones. Este Protocolo crea por primera vez una comisión internacional; la Comisión Mixta del Río de la Plata

2) Aspectos mas relevantes del articulado: (Figura 4)

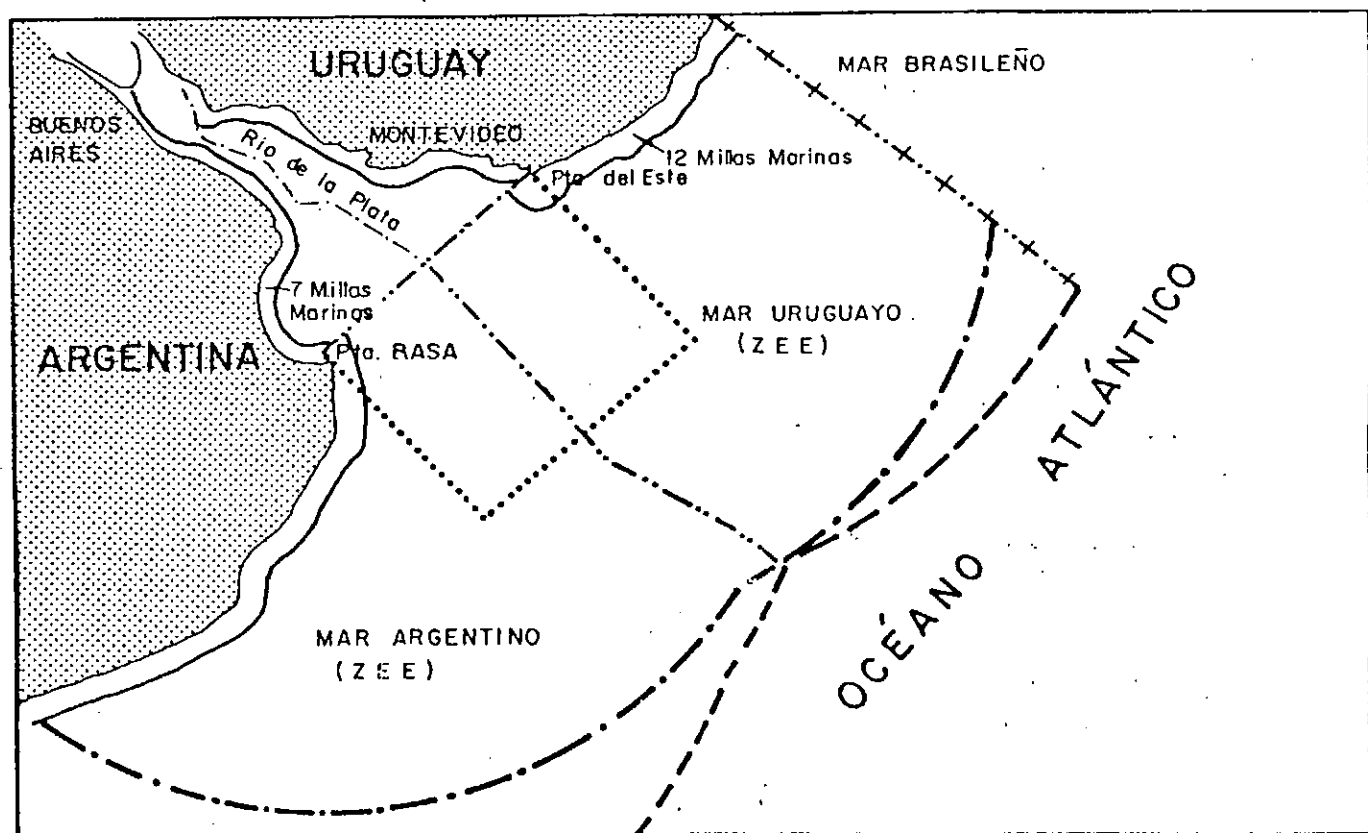
a) Delimitación del río entre el paralelo de Punta Gorda y la línea Punta del Este- Punta Rasa.

b) Jurisdicción de 7 millas para cada ribereño desde la boca hasta la línea Colonia-Punta Lara y de 2 millas hacia el interior. El resto del río de uso común en igualdad de condiciones.

c) Para el Frente Marítimo exterior a la boca se adopta la delimitación por el método de la equidistancia de las costas adyacentes desde el punto medio de la línea del límite exterior del río.

d) La pesca en el río será equitativa y cada uno tendrá deracho exclusivo en su jurisdicción costera.

TRATADO DEL RÍO DE LA PLATA FRENTE MARÍTIMO



- LÍMITE 200 MILLAS MARINAS.
- .-.-.-.- LÍMITE ZONA COMÚN DE PESCA.
- ZONA COMÚN DE PROHIBICIÓN DE ACCIÓN CONTAMINANTE
- .-.-.-.- LÍMITE LATERAL MARÍTIMO
- .-.-.-.- LÍMITE EXTERIOR DEL RÍO DE LA PLATA
- .-.-.-.- LÍMITE EN EL LECHO DEL RÍO DE LA PLATA
- LÍMITE MAR TERRITORIAL

FIGURA 4

e) En el exterior del río se establece una Zona Común de Pesca (ZCP) mediante el trazado de dos círculos de 200 millas de radio desde Punta del Este y Punta Rasa. Las capturas deberán ser proporcionales al aporte de riqueza ictícola que cada país brinda al área.

f) Libertad de navegación perpetua para ambas banderas. Las de uso común lo serán también para los países de la Cuenca del Plata, mercantes de terceras banderas y se permitirá el paso de buques de guerra autorizados por ambos ribereños sin que afecten el orden público o la seguridad.

g) En el Frente Marítimo habrá libertad de navegación fuera de las 12 millas.

h) La Argentina tendrá a su cargo el mantenimiento, administración, etc de los canales cuyo uso será en igualdad de condiciones en la zona de uso común.

i) Cada ribereño podrá explorar y explotar el lecho y subsuelo hasta la línea media que se establece en el Tratado y en caso de que el yacimiento se extienda a ambos lados, en proporción a los recursos que haya a cada lado. En el Frente Marítimo será con respecto a la línea de equidistancia.

j) Las islas, salvo Martín García, pertenecerán a uno u otro país según su ubicación respecto de la línea media.

k) Martín García quedará bajo "jurisdicción" argentina, afectada a reserva de flora y fauna autóctonas, parque de los héroes y sede de la Comisión Mixta Administradora.

l) La isla (punta) Timoteo Domínguez (Bauzá) será uruguaya.

m) En Montevideo tendrá sede la Comisión Técnica Mixta.

n) La defensa del Río de la Plata quedará reservada exclusivamente a la Argentina y el Uruguay.

MARTIN GARCIA Y TIMOTEO DOMINGUEZ

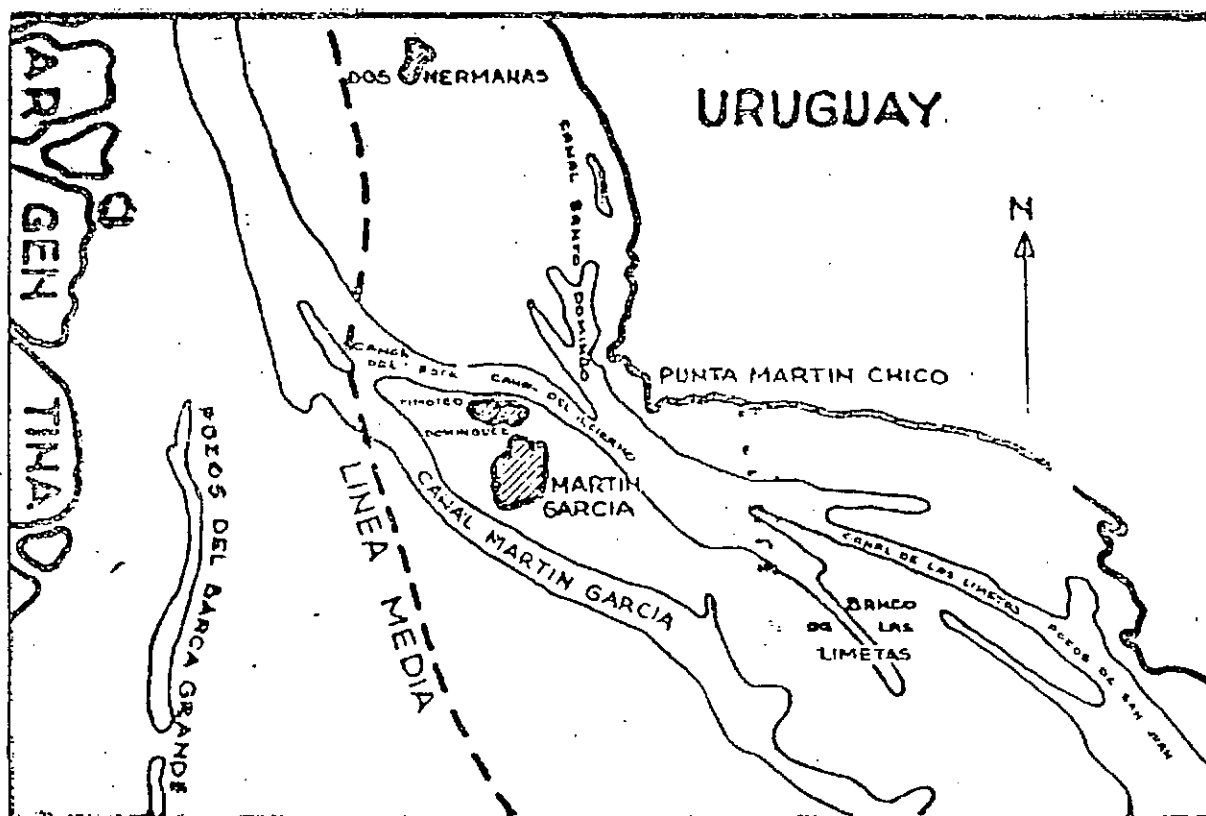


Figura 5

11 . EL CASO MARTÍN GARCÍA-TIMOTEO DOMÍNGUEZ

La isla Martín García estaba separada por una angosta franja de agua de otra porción de territorio emergente , que la Argentina consideraba como parte de la isla, en tanto el Uruguay sostenía que constituía una isla aparte. Los argentinos la denominaban Punta Bauzá y los uruguayos isla Timoteo Domínguez. (F-5).

El Tratado del río de la Plata no formuló ninguna consideración al respecto por lo que estando ambas porciones de territorio insular en el lado uruguayo respecto de la línea media del río, quedó asignada al Uruguay con el nombre antedicho de Timoteo Domínguez.

Quince años después de la firma del Tratado, Timoteo Domínguez quedó definitivamente unida a Martín García a raíz del acumulamiento de sedimentos que como ya se ha expresado anteriormente están provocando el aumento de superficie del delta.

De este modo la Argentina y el Uruguay, que hasta ahora tenían todos sus límites fluviales (ríos Uruguay y de la Plata), han pasado a tener un límite terrestre, que Uruguay quiere establecer rápidamente de acuerdo con el artículo 46 del Tratado, o sea que Martín García conservará el contorno existente en 1973 en la parte correspondiente.

El problema no tendría mayor implicancia sino fuera que Martín García tiene restricciones a la soberanía, ya que por el artículo 45 se la destinó exclusivamente a reserva natural para la conservación y preservación de la fauna y flora autóctonas, bajo jurisdicción de la República Argentina.

Resulta entonces que en el nuevo espacio insular, constituido ahora por lo que antes podía diferenciarse como dos islas separadas, la parte argentina tendrá un único destino de tipo ecológico, en tanto que la porción uruguaya (ex isla Timoteo Domínguez) quedaría libre de toda atadura e inhibición, como podría ser, por ejemplo, algún tipo de asentamiento naval, que a la Argentina le estaría vedado.

La situación aquí explicitada puede ser motivo de diferencias de enfoque entre ambos países y seguramente dará lugar a algún tipo de negociación que elimine la posibilidad de situaciones enojosas.

El caso es de especial interés para la Provincia de Buenos Aires, a la que corresponde la jurisdicción territorial de la isla, situación que también constituye el único límite terrestre internacional para la provincia.

12. EL CASO DE LA PESCA EN LA ZONA COMUN DE PESCA

Conforme a lo señalado en el punto 10.2. e) anterior y lo expresado en el artículo 74 del Tratado en dicha Zona Común de Pesca los volúmenes de captura serán proporcionales a la riqueza ictícola que aporta cada una de las Partes, proporción que es notablemente favorable a la Argentina ya que la especie mayormente capturada, merluza, proviene de la zona de Golfo San Jorge desde donde emigra en invierno hacia el río de la Plata, dando lugar a la temporada de pesca.

Uruguay ha evitado permanentemente una definición al respecto y por el contrario ha aumentado casi 10 veces sus capturas desde 1973, llegando hoy a cerca de 150.00 Tn, lo que implica pescar toda la "captura máxima permisible" en el área, según las últimas estimaciones científicas.

Este problema está ocasionando una cuestión litigiosa con la Argentina que lógicamente pretende que Uruguay reduzca considerablemente sus capturas. A ello Uruguay responde requiriendo que la Argentina la compense con unas 30.000 Tn. de cupo a pescar en la Zona Económica Argentina, lo que es rechazado por los pesqueros argentinos. Existen negociaciones por esta cuestión entre ambos países pero no se ha encontrado aún una solución satisfactoria para los dos.

Recordando que la Zona Común de pesca llega prácticamente hasta las costas bonaerenses próximas a Miramar, es apropiado que la Provincia de Buenos Aires participe en la búsqueda de la solución apropiada.

13. EL PROYECTO DE PUENTE ENTRE COLONIA Y BUENOS AIRES

Este proyecto ha tomado cada vez mas vigor en los últimos tiempos. En oportunidad de redactarse este trabajo los presidentes Menem de la Argentina y Lacalle de Uruguay, reunidos en Punta del Este han acordado llamar en el segundo semestre de 1992 a una licitación internacional para la formulación de los estudios de prefactibilidad.

En este sentido se ha evidenciado una postura uruguaya mas favorable que en anteriores oportunidades, que abre la perspectiva de la unión física de ambas márgenes del Plata en un plazo no demasiado largo.

Ciertamente, en ambas orillas hay partidarios y adversarios del proyecto con fundados argumentos. Sin embargo quienes se muestran proclives a una mayor integración en el cono Sur ven con buenos ojos la posibilidad de esta realización que favorecería sin duda la conformación de un ecumene rioplatense de singular valor geopolítico.

La terminal argentina no está aún definida, pudiendo ser ubicada, según el estado actual de los estudios, entre la parte norte de la Capital Federal y la ciudad de Quilmes. Otras posturas se dirigen hacia la localización del puente a través del delta.

La Provincia de Buenos Aires debe participar de los estudios de este proyecto ya que su concreción puede conllevarle una actividad sumamente importante y sea cual fuere la terminal argentina, puede tener enormes implicancia en el devenir político y económico de la misma.

23 . REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

- 1- Publicación H 201 del SHN - Derrotero Argentino Parte I.
- 2- Publicación H 610 del SHN. Faros y Señales Marítimas Parte II.
- 3- LA ARGENTINA Y EL ATLANTICO SUR - Jorge A. Fraga, 1983.
- 4- CONCEPTOS BASICOS SOBRE EL MANEJO COSTERO - José Angel Alvarez, Stella Maris Alvares, 1984.
- 5- LA ALTERNATIVA OCEANICA - Alberto O. Casellas, 1987.
- 6- HACIA UNA ARGENTINA MARITIMA - Carlos H. Raimondi, 1991.
- 7- VIGILANCIA DE LA CONTAMINACION DEL MEDIO EN RELACION AL DESARROLLO- Informe de un Comité de Expertos de la ORGANIZACION MUNDIAL DE LA SALUD, 1985.
- 8- ESTUDIO PARA LA EVALUACION DE LA CONTAMINACION EN EL RIO DE LA PLATA - Informe de Avance - COMISION ADMINISTRADORA DEL RIO DE LA PLATA, 1989.
- 9- ESTUDIO DE LA CONTAMINACION DEL RIO DE LA PLATA ENTRE BUENOS AIRES Y PUNTA LARA, 1988.
Antonio Plata Bedmar (Organismo Internacional de Energía Atómica/ Viena). Enrique Beanza del Prado (Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas CEDEX/Madrid). Gustavo Funes (Obras Sanitarias de la Nación/Buenos Aires).
- 10 - LEY 23.968 (Línea de Base - Mar Territorial/Zona Contigua - Zona Económica Exclusiva - Plataforma Continental).
- 11 - TRATADO DEL RIO DE LA PLATA.
- 12 - Cartas Argentinas (S.H.N.)
H-1; H-101; H-113; H-114; H-115; H-116; H-117; H-118; H-130; H-156; H-159; Croquis de la Hidrovía Paraná Paraguay.

TITULO II :

CONDICIONANTES DERIVADOS DEL PROYECTO HIDROVIA PARAGUAY-PARANA

II. CONDICIONANTES DERIVADOS DEL PROYECTO HIDROVIA PARAGUAY-PARANA

INDICE

1. EL PROYECTO DE LA HIDROVIA.....	1
2. EL DELTA.....	2
3. SALIDA DE LA HIDROVIA POR LA COSTA URUGUAYA.....	4
4. LOS PUERTOS URUGUAYOS PARA EL TRAFICO DE LA HIDROVIA.....	6
5. SALIDA DE LA HIDROVIA POR LA COSTA ARGENTINA.....	19
6. REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS.....	23

II. CONDICIONANTES DERIVADOS DEL PROYECTO HIDROVIA PARAGUAY-PARANA

1. EL PROYECTO DE LA HIDROVIA

En la Parte I de este trabajo, en el Título II, punto 7, se expuso la concepción geopolítica brasileña sobre la Cuenca del Plata, traducida en el desarrollo de los "corredores de exportación" hacia sus buenos puertos sobre el Atlántico Sur.

Es por ello que resultó sorprendente que a principios de 1988, luego de una reunión de Ministros de transporte realizada en Campo Grande, Mato Grosso del Sur, Brasil propusiera encarar la materialización de la Hidrovia Paraguay-Paraná como vía de salida para los productos del área central sudamericana. (F-1).

Es que el progreso del Mato Grosso, dividido en dos: el del Norte con capital en Cuiabá y el del Sur con Capital en Campo Grande, de Rondonia y otras áreas centrales lejanas de la costa atlántica, le han hecho comprender las ventajas de sacar su producción - manganeso, hierro, soja, algodón - aguas abajo, mediante el sistema fluvial y el empleo de barcazas. O sea que, luego de que la Argentina propugnó durante años la necesidad de reverdecer el eje geopolítico Norte-Sur de la Cuenca del Plata, es Brasil quien propicia, con el característico empuje lusitano, la concreción de la salida natural por el río de la Plata.

Sin embargo, la Argentina, que debido a todos los tratados de libre navegación firmados desde el siglo pasado no puede oponerse a este proyecto, de no accionar inteligentemente, podrá contemplar como se benefician los demás países de la Cuenca, en tanto que nuestro país realiza gastos de envergadura para el alistamiento y mantenimiento de la hidrovia sin una compensación acorde.

De haberse construido oportunamente el puerto de aguas profundas en Punta Médanos, tal vez la Argentina tuviera hoy una buena carta para jugar. Pero al no tenerla, otras alternativas pueden ofrecer mejores resultados y ventajas.

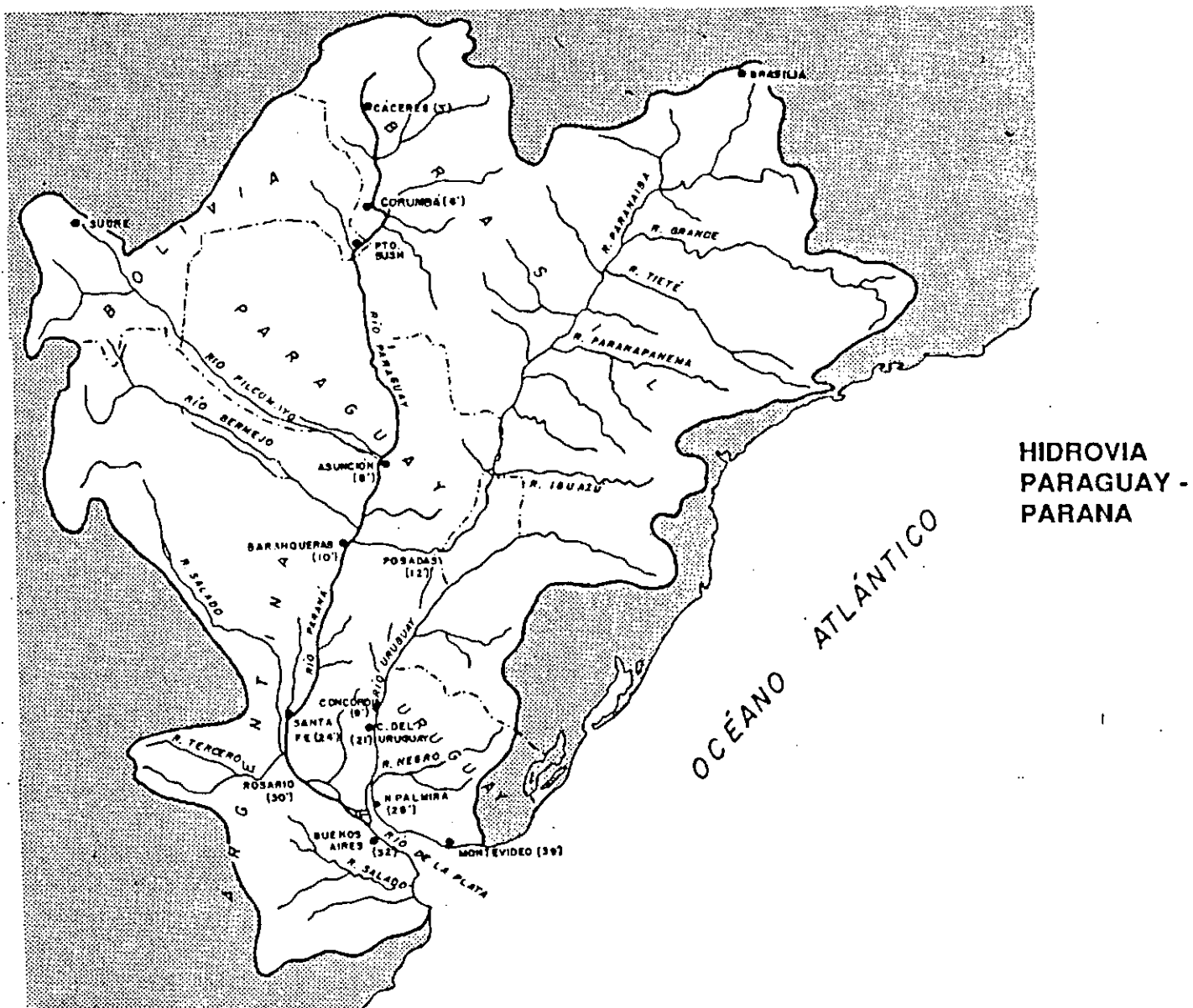


Figura 1.

Sin embargo, ahora es la Hidrovía Paraguay-Paraná, corazón y arteria principal de la Cuenca, la que puede conducir hacia formas de cooperación internacional y aprovechamiento comercial del gran sistema fluvial. Pero los intereses, coincidentes en el alto fin, no lo son tanto en lo que a costo-beneficio se refiere. Así:

- 1) Brasil impulsa el proyecto luego de haber efectuado los estudios económicos pertinentes. Pero ello es obra de los ministerios de transporte de su espacio central y parecería que Itamaraty y el ejército brasileño no están tan interesados en su rápida concreción.
- 2) Bolivia observa la cuestión con interés, busca negociar con Brasil la concreción de Puerto Quijarro sobre el canal Tamengo como salida al río Paraguay y con la Argentina el tantas veces prometido y nunca realizado Puerto Busch, en su corta costa sobre el río Paraguay. También apoya la iniciativa de crear empresas navieras de bandera boliviana con participaciones accionarias internacionales.
- 3) Paraguay duda entre las ventajas de sus costos mas económicos, tanto en tripulaciones como en practicaje, y el mantenimiento de sus severa reserva da cargas, en tanto procura aporte argentino para eliminar las curvas y meandros y el dragado que posibilite el desplazamiento de los trenes de barcazas.
- 4) Uruguay quiere usufructar su condición de país "llave" de la Cuenca del Plata y lograr la utilización de sus puertos, en particular Nueva Palmira y Montevideo, como terminales fluvio-marítimas y salida de ultramar, en un tácito acuerdo con Brasil. También apoya a su vecino del Norte en la propuesta de crear para la Hidrovía una Comisión Administradora Internacional con amplias potestades y personería pública internacional.
- 5) La Argentina ve la posibilidad de realizar su objetivo de revitalizar el eje Norte-Sur de la Cuenca, pero advierte que por tener la mayor longitud de la Hidrovía desde Confluencia hacia el Plata, su participación financiera puede ser mucho mayor que los verdaderos beneficios a obtener. Su situación de confín y la falta de un buen puerto terminal para transferencia flu-

vio-marítima, harán muy difícil revertir la tendencia hacia el uso de puertos uruguayos o brasileños. Aún construyendo lo mas rápido posible el puerto de Punta Médanos, no existen garantías de su utilización por los otros países de la Cuenca, ni de los armadores y exportadores privados de la Argentina.

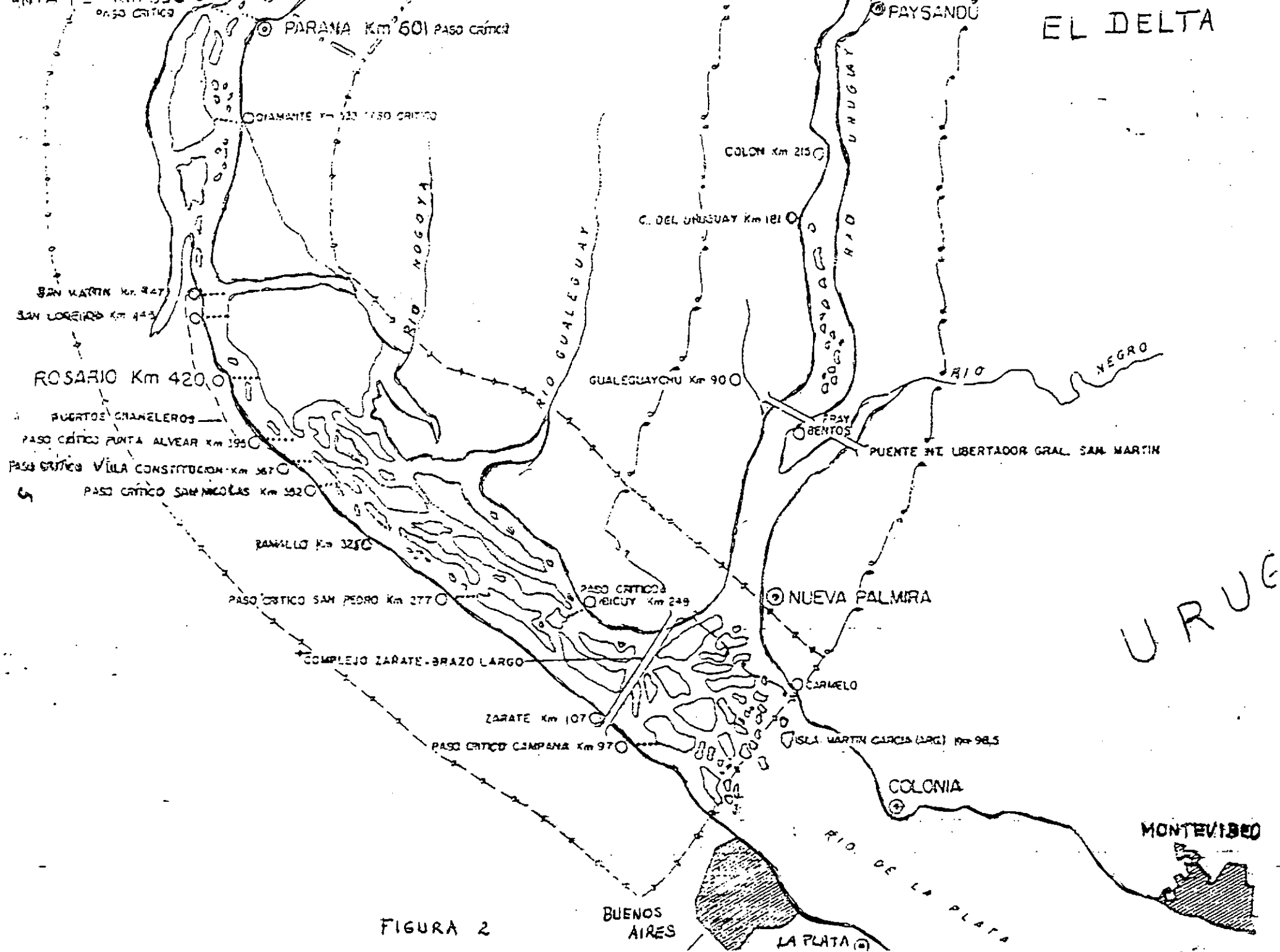
La Provincia de Buenos Aires tiene costa sobre la Hidrovía desde su límite con la de Santa Fé. Sus puertos desde San Nicolás hasta Campana están incluidos en la vía fluvial; mejor dicho en uno de sus trayectos, pues pocos kilómetros al Sur de San Pedro comienza la bifurcación provocada por la presencia del Delta. La otra vía por el Paraná Guazú y Paraná Bravo se dirige, bordeando y atravesando la provincia de Entre Ríos hacia la desembocadura del río Uruguay y el puerto uruguayo de Nueva Palmira (F - 2).

La participación de los puertos de la Provincia de Buenos Aires en la actividad de la Hidrovía estará entonces condicionada en función de la ruta que tenga mas tráfico. Por ello es conveniente analizar la función del Delta y las posibilidades de ambas rutas, así como la eficacia de los puertos uruguayos en el Plata; Nueva Palmira, Montevideo y el proyecto de la Laguna de Rocha.

2. EL DELTA

Se llama así al conjunto de islas y canales en que se divide el Río de la Plata antes de llegar a su desembocadura. El río Luján forma su límite Sur y desde allí hacia el Norte llega hasta el Paraná Bravo.

El Delta del Paraná tuvo su origen en las cercanías de la ciudad de Diamante (Entre Ríos), donde se formó el primer depósito aluvional y ahora llega el río de la Plata inferior, sobre el cual sigue avanzando permanentemente en un proceso que sigue la llamada Ley de Ferrel, según la cual los sedimentos se depositan en la margen argentina, en tanto que las mayores profundidades corren cerca de la costa uruguaya. Así el Delta avanza 85 metros por año en la costa argentina y solo 18 metros en la costa uruguaya.



El Delta es una región con caracteres propios inconfundibles por su conformación insular extensa y sus arterias que llegan a conformar grandes ríos como el Paraná Bravo, el Sauce, el Paraná Guazú, el Barca Grande, el Paraná Miní y el Paraná de las Palmas. También lo caracterizan los innumerables brazos y riachos sinuosos que lo recorren. Y no menos singulares son la vegetación, la fauna, el clima, así como la vida que el hombre se ve precisado a llevar allí. Constituye entonces una alternativa turística de sumo interés, hasta la actualidad muy poco explotada.

Pero la función geográfica, hidrográfica y ecológica del Delta se motiva por la dispersión de las aguas que deja dos rutas principales para la navegación: la de la costa uruguaya a través del Paraná Guazú y Paraná Bravo que conduce a Nueva Palmira y el canal de Martín García, y la que corre por el Paraná de las Palmas y luego el canal Mitre, sobre la costa argentina (F-3).

La primera aparece sin duda como mas limpia y con menos problemas, tanto con referencia a pasos de baja profundidad, como de menor dispersión de aguas que es sensiblemente mayor en el Paraná de las Palmas.

3. SALIDA DE LA HIDROVIA POR LA COSTA URUGUAYA

Esta alternativa implica la utilización del canal de Martín García que bordea desde Nueva Palmira la costa uruguaya hasta las proximidades de Colonia, desde donde tuerce hacia el Sur para unirse en el Kilómetro 37 con el tramo que viene por el Paraná de las Palmas y canal Mitre, sobre la costa argentina.

Pero el canal de Martín García tiene un paso determinante de 23,5' que impide la salida desde Nueva Palmira con calado suficiente para competir con la ruta por la costa argentina. Sin embargo, con fecha 8 de Julio de 1991, los Presidentes Menem y Lacalle firmaron notas reversales para que la Comisión Mixta del Río de la Plata llame a licitación internacional para dragar todo el canal de Martín García a una profundidad de 32' al cero y posibilitar la entrada hasta Nueva Palmira de los graneleros PANAMAX, que entonces podrían salir de dicho puerto con igual carga que si lo hicieran desde Esco-

SALIDAS URUGUAYA Y ARGENTINA

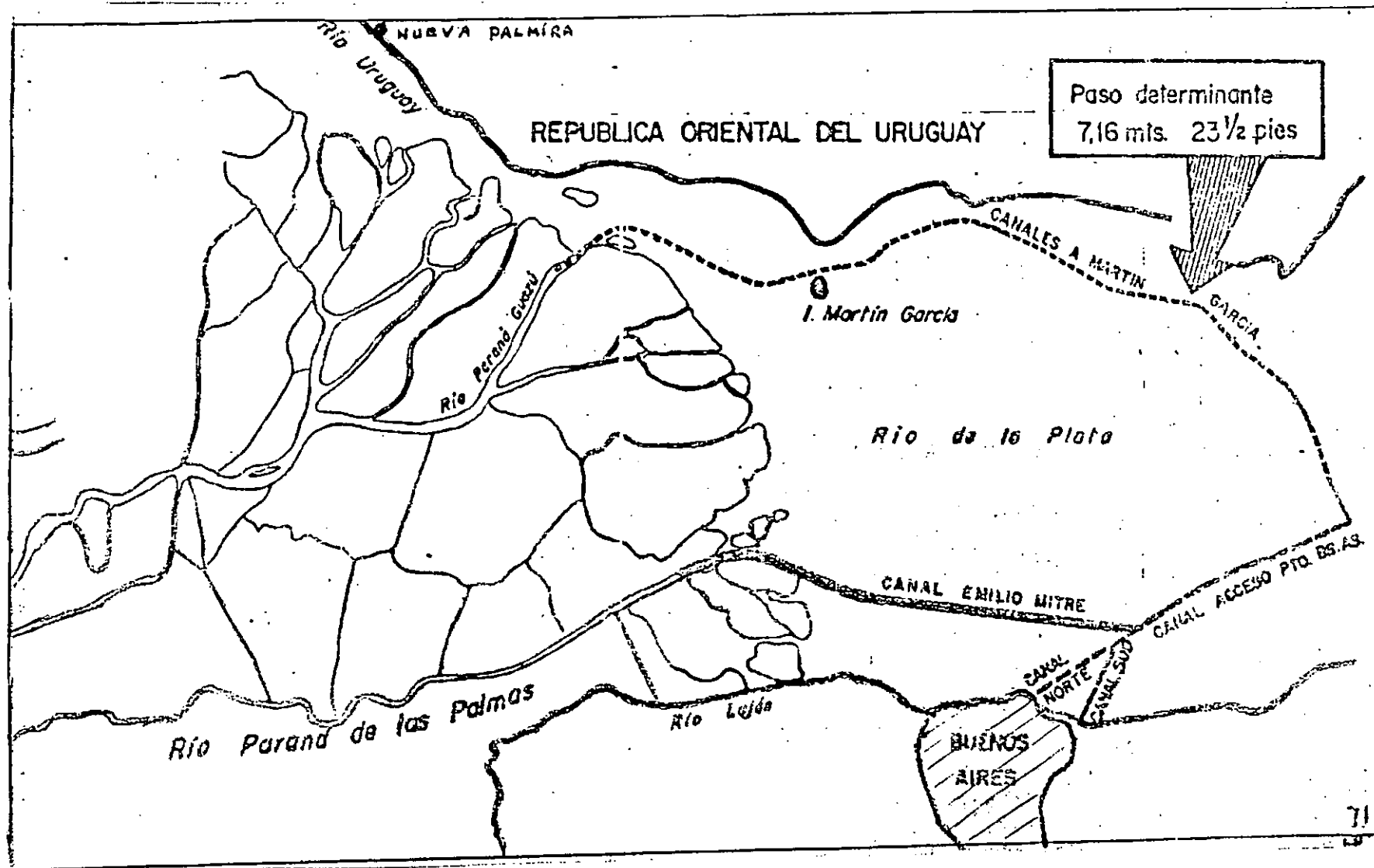


Figura 3

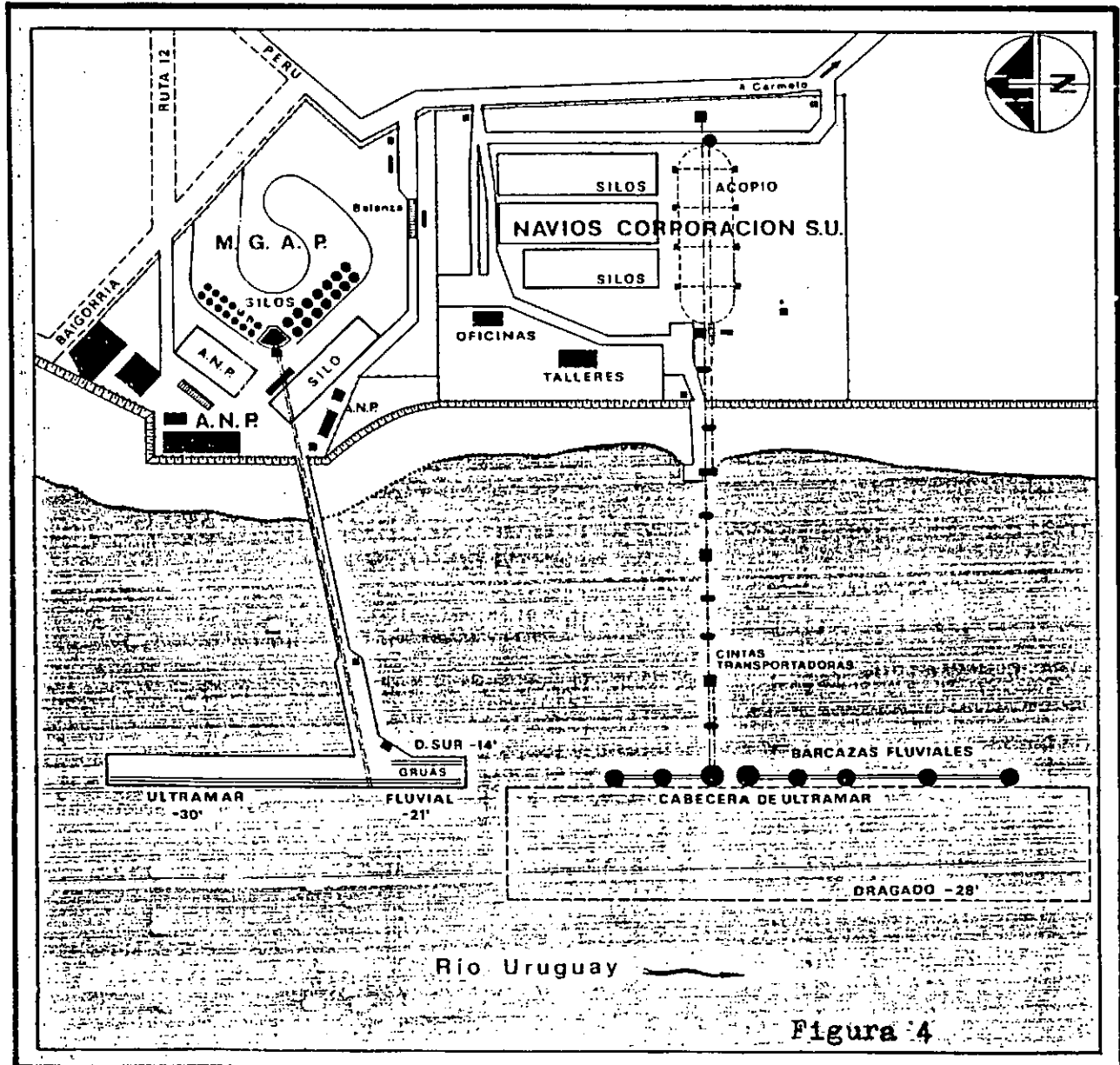
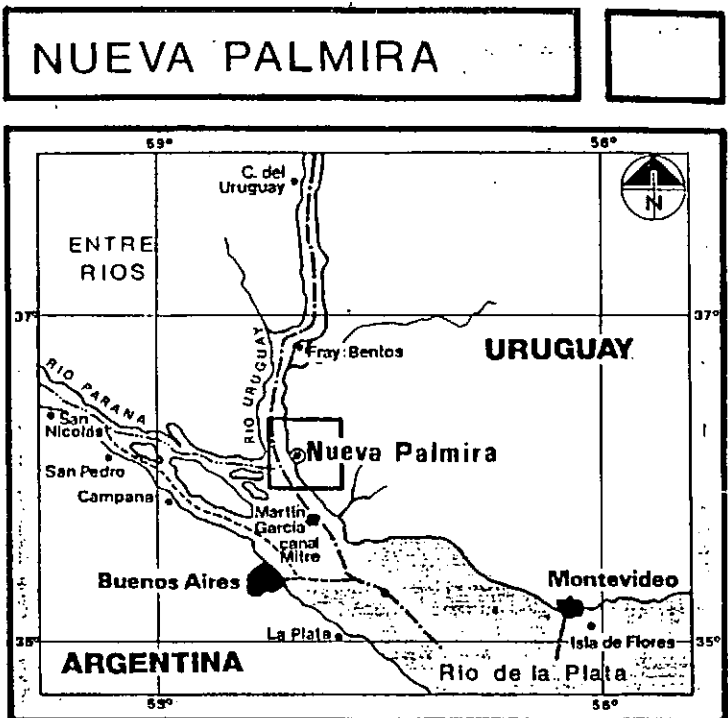
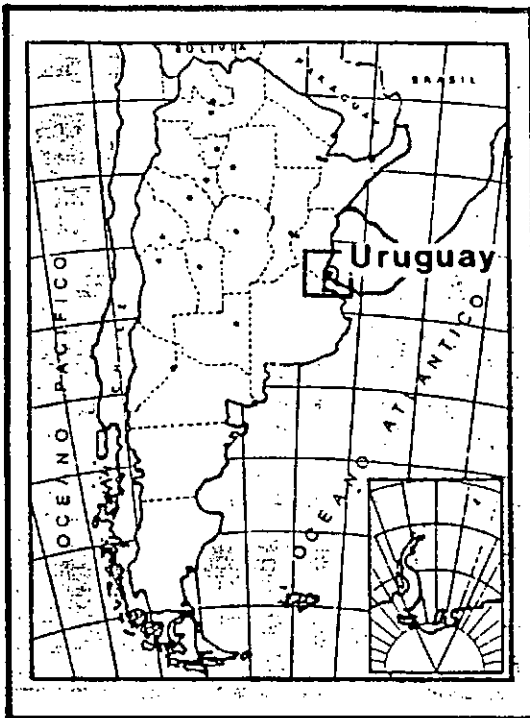
bar o Buenos Aires y con dos piés mas que desde Rosario.

Basta entonces mirar la carta (F -3) para observar que esta medida, llevada a cabo antes que la profundización efectiva a 32' del canal Mitre y el Paraná de las Palmas, aumenta considerablemente las posibilidades de que Nueva Palmira se convierta en el principal puerto de embarque o completamiento de cereales para la Hidrovía.

Esta es precisamente la idea uruguaya, país sin costas en la Hidrovía, que rápidamente ofreció sus puertos de Nueva Palmira y Montevideo para la transferencia final fluvio-marítima (barcaza-buque).

Ratificando lo expresado, en reportaje del diario La Nación del 6 de Julio de 1991, el Presidente uruguayo Lacalle dijo: "enmarcándose dentro del régimen jurídico del Tratado del Río de la Plata se convocará a las empresas que van a ser precalificadas para dragar los canales de Martín García, una vieja, viejísima, centenaria aspiración del Uruguay, que al volver mas navegable, dragarle 30 y mas pies a este canal, habilita la salida a los barcos de Nueva Palmira cargados a pleno y abre -por lo tanto - al río Uruguay a la navegación atlántica; es decir, conecta definitivamente los puertos del Uruguay con el Atlántico sin tener que hacer el desvío por el otro canal, el canal Mitre y el camino largo que va hacia Buenos Aires". Es esta una clarísima concepción geopolítica del Presidente uruguayo que, hasta entonces era opuesto a la construcción del puente Colonia—Buenos Aires.

Precisamente, cuando se interroga al Presidente Lacalle sobre su cambio de opinión, ahora favorable al proyecto, contesta: "hoy día soy abogado del puente y, junto con el puente, abogo por un eje de tránsito ferroviario y carretero que una Buenos Aires con San Pablo, pasando por Montevideo y Porto Alegre, y que van a unir los 18 millones de habitantes que tiene San Pablo mas 30 que tiene Río Grande del Sur, mas tres que tiene Uruguay mas 15 o 20 que tiene la Provincia de Buenos Aires, el Gran Buenos Aires y la ciudad de Buenos Aires...". Clarísima concepción geopolítica oriental como antes se expresó, que implica el logro de su aspiración de país "llave" de la Cuenca



PUERTO NUEVA PALMIRA

**6.00 INFORMACION ESTADISTICA
STATISTICS**

6.01 MOVIMIENTO DE MERCADERIAS (en miles de toneladas) / *TRANSPORT OF GOODS (in thousand tons)*

Año	1985	1986	1987	1988
Volumen total	19,3	-	10,2	10,5
Entrada	-	-	-	-
Salida	-	-	6,4	5,5
Tránsito	19,3	-	4,8	5,0

Figura 5

FUENTE: GULA PORTUARIA GPA

del Plata e involucra de lleno a la Provincia de Buenos Aires.

Por todo lo hasta aquí expresado, que satisface en los hechos la pretensión uruguaya de no construir el puente antedicho sin un previo acuerdo portuario que no deje al Uruguay fuera de los beneficios del proyecto Hidrovía Paraguay-Paraná, es que este análisis debe incluir las capacidades y condicionantes de los puertos uruguayos.

4. LOS PUERTOS URUGUAYOS PARA EL TRAFICO DE LA HIDROVIA

Se analizan a continuación los puertos uruguayos de Nueva Palmira y Montevideo por ser los que ofrecen capacidades apropiadas para su empleo como puertos de ultramar para el tráfico de la Hidrovía Paraguay-Paraná.

1) Nueva Palmira. Está ubicado este puerto sobre el río Uruguay, pero a pocos kilómetros de la desembocadura del Paraná; constituye una alternativa importante para la transferencia de barcazas a buques de los productos que se transporten por la hidrovía. (F - 4).

En realidad es un pequeño puerto pero munido de los medios y elementos para la transferencia fluvio-marítima, al cual el gobierno uruguayo otorgó una "zona franca" eximiendo así a las mercaderías almacenadas o en tránsito de impuestos y tarifas.

Según muestra la Figura 4 su muelle permite el arribo de trenes de barcazas y barcos tipo PANAMAX, que pueden atracar sin necesidad de utilizar remolcadores. Posee tres amarraderos en profundidad al cero de 28', cintas transportadoras y gruas para permitir la carga de los graneleros tanto desde barcazas como de camiones. El cuadro de la Figura 5 muestra la información estadística, pero es indudable que la eliminación del paso determinante de 23,5' en el canal Martín García realzará las posibilidades de Nueva Palmira

2) Montevideo : Es el puerto mas importante del Uruguay, en su capital y con excelentes vínculos geoviales ferroviarios y carreteros con todo el país. El país hermano está empeñado en facilitar la llegada vía terrestre o fluvial de los productos y mercaderías de los países vecinos de la Cuenca del

MONTEVIDEO

República Oriental del Uruguay

12

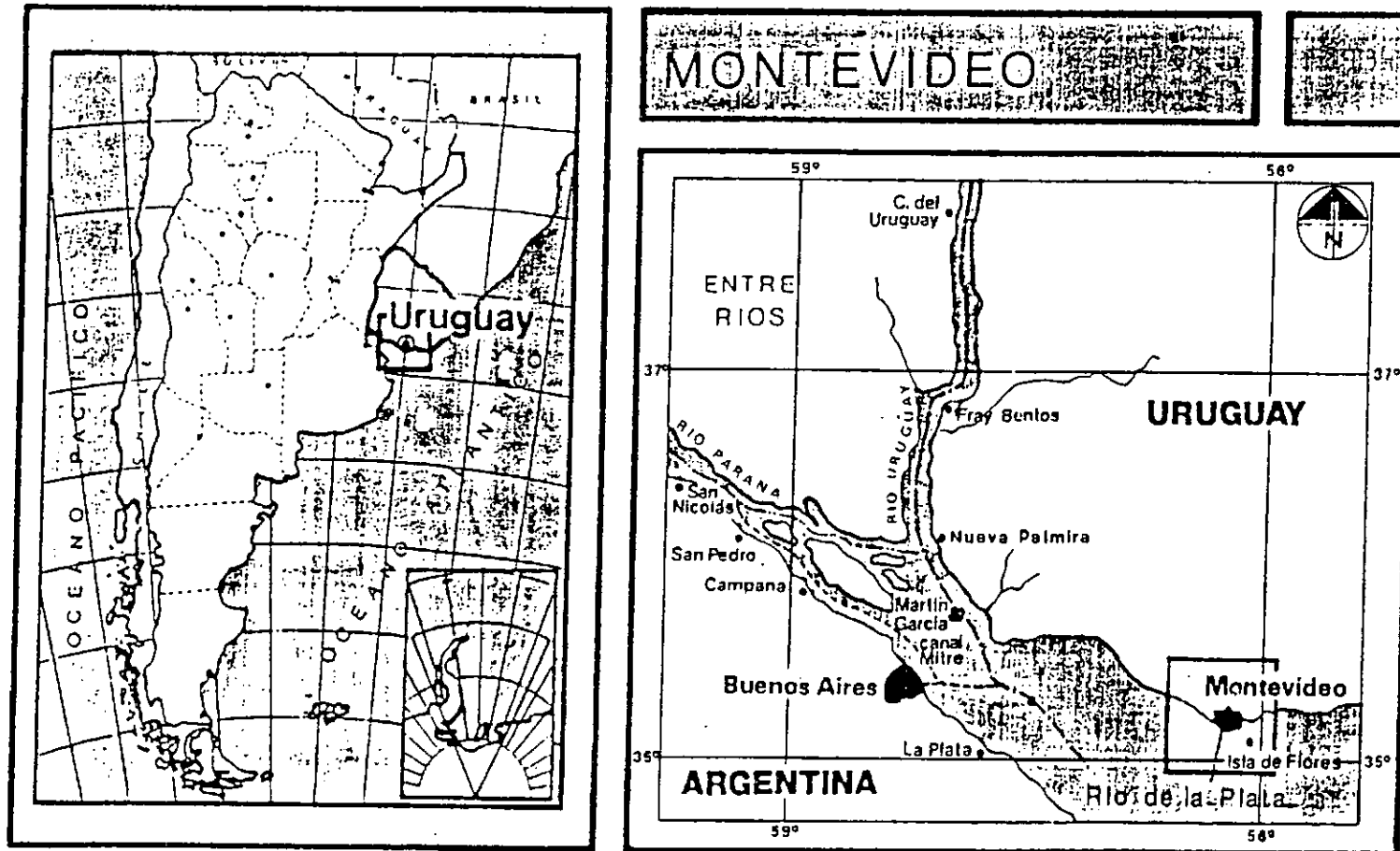


Figure 6

Figura 7

PUERTO DE MONTEVIDEO

**6.00 INFORMACION ESTADISTICA
STATISTICS**

**6.01 MOVIMIENTO DE MERCADERIAS (en miles de toneladas) /
TRANSPORT OF GOODS (In thousand tons)**

Año	1985	1986	1987	1988
Volumen total	1.141,6	1.198,3	1.300,3	1.698,2
Entrada	414,9	628,0	705,7	909,3
Salida	595,7	488,0	479,6	666,4
Tránsito	131,0	82,3	115,0	122,5

**6.02 MOVIMIENTO DE BUQUES
TRAFFIC OF TRANSMARINE SHIPS**

Año	1985	1986	1987	1988
Cantidad	1.081	935	1.209	1.228

Figura 8

FUENTE: GUIA PORTUARIA GPA

ANEXO: DESCRIPCION

PUERTO DE MONTEVIDEO. El puerto de Montevideo está constituido por un antepuerto, dos dársenas para buques de ultramar, llamadas I y II, una para barcos de río, denominada dársena Fluvial, y una zona donde pueden fondear y operar embarcaciones de poco porte, conocida con el nombre de zona de Cabotaje. El puerto de Montevideo posee todos los recursos y elementos propios de los puertos modernos y está bien protegido por escolleras que impiden la entrada de la marejada cuando soplan vientos fuertes.

ANTEPUERTO. El Antepuerto, al que se entra desde la rada por un canal dragado, está limitado al sur por la escollera Oeste y al este por las calles que bordean la ciudad, por el muelle Fluvial y por el muelle de Escala. Por el norte está abierto, pero limitado por una línea imaginaria que une el extremo N de la escollera Oeste con el vértice que forman el espigón A y el dique de Cintura.

Pueden fondear en el antepuerto varios buques, pues es suficientemente espacioso, pero deben hacerlo de manera de limitar al mínimo sus borneos y evitar del todo el arrastre o garreo de sus anclas, para lo cual han de fondear con dos anclas, dejándolas caer en dirección NW-SE.

Por medio del trabajo de dragas se trata de mantener una parte del Antepuerto, lo mismo que las dársenas de ultramar, en 10 m (32,8 pies) de profundidad.

La parte del Antepuerto entre la escollera Sarandí, la piedra del Antepuerto y el muelle Fluvial no está dragada.

Dos piedras hay en esta zona. Una de ellas, llamada *Piedra del Antepuerto*, 680 m al N de la baliza de la escollera Sarandí, señalada por una boya luminosa.

La otra, llamada *piedra Fieramosca*, se encuentra a los 0300 y a 770 m de la misma baliza.

En la Bahía de Montevideo (Antepuerto) se ha establecido un Área de Transferencia de Granos delimitada por los paralelos 34°54'03".5 S y 34°54'25".5 S y los meridianos 56°13'30".0 W y 56°13'44".0 W.

Los vértices SW, NW y NE se encuentran balizados con boyarines de color amarillo y el restante por la boya IALA (especial) de luz amarilla a destellos que se encontraba en sus proximidades y que resituada pasó a ocupar el vértice mencionado.

Dentro del Área de Transferencia de Granos se encuentran fondeadas cuatro boyas de amarre pintadas de color amarillo, dos hacia el lado Norte y otras dos hacia el lado Sur.

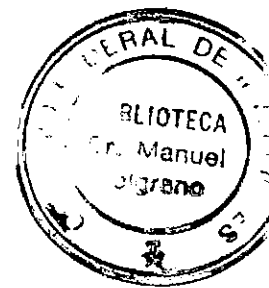
La escollera Sarandí, que protege el antepuerto de los vientos del S y del SE, tiene una longitud de 940 m y se extiende hacia el WSW en prolongación de la calle Sarandí.

La escollera del Oeste corre en dirección NNW en una longitud de 1.300 metros; protege a las dársenas de los vientos del sector W.

El canal de entrada entra ambas escolleras tiene un ancho de 300 metros.

Muelle Fluvial y de Escala. Al Antepuerto le sigue la dársena Fluvial, y entre ambos se interpone el muelle Fluvial, cuya cabecera da al antepuerto, y recibe el nombre de *muelle de Escala*. Tiene 288 m de largo y está orientado hacia el 059°. Es el menos abrigado, pues los vientos de todos los sectores se hacen sentir en él porque carece de escollera y de edificios o depósitos que protejan a los buques atracados a su costado. Estas características hacen aconsejable que los buques amarren fuertemente al muelle de Escala, teniendo en cuenta que cambios de tiempo, como los que provocan los pasajes de frentes fríos, sobrevienen de repente.

La profundidad del agua al pie del muelle es de 8,5 m (28 pies).



La entrada a esta dársena mide 150 m, comprendidos entre la cabecera del muelle B y el espigón B, que desprende el dique de Cintura.

Sobre los muelles que bordean la dársena II hay 4 depósitos, denominados N°8 y N°9 los del muelle B, y N°s. 10 y 11 los que se encuentran sobre el muelle de Ribera. El N° 10 ha sido convertido en depósito o cámara frigorífica donde se almacenan carne y otros productos perecederos para carga directa a los buques.

Cerca de la línea que separa la Dársena II de la zona de Cabotaje hay tres boyas donde amarran la popa los buques que fondean con dos anclas en la dársena II. Esto facilita las operaciones de descarga, o permite a los buques esperar el momento de entrar al dique flotante de Regusci y Voulminot.

ZONA DE CABOTAJE. A continuación de la dársena II, donde el dique de Ribera forma un martillo, empieza la zona de Cabotaje. No existe ningún muelle ni espigón entre ambas. Se trata de mantener la profundidad de esta zona en 5 m (16,4 pies).

La zona de Cabotaje limita hacia el norte con el espigón F, de 385 m de largo, hacia el oeste con el dique de Cintura y hacia el este con el dique de Ribera que, hasta el espigón F, mide 700 metros.

Esta zona se comunica con la bahía por el pasaje entre el dique de Cintura y el espigón F, llamado *freu F*, de 170 m de ancho.

El dique de Ribera desprende 3 pequeños espigones dentro de la zona de Cabotaje, ubicados en las cercanías del espigón F, y otro espigón, en su parte media, sobre el que corre una vía de ferrocarril.

La parte sur de la zona de Cabotaje, próxima al dique de Ribera, tiene muy poca profundidad, menos de 1 m (3,3 pies), y en algunas partes el fondo es de piedra.

En la parte norte de la misma zona, fondeado cerca del espigón F, está el dique flotante de Regusci y Voulminot.

DIQUE DE CINTURA. Tanto las dársenas de ultramar como la zona de Cabotaje están protegidas por el norte por una larga escollera, llamada dique de Cintura, que se extiende paralela a la costa a 565 m de distancia. Su longitud es de 1.335 m; frente a los muelles A y B desprende sendos espigones, también llamados A y B, de 150 m de largo cada uno, que forman la entrada a las dársenas I y II, ambas de 150 m de ancho, conocidas como *freu A* y *freu B*.

Espigones. Al N del espigón F, es decir, fuera ya de la zona de Cabotaje, continúa el dique de Ribera bordeando la bahía hasta la playa Capurro.

Este dique o muelle desprende varios espigones donde operan lanchones de poco calado, pues la profundidad en esa zona es reducida (1,8 m aprox., 6 pies).

Sobre la costa W que bordea la Villa del Cerro hay otros espigones, pero también aquí las profundidades son reducidas.

DARSENSA FLUVIAL. Está comprendida entre el muelle Fluvial y el muelle A, que la separa de la dársena I. Es de forma trapezoidal, midiendo 360 m el lado occidental, 80 el muelle del fondo y 385 el del Este.

Se trata de mantener la dársena Fluvial en 5 m (16,4 pies) de profundidad.

Sobre su costado oriental se levanta una estación de pasajeros en cuyo muelle atracan los buques que hacen la carrera entre Montevideo y Buenos Aires.

En el muelle opuesto amarran los buques de la Marina de Guerra uruguaya, y sobre él se han construido dos depósitos, denominado A el de más afuera y B el de más adentro.

En el muelle del fondo hay una escala para el atraque de lanchas de pasajeros.

DARSENSA I. A continuación de la dársena Fluvial se abre la dársena I, utilizada por buques de ultramar. Está separada de la Fluvial por el muelle A y de la dársena II por el muelle B.

El costado W de la dársena I mide 306 m, el del E, 294 m y el del fondo, también llamado de Ribera, 492 m. Siete buques pueden amarrar en esta dársena. Su entrada, situada entre la cabecera del muelle A y el espigón que frente a éste desprende el dique de Cintura, llamado espigón A, mide 150 m.

Sobre los muelles que bordean la dársena I hay 7 depósitos, denominados N°1 y N°2 los que están sobre el muelle A, N°s. 3, 4 y 5 los que jalonan el muelle de Ribera, y N°s. 6 y 7 los del muelle B.

Los organismos competentes procuran mantener la dársena I en 10 m (32,8 pies) de profundidad.

DARSENSA II. Siguiendo hacia adentro, a continuación de la I y separada de ésta por el muelle B, se encuentra la dársena II, también utilizada por buques de ultramar, que solo posee dos muelles: el del Este y el de Ribera. El primero mide 329 m, y el segundo 394 m hasta la prolongación de la calle Florida. La cabecera del muelle B mide 149 m de largo, y en ella también pueden amarrar buques, pero han de tener en cuenta que algunos barcos que pasan cerca de esta cabecera suelen levantar marejada que hace trabajar mucho las amarras. Además de las operaciones habituales de carga y descarga, en la cabecera norte del muelle B, los buques pueden embarcar ganado en pie.

Los muelles de la dársena II tienen capacidad para que amarren hasta 5 buques. Las dragas procuran mantener la profundidad en 10 m (32,8 pies).

Al final del muelle de Ribera, es decir, cerca de la extremidad NE del depósito N°11 (tramo llamado "Muelle Florida"), hay dos tomas o conexiones para descargar petróleo; actualmente no son utilizadas.

También se pueden cargar en la dársena II aceites vegetales mediante tuberías desde 4 tanques levantados cerca del depósito N°11, de 1.250 t cada uno.

Dique Mauá. Este dique queda fuera de la bahía, al S de la ciudad de Montevideo, en el extremo de la calle Florida, junto a la usina de gas. Sus características son las siguientes:

Largo	83,00 m
Ancho	15,25 m

Admite buques de hasta 3,7 m (12 pies) de calado y 85 m de eslora. Posee un guinche móvil de 6 t y otro de 10 toneladas. Contiguos al dique hay talleres dotados de maquinaria moderna para efectuar reparaciones.

Dique Nacional. Este dique se encuentra en la punta Lobos; pertenece al Servicio de Construcciones, Reparaciones y Armamento (Arsenal de Marina). He aquí sus características principales:

Longitud total	141,30 m
Ancho entre pilares de entrada	18,64 m
Ancho máximo a la altura de los picaderos	20,00 m
Ancho máximo en el coronamiento	26,30 m
Longitud máxima en el coronamiento	147,90 m
Altura del agua sobre los picaderos	4,58 m
Con 0,70 m de altura de marea	5,28 m
Orientación	115° - 295°

Admite buques con un calado de hasta 3,35 m (11 pies) con marea cero.

Desde la entrada del dique sale en dirección 116° un murallón de 90 m de largo, 10 m de ancho y 8 m de alto, que lo protege de los vientos del sector sur.

A 110 m de la punta de ese murallón existe un banco de piedras con profundidades de 2,6 m (8,5 pies). Sobre él hay algunas piedras abiertas por solo 1,2 a 1,8 m (4 a 6 pies) de agua.

Para aproximarse al dique hay que navegar por la enfilación 252 que determinan dos pantallas colocadas en el extremo del espigón que protege al dique.

A 200 m de estas pantallas y 120 m al S de esta enfilación hay una boya ciega que señala una piedra que hay sobre el banco.

El fondo del canal que indica la enfilación es de barro blando, su menor profundidad es de 4,20 m (13,8 pies).

Los talleres anexos al dique están capacitados para efectuar toda clase de reparaciones.

Diques flotantes. Un dique flotante se encuentra en la parte S del puerto, zona de Cabotaje, al costado del espigón F.

Longitud en los picaderos	165,00 m
Ancho máximo	28,00 m
Poder de levantamiento	12.000 m

Con un metro de marea sobre el cero del mareógrafo, admite buques con un calado de hasta 3,66 m (12 pies).

El dique es mantenido en su posición por medio de 18 amarras. Por tal causa se recomienda no fondear en sus proximidades.

Otro dique flotante, perteneciente a la Administración Nacional de Puertos, es usado para el carenado y reparación de su flota de remolcadores.

Plata y de Chile, con el objetivo de convertir a Montevideo en un puerto de dimensión regional, proyecto que incluye la ampliación y remodelación de muelles, utilaje y playa de contenedores. (F - 6), (F - 7). El cuadro de la Figura 8 muestra la información estadística y el Anexo 1 la descripción del puerto que posee 20 puestos de atraque con profundidad de 33' y capacidad de atracar buques de hasta 240 mts. de eslora.

Una de las mayores ventajas del Puerto de Montevideo es su facilidad de amarre en dos horas desde el pontón Recalada contra 12 horas a Buenos Aires. Desde dicho punto la navegación insume aproximadamente 16 horas tanto a Nueva Palmira como a Campana y 26 Hs. a Rosario.

3) El proyecto de puerto profundo en la Laguna de Rocha: No es por ahora mas que un proyecto aún no desarrollado pero selecciona un lugar, la Laguna de Rocha, inmejorablemente ubicado a la entrada al río de la Plata, donde con excavaciones y profundizaciones podría lograrse una profundidad de 45' con amarraderos para 4 buques graneleros.

Este proyecto debe ser seguido con sumo interés pues de realizarse con las capacidades anteriormente señaladas podría constituirse en una alternativa importante y con mayor razón en el caso de materializarse la construcción del puente internacional Colonia-Buenos Aires. (F - 9).

5. SALIDA DE LA HIDROVIA POR LA COSTA ARGENTINA

La zona comprendida entre Santa Fe y San Pedro provee el 62 % del total de los graneles que la Argentina exporta, lo cual significa alrededor de 15 millones de Toneladas.

Durante mucho tiempo, hasta 1976, se utilizaba la costa uruguaya para los buques de mayor porte para salir al mar. Sin embargo, la determinante de 23,5' implicaba una dificultad de difícil solución técnica debido al fondo de tosca de esa baja profundidad.

La determinante es la menor profundidad en un tramo considerado con cierto ancho del canal, o la menor dimensión que permite el paso libre en función del ancho, limitando así el calado de los buques. De resolverse la limitación arriba señalada, la mejor salida volvería a ser por el Paraná Gua-

LA COSTA URUGUAYA



Figura 9

zú y canal de Martín García.

Pero, en 1976 una empresa pidió permiso para bajar desde San Nicolás un buque de 214 mts. de eslora por el Paraná de las Palmas. La operación fué exitosa y la Prefectura Naval habilitó entonces la navegación por el Paraná de las Palmas para buques grandes.

Sin embargo, al Sur de San Pedro aparecen las llamadas "nueve vueltas" que dificultan la navegación. La lista de estos "pasos críticos" se agrega en el cuadro de la Figura 10 y pueden visualizarse en la Figura 2.

Las vueltas mas cerradas son la de San Antonio, en el Km 126,3, unos 20 Km al Norte de Zárate; y la del Este ubicada en el Km 110, entre Zárate y Campana.

Por otra parte, el río de la Plata posibilita una navegación con calado máximo de 32' durante las dos pleamares diarias que ocurren. Dichas pleamares hacen sentir sus efectos hasta Zárate. Dicha circunstancia hace que se pueda navegar desde Rosario hasta Zárate con 27,5', que luego aumentan hasta 30/32'. Por ello es que en Escobar, mediante el sistema de transferencia mas económico se pueden completar los buques con alrededor de 6.000 Tn mas, ganando entre 3 y 4 pies de calado.

El problema se complicó desde que el tráfico mundial de graneleros adoptó el PANAMAX, buque de 224 mts. de eslora, 32,2 de manga y que a carga completa exige 42/43 pies de calado. Esto implicó que desde Rosario estos buques pueden salir con solo un 50 % de su capacidad de bodega. En el reverso, el empleo de los PANAMAX redujo en un 50 % el valor de los fletes.

Toda esta difícil y lenta operación de carga y franquía hace que los 600 Kms. a recorrer por el Paraná y río de la Plata, resultan mas caros que los 11.000 Kms. hasta el Norte de Europa, pues el flete para el tramo fluvial señalado es mas del doble que el normal en franquía.(F10).

Por todo lo expresado es que el problema no tiene solución fácil dado que, en las condiciones actuales, la utilización del Paraná de las Palmas y el canal Mitre, que también admite un calado máximo de 30/31 pies, consti-

HIDROVIA PARAGUAY-PARANA

LAS NUEVE VUELTAS

Paso	Km	Long.mts.	Profudidad al cero
1. Paso Los Ratones	293	2.000	7,5
2. Paso Abajo Las Hermanas	317	3.400	8,6
3. Paso Las Hermanas	323	3.200	7,6
4. Paso Tonelero	331	900	7,4
5. Paso Isla Nueva	342	1.700	8,2
6. Paso Abajo Yaguarón	354	1.200	8,0
7. Paso Isla Paraguayto	383	2.700	6,1
8. Paso Paraguayo	387	1.000	8,8
9. Paso Alvear	405	1.500	6.0

Figura 10

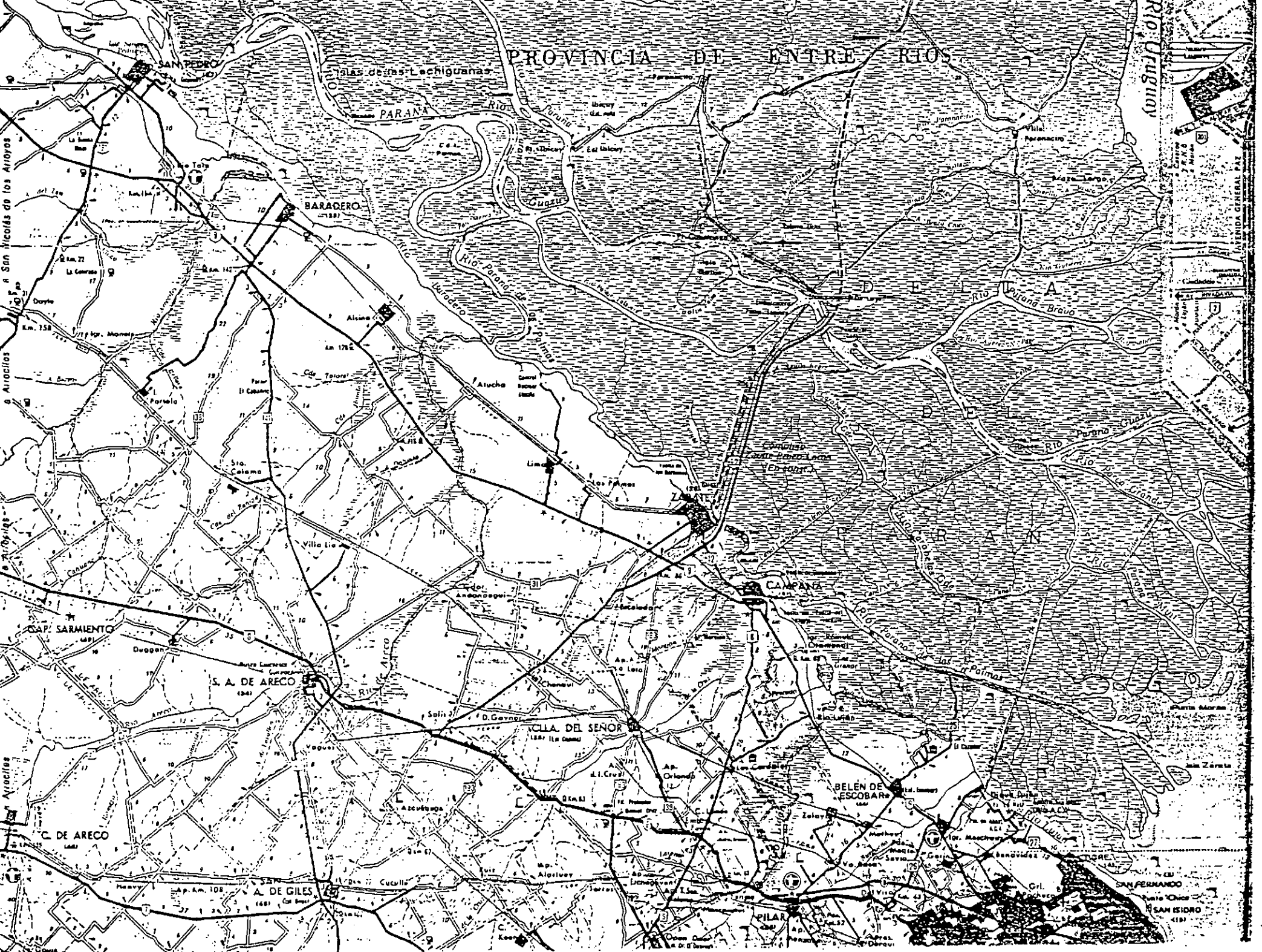
tuye una alternativa poco eficiente.

La Dirección de Construcciones Portuarias y Vías Navegables se encuentra abocada en la actualidad a la preparación del llamado a concurso internacional de los servicios de dragado y balizamiento, por el sistema de concesión con cobro de peaje de las vías navegables y puertos desde el mar hasta el puerto fluvial de San Martín (Rosario) que ha sido ultimamente el puerto de mayor embarque de granos para exportación. El proyecto comprendería tres etapas de dragado hasta 28', una segunda de 32' a partir de cuya finalización recién se cobraría peaje y una tercera etapa hasta 35', así como su posterior mantenimiento.

Existen otros proyectos para profundizar esta parte de la Hidrovía, entre ellos el del Capitán Bruno Pellizzetti, que implicaría el establecimiento de un nuevo canal desde la zona , la profundización en 4 mts (12') del canal Mitre y el Paraná de las Palmas, obra de difícil concreción y mantenimiento.

Por otra parte, las posibilidades de los puertos oceánicos de Quequén y Bahía Blanca a mas de 40' y la profundización a 32' para el canal de Martín García y Nueva Palmira, actuarán como condicionantes del empleo de la Hidrovía correspondiente a las márgenes de la Provincia de Buenos Aires, así como sus puertos.

Solamente mediante un esfuerzo por llevar estas vías fluviales a valores de calado competitivos harán que los puertos argentinos de la hidrovía puedan precisamente competir con el tráfico multimodal (Ferrocarril-carretera-barco) de los puertos oceánicos argentinos, uruguayos o brasileños para nuestras exportaciones.



6. REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

1. ARMADA ARGENTINA. Servicio de Hidrografia Naval. "Derrotero Argentino" Partes I y IV. Bs As. 1985.
2. CACHAZA FRANCISCO H. y LONGA JULIO C; "La Argentina frente a la Hidrovía" Boletín del Centro Naval. Suplemento 763 - G - 11. Bs As. 1991.
3. CAMPS CARLOS R; "Fundamentos económicos para un puerto de aguas profundas". Revista Geosur No 111/112. Montevideo 1989.
4. CENTRO NAVAL; "La Hidrovía Paraguay-Paraná. Factor de integración" Boletín del Centro Naval. Suplemento 763 - G - 11. Bs. As. 1991.
5. FERRES SAYAGO; "Cuenca del Plata. Transporte fluvial y marítimo". Boletín del Centro Naval. Suplemento 763 - G - 11. Bs. As. 1991.
6. FRAGA JORGE ALBERTO; "El Sistema del Plata. Visión Geopolítica ". Boletín del Centro Naval. Suplemento 763 - G - 11. Bs. As. 1991.
7. GPA; "Guía portuaria GPA" . Bs.As. 1990
8. PELLIZZETTI BRUNO; "42' de Rosario al mar". Boletín del Centro Naval. Suplemento 760 - G - 10. Bs. As. 1990.
9. QUAGLIOTTI DE BELLIS BERNARDO; "Hidroviás en la Cuenca del Plata". Revista Geosur No 121/122. Montevideo. 1990.

TITULO III :

CARACTERISTICAS Y CONDICIONANTES DE LOS ESPACIOS MARITIMOS ADYACENTES

COSTAS Y VIAS DE COMUNICACION

III. CARACTERISTICAS Y CONDICIONANTES DE LOS ESPACIOS MARITIMOS ADYASCENTES
COSTAS Y VIAS DE COMUNICACION

INDICE

1. DESCRIPCION GEOGRAFICA DEL LITORAL MARITIMO BONAERENSE.....	1
2. CARACTERISTICAS GEOLOGICAS.....	10
3. CARACTERISTICAS OCEANOGRAFICAS.....	12
4. CARACTERISTICAS METEOROLOGICAS.....	16
5. LINEAS DE BASE Y JURISDICCIONES MARITIMAS.....	18
6. REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS.....	19

III. CARACTERISTICAS Y CONDICIONANTES DE LOS ESPACIOS MARITIMOS ADYACENTES - COSTAS Y VIAS DE COMUNICACION (No incluye Puertos)

1 - DESCRIPCION GEOGRAFICA DEL LITORAL MARITIMO BONAERENSE

Desde Cabo San Antonio a Punta Médanos (Cartas. argentinas H 101 y H 114). La costa es baja con playas de pendiente suave y sin rocas. Corre en dirección NORTE-SUR con médanos de baja altura, en gran parte fijados por vegetación. Punta Médanos está rodeado de bajos fondos; en ellos se destacan dos lomos y entre ellos se forman otros tantos canales. El primero de dichos canales entre la costa y el primer lomo tiene una profundidad de 16 pies y es utilizable por buques menores que deberán navegar muy próximos a la costa. Un segundo canal, entre el primer lomo y el segundo tiene una profundidad de 23 pies.

En este tramo de la costa hay una activa colonia veraniega, encontrándose las poblaciones de San Clemente del Tuyú, Santa Teresita, Aguas Verdes, Lucila del Mar, Costa Azul, San Bernardo y Mar de Ajó.

El fondo es regular de pendiente suave, de conchilla y arena fina compacta. La Punta Rasa despide un fondo de fango blando en toda su extensión.

Desde Punta Médanos a Mar Chiquita (Carta H 114). El Faro Punta Médanos se levanta sobre una playa arenosa y baja. Su base está rodeada de un monte espeso. Una milla al Norte del Faro terminan los médanos bajos y comienzan los médanos vivos que forman una cadena cuyo ancho va aumentando gradualmente y que corre a lo largo de la playa. Esta cadena alcanza a tener un ancho de más de una milla que se mantiene hasta cerca de Mar Chiquita donde termina. La altura máxima de los médanos es de 40 m. y la media de 20 m. Se han fijado un buen número de médanos; las partes medanosas no fijadas tienen invariablemente pequeñas áreas con vegetación dura y lagunas que varían considerablemente de extensión, llegando hasta 150 metros de largo y 1,50 m. de profundidad con agua dulce; en esta extensión de la costa no hay ningún arroyo que desemboque en el mar. La playa es continua y de arena fina.

El fondo es de arena pero de profundidades que varían irregularmente, por lo que no se aconseja la navegación cercana a la costa para buques medianos y grandes.

La zona inmediatamente al Sur del Faro Punta Médanos, por haber sido seleccionada para la instalación del puerto de aguas profundas en los estudios realizados entre 1977 y 1985, fue estudiada muy prolijamente tanto en sus características geológicas como oceanográficas. Dichos estudios están comprendidos en publicaciones e Informes que se mencionan en la bibliografía del presente Título.

En el tramo más al Sur de Punta Médanos se encuentran las importantes poblaciones veraniegas de PINAMAR, OSTENDE, VALERIA DEL MAR, CARILO, VILLA GESELL y MAR CHIQUITA, constituyendo un conjunto de importancia turística de suma importancia.

Laguna Mar Chiquita. Es una extensa laguna de 46 km², formada por campos bajos e inundados. Su máxima profundidad no alcanza a 5 metros en las mayores crecientes de invierno, siendo escasamente de 2 metros en muy raros lugares, en las grandes bajantes de verano.

Una creciente, originada de ordinario por las lluvias, modifica totalmente sus bordes debido al declive que presentan en dirección a ella los campos próximos. Pero desde la primavera hasta muy entrado el invierno toda esta parte inundada esta seca, creciendo buen pasto, debido a la humedad que allí se conserva.

La laguna está separada del mar por un cordón de médanos y comunica con él por una estrecha garganta que forma un recodo cuya concavidad se vuelve hacia el Norte. Su boca, cerrada por médanos fue abierta artificialmente en 1912, por la Comisión de Desagües de la Provincia de Buenos Aires, con un ancho original de 500 m. que se ha ido reduciendo considerablemente a través de los años.

Por efecto de las fuerzas hidráulicas la boca se va corriendo con el tiempo hacia el Norte y anegando paulatinamente, razón por la cual la Comisión mencionada abre de tiempo en tiempo una nueva salida hacia el mar. Sólo la fuerza de los desagües producidos por las grandes lluvias de invierno hace que se mantenga abierta por más tiempo.

La laguna sufre la influencia de las mareas cuyas mayores amplitudes son de 1 m.

El agua durante las inundaciones de invierno es dulce. En verano es salada en todas sus partes. Su fondo es de tosca blanda y fango.

Desde Mar Chiquita a Cabo Corrientes (Cartas H 114, H 160 y H 250). El Faro Mar Chiquita está situado sobre la costa a 3 millas de la desembocadura de la laguna Mar Chiquita.



Al Sur de Mar Chiquita la costa pierde su naturaleza arenosa; es baja, acantilada y coronada en muchas partes por montes de árboles de los establecimientos de campo.

A 4,5 millas al Sur del faro Mar Chiquita se encuentra la población de Santa Clara del Mar con una actividad notoria en el verano.

La costa continúa inclinándose hacia el Sur, acantilada, variando su altura entre 7 y 10 metros, interrumpida por unos pocos arroyos.

Entrando en el ejido de la ciudad de Mar del Plata, se advierte la Punta Iglesia, barranca acantilada de 9 metros de altura. A los 120° de Punta Iglesia y 1.250 metros está situada la Punta Gruta, formándose entre ellas una ensenada de 425 m. de seno en cuya costa está el centro propiamente dicho de la ciudad de Mar del Plata, destacándose sobre el mar los edificios del casino y el Hotel Provincial.

Al finalizar la ensenada el terreno se eleva terminando en Punta Gruta de 15 m. de altura, acantilado de piedra, sobre el que se levanta el Torreón del Monje.

A partir de Punta Gruta se abre una nueva ensenada que termina en Cabo Corrientes. La costa es a pique y las barrancas del Oeste alcanzando entre 40 y 50 m. de altura.

Este tramo de costa es en general muy limpio; la isobata de 17 pies (5 m.) corre a menos de media milla de la costa.

Cabo Corrientes (Carta H 250). Constituye el extremo sudeste de una cadena de colinas pertenecientes a las Sierras del Volcán que se dirigen de oeste a este, terminando con un promontorio de 44 m. de altura. Con buen tiempo son visibles tres cadenas que se presentan en forma de cuña, disminuyendo gradualmente de altura hasta terminar en el mar con una costa de piedra acantilada y limpia.

Rada Mar del Plata. Los buques, en general, sólo podrán fondear al Norte de la marcación 270° a la baliza del Cabo Corrientes. Con buen tiempo y siempre que no se interfiera la entrada al puerto, la autoridad marítima local podrá autorizar el fondeo de buques al Sur de la marcación indicada. El fondo es bueno: de arena y conchilla. El mar de fondo se hace sentir con mucha violencia. Cuando este mar de fondo haga muy incómodo permanecer en esta rada, conviene fondear unas cuantas millas mas al N. donde se estará mejor.

Desde Cabo Corrientes a Punta Mogotes (Carta H 250). La costa sigue

una dirección aproximada Norte-Sur por espacio de unas 5 millas hasta Punta Mogotes, con montículos aislados de 30 a 50 m. de altura destacándose un poco más de una milla antes de esta última, la Punta Cantera que despide hacia el E una restinga de piedra de media milla de extensión.

En la mitad septentrional de la pequeña inflexión formada entre Cabo Corrientes y Punta Cantera, se abre el puerto de Mar del Plata.

Punta Mogotes. Situada a unas 5 millas al Sur del Cabo Corrientes, tiene una altura de 34 m.; es arenosa y sin vegetación terminando en una restinga de arena con piedras que se extiende unos 3.000 m. hacia el SSE, con fondos muy irregulares, muy peligrosa para la navegación. Sobre un montículo, 1 km al N. de Punta Mogotes, se destaca el Faro Punta Mogotes con excelente alcance visual diurno y nocturno.

Al Oeste de Punta Mogotes la costa está formada por médanos desnudos y vivos, más hacia el oeste aún, se encuentran barrancas parcialmente cubiertas de arena y a los 500 m. empieza la barranca a pique, de altura variable entre 20 y 30 metros.

Punta San Andrés. Es el extremo Sur Oeste de una serie de barrancas de 20 m. de altura.

Desde Punta San Andrés a Punta Hermengo (Carta H 200). Hasta Punta Hermengo, 10 millas al Sur Oeste de Punta San Andrés la costa es escabrosa y desigual, y tiene una altura variable entre 6 y 9 m., excepto algunos barrancos desprendidos, entre ellos la Punta Vorohue, de 23 m.

En este tramo desembocan los arroyos Chapadmalal y Las Brusquitas. En las inmediaciones del primero se encuentra el complejo turístico Chapadmalal fácilmente identificable desde el mar.

Cerca de Punta Hermengo se encuentra una ensenada en la que desemboca el arroyo El Durazno.

Toda esta zona está formada por terreno arenoso, fijado con la plantación de distintas variaciones de coníferas y arbustos leguminosos, que presentan un aspecto casi continuo de montes en desarrollo fácilmente observables.

El fondo es limpio y la línea de 30 pies (10 m.) queda en general a media milla de la costa.

El Faro Miramar está ubicado sobre la terraza del edificio Playa Club, al pie del tanque de agua.

Entre el arroyo El Durazno y Punta Hermengo se extiende la ciudad de Miramar, uno de los balnearios más importantes de la costa atlántica, cuyos innumerables edificios torre son visibles desde el mar a una gran distancia.

Desde Punta Hermengo hasta Río Quequén (Carta H 200). La costa conserva el mismo aspecto anterior. Los innumerables médanos de arena que alcanzan alturas de 30 a 40 m. en partes desprovistos de vegetación y en otras con algunos arbustos dan a la costa un aspecto uniforme y monótono, interrumpido por alguna edificación.

A 8 millas de Miramar se encuentra Mar del Sur, población veraniega donde se hace notable desde el mar un gran edificio con techo de color muy oscuro.

Desde Mar del Sur hasta la boca del arroyo La Nutria Mansa, continúan por unas 10 millas médanos de 15 a 25 m., luego en las 5 millas restantes son barrancos a pique con playas al pie.

Después empiezan de nuevo los médanos vivos a elevarse hasta alcanzar 40 m. en médano Miércoles a 34 millas de Punta Hermengo. Luego la costa continúa hasta el Río Quequén Grande con una cadena de médanos de 20 a 30 m., con playa que en parte despide costa dura.

Río Quequén Grande. Este río baja de la Sierra de Tandil y desemboca a una milla al SUR OESTE del Faro Quequén. El valle que forma está perfectamente caracterizado y las líneas onduladas de las lomas presentan un aspecto pintoresco. Dentro de él y con un ancho de 60 m. corre un caudal de agua potable abundante, aún en las épocas de mayor sequía, con una velocidad considerable, especialmente en la desembocadura en el momento de la bajamar. La profundidad es de 1.8 m. como mínimo, pero en la época de las crecientes (producidas por las lluvias), generalmente en octubre o noviembre, su nivel aumenta en 1,2 metros.

Puerto Quequén. Situado en la desembocadura del Río Quequén Grande, emplazado sobre una playa de arena movediza de pendiente suave y uniforme. Su acceso y salida es dificultosa y deben extremarse las precauciones en caso de vientos y mar de los sectores Sur al Este.

Necochea. Es una moderna ciudad balnearia situada sobre la margen derecha del Río Quequén Grande. Muy importante centro turístico veraniego. Forma prácticamente un sólo núcleo con la ciudad de Quequén que está situada sobre la margen izquierda del Quequén Grande.

Desde Río Quequén hasta Punta Asunción (Cartas Argentinas H 210 y H 211). Desde la desembocadura del Río Quequén la costa corre uniforme-

mente por espacio de 92 millas hasta Punta Asunción, presentando apenas suaves inflexiones y el mismo aspecto que en el tramo anterior a Quequén, con médanos de 15 a 25 m. de altura.

A 38 millas de la desembocadura del Quequén se encuentra el balneario San Cayetano y 15 millas más adelante el de Orense. La costa sigue en la misma dirección y con las mismas características hasta el Faro Claromecó que se encuentra 12 millas más adelante. 1,5 millas después se advierte la desembocadura del Río Quequén Salado y el balneario Claromecó.

Entre Faro Claromecó y Punta Asunción se encuentran los balnearios Reta y Marisol. A 8 millas del Quequén Salado se encuentra Punta Asunción que es la terminación de un médano de 36 m. de altura. Bajo fondos. Entre los Faros Quequén y Claromecó han sido detectados bajofondos que indicarían variaciones irregulares de las profundidades en una zona distante hasta 10 millas de la costa. Es aconsejable que los buques de más de 18 pies de calado se mantengan fuera de esa zona.

El Rincón (Cartas H 211 y H 212). La tradición marinera ha dado el nombre de El Rincón al espejo de agua que sirve de acceso a Bahía Blanca cuyos límites exteriores son Punta Asunción al NORESTE y la isla Margarita al SUDOESTE.

Faro Recalada Bahía Blanca. Es un faro de buena visibilidad tanto diurna como nocturna. Una milla al OESTE se encuentra el balneario de Monte Hermoso y luego de otras doce millas está el balneario Pehuencó.

La navegación entre Faro Claromecó y punta Pehuencó, desde la costa hasta 12 millas debe hacerse con precaución, por cuanto el fondo está constituido por arenas móviles, cuyas menores profundidades están indicadas en las cartas.

Bahía Blanca. Esta bahía está formada por un brazo angosto de mar comprendido entre Punta Pehuencó al NORESTE y Punta Laberinto al SUDOESTE, con numerosos bancos e islas en su interior. En la bahía a 38 millas de la entrada sobre la costa Norte se encuentran los puertos de Ingeniero White, Galván y Cuatrerros. Al SUDESTE y a 10 millas aproximadamente de los anteriores está la Base Naval de Puerto Belgrano y a 2,5 millas al SUDESTE de esta, se encuentra Puerto Rosales que da apoyo a los cargaderos de petróleo instalado en sus proximidades.

Bahía Blanca constituye la zona más importante de la costa

atlántica dedicada al embarque de cereales. Tanto su canal de acceso, como sus muelles e instalaciones la califican como puerto de aguas profundas y permiten la maniobra de los buques de mayor calado que operan dentro de cualquier otro puerto del país.

Acceso a Bahía Blanca (Carta H 254 y H 255). Se efectúa por el Canal Principal, que se inicia en la boya-Faro El Rincón y termina en el par 22. Su longitud aproximada es 43 millas. A partir del par 22 el canal se denomina Ingeniero White que llega hasta el par 29 con una longitud aproximada de 10 millas.

Acceso a Puerto Belgrano. Se efectúa por el Canal de Acceso a Puerto Belgrano que parte del Canal Principal, 1 milla antes de la boya 21 y está formado por 6 pares de boyas luminosas, cubriendo una longitud aproximada de 2 millas.

Navegación por los canales. Al presente estos canales se encuentran en excelentes condiciones de dragado y balizamiento lo que facilita su navegación. No obstante es obligatorio el uso de Práctico para navegar por los mismos.

Costa Sur del Rincón (Cartas H 211, H 212 y H 213). La costa Sur de El Rincón esta constituida por las islas Trinidad, Bermejo, del Embudo y Zuraita, y demás tierras pantanosas que siguen hasta frente a Cuatreros por ese lado de la bahía.

La isla Trinidad está separada de la Bermejo por el canal Bermejo, cuya entrada es practicable en bajamar por buques de hasta 14 pies de calado. La extremidad SUDESTE de esta isla Lobos, en cuya parte Norte se levanta la baliza del mismo nombre, muy visible desde el mar.

El arroyo Laborde separa la isla Bermejo del grupo de las islas Embudo; estas últimas están separadas de la tierra firme por el canal del Embudo.

Todas estas islas están formadas por terrenos bajos, que sólo se inundan en estados excepcionales de la marea, y son difíciles de reconocer desde el mar.

Desde Punta Lobos (Isla Trinidad) hasta Punta Laberinto (Cartas H 211 y H 213).

Costa Laberinto. Se designa con este nombre el tramo de costa comprendida entre Punta Lobos (extremo S.E. de la Isla Trinidad) y punta Laberinto, unas 15 millas mas al Sur. En este tramo se abren las bahías Falsa y Verde y la caleta Brightman, y en él existen varias, islas y numerosos bancos, entre los cuales se forman numerosos pasajes,

lo que ha originado el nombre de esta costa.

Esta es una zona plena de bancos y bajofondos que hacen imposible su navegación, debiendo los buques mantenerse bien abiertos de la costa. Merecen mencionarse los bancos Lobos, La Paz, Bajos del Laberinto y las bahías Falsa, Verde y caleta Brightman.

Desde punta Laberinto hasta Río Colorado (Cartas H 211 y H 213). Desde Punta Laberinto la costa se dirige al Sur unas 25 millas hasta el río Colorado. Todo este tramo de costa es bajo y paralelamente a él corre una cadena de médanos fijos de 10 a 12 m. de elevación que termina en la entrada del río citado. La playa es de arena y en varios puntos descubre en bajamar hasta una distancia de una milla, quedando libre una zona de arena y barro intransitable. La costa es perfectamente limpia y no se conocen peligros en sus proximidades.

Desde el Río Colorado hasta San Blas (Cartas H 211, H 213 y H 214). Se conoce a esta zona con el nombre de Bahía Anegada. Las características del terreno responden a este nombre. Es tierra baja con grandes y extensos bancos llenos de cangrejales, salpicados de islas e islotes. Entre los bancos se puede navegar en pleamar con embarcaciones de poco calado.

Islas. Deben mencionarse de Norte a Sur las islas Margarita, Otero, Gaviota, de los Riachos, Olga, de los Cesares y del Sur, Flamenco y Gama. La mayoría de estas islas están deshabitadas. En las islas Otero, Olga, Flamenco y Gama existen establecimientos rurales y hay agua dulce.

Bancos. Zona plena de bancos, muy sucia para la navegación. Los buques deben tomarse gran resguardo y tener muy en cuenta la corriente de marea que en creciente tira hacia el NOROESTE con velocidad de hasta 3 N. Deben mencionarse los bancos Serpiente, del Perro, Gaviota, Oruga, del Centro, Víbora, Intermedio, Culebra, Nordeste y Borlaza.

Bahía SAN BLAS (Carta H 213). Queda comprendida entre la isla Gama y el banco Nordeste por el Norte y la isla JABALI por el Sur. En esta isla se encuentra el Puerto San Blas, frente a la isla Gama. Es una población estable de 200 habitantes a los que se agrega una población transitoria con residencias fijas y casas de material, sobre la costa para apoyo de la pesca deportiva. El acceso a SAN BLAS se efectúa por enfilaciones de baliza descriptos precisamente en las publicaciones correspondientes del S.H.N.

Desde SAN BLAS a Punta Rasa (Cartas H 213 y H 214). El tramo de costa

comprendido entre San Blas y Punta Rasa, aproximadamente 20 millas al Sur, es uniformemente bajo y arenoso con médanos de poca altura y provistos de escasa vegetación, pasto fuerte y algunos arbustos. La playa es de arena y angosta, pero aumenta considerablemente en ancho desde el vasto desplazado que se forma en la desembocadura del arroyo del Jabalí hasta Punta Rubia.

Aproximadamente 13 millas al sur del arroyo Jabalí está el Faro Segunda Barranca, situado en una costa baja. Con calima es difícil avistarlo.

La navegación en este tramo no es dificultosa porque no hay bajofondos. Se puede navegar bien cerca de la costa, siempre teniendo en cuenta la corriente que tira hasta 3 Nudos.

Punta Rasa. Esta 6 millas al Sur de Segunda Barranca, es una colina arenosa de forma redondeada y 9 m. de altura, rodeada de médanos vivos.

Desde Punta Rasa a Barranca Norte (Carta H 214). En esta costa orientada al OESTE-SUD-OESTE no se han descubierto peligros. Puede navegarse cerca de ella. La playa es de arena y presenta diseminados algunos trozos grandes de tosca. Es bastante uniforme y la bordean varias cadenas de médanos vivos para terminar en otros más altos cubiertos de navegación. En la zona de los médanos crece el olivillo; en los bañados entre los médanos abunda la paja cortadera, que siempre indica la existencia de agua dulce a poca profundidad. Fuera de la cadena de médanos y hasta llegar al Río Negro, no hay más árboles que los de algunas estancias. Hay chañar y algarrobo cuyos frutos sirven de forraje a la hacienda. Existen numerosos salitrales.

La Barranca Norte, distante aproximadamente 20 millas de Punta Rasa, se advierte claramente desde el mar.

Desde Barranca Norte hasta el Río Negro (Carta H 214). En este tramo, cuya dirección se cierra más al OESTE que el tramo anterior, la cadena de médanos costaneros disminuye sensiblemente en alto y en ancho; en bajamar la playa se hace muy extensa sobre todo al llegar a Punta Redonda. La zona de Punta Redonda considerando parte del litoral marítimo y la margen izquierda del río, está cubierta de médanos, algunos de ellos muy altos. La vegetación, salvo en los muy costeros que son médanos vivos, está constituida por pasto duro y olivillo.

Punta Redonda. Forma la punta oriental de la entrada del Río, constituida por un médano de forma cónica y casi 10 m. de altura. Al través de esta punta el canal tiene 80 m. de ancho.

Punta Médano. Forma la punta Oeste de la entrada del Río Negro, es arenosa y desprovista de vegetación. Durante las grandes crecientes, queda cubierta por las aguas, apareciendo entonces la boca del Río tres veces más ancha que la realidad. Despide al SUDESTE, el banco Miguel cuya mayor parte descubre en bajamar.

Boca del Río Negro. Está obstruida por grandes bancos que forman barras de difícil pasaje, debiéndose esperar la marea para cruzarlas. Dichos bancos son de conchilla y arena.

El Río Negro hasta Carmen de Patagones (Cartas H 214 y H 261). Obviaremos la descripción completa de este gran Río, que constituye una parte del límite entre las Provincias de Buenos Aires y Río Negro. Solamente describiremos someramente esa parte.

Barra. Los bancos de la barra se modifican constantemente. Sólo puede cruzarse la barra en pleamares y con gran precaución. En las presentes condiciones la entrada no es aconsejable en ningún estado de marea para buques de más de 8 pies (2.40 m. de calado).

Derrota interior. Para embarcaciones de menor calado, el río es navegable con conocimientos locales, hasta Carmen de Patagones. Complica la cuestión el hecho de que actualmente no hay baqueanos ni para la barra ni para el interior del río. Al respecto debe consultarse la Publicación H-266/1. Derrotero y croquis del Río Negro, editada por el S.H.N. El kilometraje del río crece desde la desembocadura hasta el nacimiento.

Carmen de Patagones. Situada sobre la margen izquierda del río, a 17 km de la desembocadura. Tiene puerto, actualmente muy paralizado por las condiciones de la barra exterior. Sobre la margen opuesta del río, y unidas ambas por un puente ferrocarrilero, está la ciudad de VIEDMA, capital de Río Negro.

Fin de la descripción y geografía de la costa

2 - CARACTERISTICAS GEOLOGICAS

La línea de la costa es en realidad una división de carácter político o económico pues la verdadera unión entre lo que está por encima de las aguas y debajo de ellas está determinada por una faja conformada por la playa alta y la playa sumergida. En esta franja es donde tienen lugar en forma continua movimientos que alteran su configuración determinando el traslado de materiales que se acumulan o se retiran, vale decir que realmente las playas son grandes depósitos

de materiales en tránsito.

En lo que respecta al litoral atlántico bonaerense, como hemos visto en su descripción del punto 1-, la nota dominante en la playa desde el continente hacia el mar es una primera línea de médanos o dunas litorales con alturas de hasta 40 m. (aunque en casos muy aislados llegan a superar los 100 m.). Siguiendo hacia el mar se distingue la zona que se conoce como "alta playa" constituida por pequeños escalones que rematan en la playa propiamente dicha que se extiende desde el nivel de pleamar hasta el de bajamar; a partir de allí comienza la "playa sumergida" que en forma descendente se unirá con la plataforma submarina; es difícil determinar dónde termina una y comienza la otra, aunque se acepta como regla general que la playa finaliza a una profundidad igual a la mitad de la longitud de las olas de buen tiempo.

Las formaciones medanosas de la costa de la provincia de Buenos Aires son simples acumulaciones de las arenas del mar, producidas por los vientos y que llegan a cubrir parte de la ribera. Forman cordones paralelos entre sí y normales a los vientos predominantes. El viento transporta los granos de arena en forma similar a como lo hace el agua, es decir por rodamiento con la superficie del suelo, lo que explica que la arena se desplace en contacto con el agua. Los médanos son el resultado de un movimiento ondulatorio y por lo tanto sus desplazamientos que resultan sumamente perjudiciales para las rutas o poblaciones cercanas es un hecho común a lo largo de las playas bonaerenses lo que hace necesario su fijación. Esto ya se ha realizado en diversos lugares, pero en proporción queda mucho más por hacer.

Al respecto y como ejemplo de método de fijación, puede recurrirse al Capítulo XXV del Informe COPUAP, que figura en la referencia bibliográfica del presente Título.

En la parte superior de las playas submarinas se encuentran las llamadas "ondulaciones prelitorales" que son surcos paralelos al litoral, aún cuando pueden encontrarse también en dirección oblicua cuando las olas predominantes son de la misma dirección con respecto a la costa. Su origen se debe a remolinos hidráulicos que pueden dar lugar a la distribución de arena en cordones paralelos denominados "barras", accidentes muy comunes a lo largo de la costa bonaerense y que constituyen riesgo para la navegación. Cuando dichos cordones

incrementan su altura pueden llegar a formar bancos (Zona San Antonio, Punta Médanos, Mar del Plata, Necochea, Claromecó, Bahía Blanca, Río Negro) e incluso islas (Costa Sur de El Rincón y Costa Sur de la Provincia de Buenos Aires).

Otro suceso común en nuestras costas lo constituye la reducción, el angostamiento de determinadas playas (caso Mar del Plata) sin una razón aparente a priori, que constituye una verdadera preocupación para las autoridades provinciales y municipales, especialmente de las zonas turísticas.

Al respecto conviene señalar la necesidad de actuar con suma prudencia en la construcción de obras artificiales que pueden acarrear serios trastornos en las zonas portuarias o turísticas. Todas deben estar precedidas y avaladas por estudios hidrológicos serios y profundos. Debe requerirse el asesoramiento de personal idóneo (oceanógrafos, geólogos y geofísicos marinos) y de los organismos e instituciones con valiosos antecedentes y experiencia (entre otros y sin que la relación sea exhaustiva el Servicio de Hidrografía Naval, los departamentos de Oceanografía de las facultades de Buenos Aires, LA PLATA, ITBA, IADO (Bahía Blanca), Centro de Geología de Costas de la Provincia, etc.).

Como ejemplo basta mencionar que es un hecho conocido que en toda la costa de la Provincia, existe una corriente litoral que consiste en una considerable masa de arena que se desliza de Sur a Norte, lo que determina que los bloqueos costeros naturales o artificiales en la costa producen acumulación al Sur del bloqueo y erosión al Norte del mismo, comportamiento que se verifica en Mar del Plata, en Necochea y en Miramar.

3 - CARACTERISTICAS OCEANOGRAFICAS

Plataforma submarina

La plataforma submarina bonaerense, no es una superficie totalmente plana sino que presenta escotaduras a la altura del Río de la Plata y Carmen de Patagones. Se divide en tres regiones diferenciadas: costera, intermedia y externa. La primera conforma la parte de la plataforma inmediata a la playa sumergida extendiéndose hasta una distancia de 50/60 km. demarcada por las isobatas (líneas de igual profundidad) que van de los 27 metros a los 36 metros, con excepción de las latitudes de Bahía Blanca y Carmen de Patagones

PLATAFORMA CONTINENTAL ARGENTINA

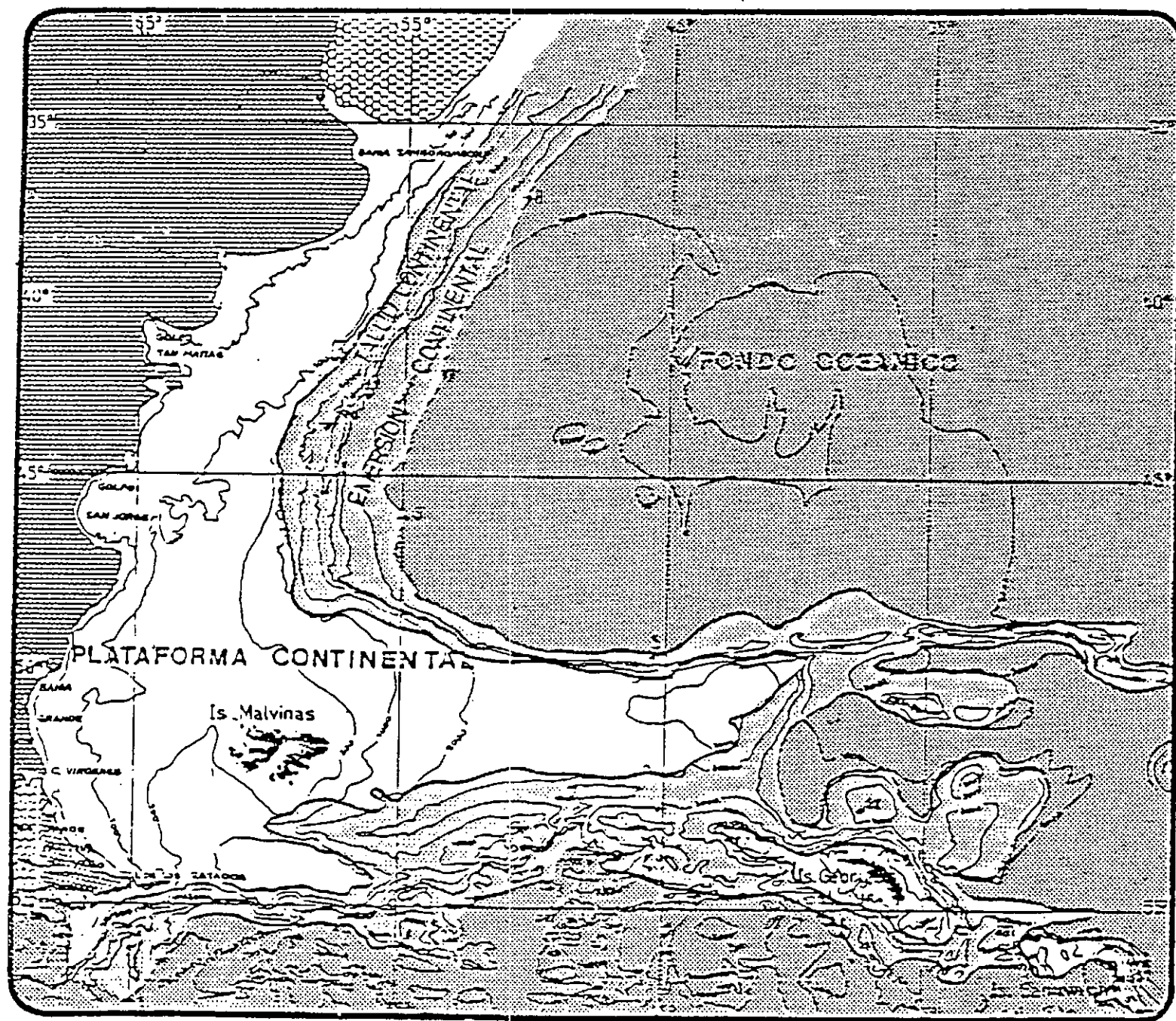


Figura 1

donde la profundidad alcanza a 54 metros. La segunda, intermedia es la zona comprendida entre las isobatas de 36 metros y las de 90 metros, superando estas profundidades en las latitudes ya mencionadas donde llega hasta los 108 metros. Por último la región externa constituye el borde de la plataforma y sus zonas adyacentes, donde las profundidades oscilan entre los 96 y 108 metros.

En cuanto a la calidad del fondo: la capa superior está constituida por sedimentos del tipo fango, conchilla, arena, fango arenoso e incrustaciones calcáreas. En casi toda la extensión de la plataforma su fondo es blando, con excepción de los cañones ya señalados.

Corrientes oceánicas. El litoral de la Provincia de Buenos Aires es afectado por dos corrientes:

- la corriente de Malvinas: Viene desde el Sur y llega hasta la altura de Mar del Plata, donde llega a su máximo acercamiento a la costa. Las aguas que transporta (frías) son subantárticas puras con alto contenido de nutrientes. Su salinidad es 34/1000 y la temperatura de 12 a 17° (variable estacionalmente) en las proximidades de Mar del Plata.

- la corriente de Brasil: Por el borde y fuera del talud corre la corriente de Brasil, como resultado de la división de la corriente Sud ecuatorial. La corriente de Brasil corre con un arrumbamiento SUD SUD OESTE y más al Sur del litoral bonaerense tuerce hacia el ESTE SUDESTE. Sus aguas subtropicales puras, son calidas, muy salinas (36/1000) y con bajo contenido de nutrientes. En nuestro litoral su temperatura, variable estacionalmente está entre 16 y 20° C.

En una parte considerable de sus recorridos, las corrientes de Malvinas y Brasil corren adyacentes y sin mezclarse, constituyéndose una zona de meandros y determinando un frente oceánico que separa masas de distintas temperaturas que originan fenómenos de turgencia, cuya consecuencia es que las aguas de fondo, ricas en nutrientes ascienden a la superficie, favoreciendo la existencia de la pesquería argentina.

En cuanto a la salinidad, existe un proceso similar, aunque en esta variable se debe tener muy en cuenta la influencia del Río de la Plata que genera un contraste considerable en su zona de influencia (prácticamente todo el litoral bonaerense); en esta área existen oscilaciones aguas adentro de hasta el 7/1000, cuando en el resto

del Mar Argentino sólo alcanza al 1/1000. Debe remarcarse que en su desembocadura y zona contigua (SAN ANTONIO - PUNTA MEDANOS), los valores de salinidad son muy bajos.

El fenómeno de turgencia también está presente en el borde de la plataforma submarina dentro del litoral que nos ocupa, produciendo un advenimiento de las capas profundas y frías en contacto con el talud continental hacia la superficie durante todo el año, produciendo una difusión de la nutriente en toda el área que vuelve a favorecer su riqueza ictícola.

Mareas. Por su forma y dimensiones el Mar Argentino constituye un extenso sistema de resonancia para las oscilaciones generales de grandes masas oceánicas que lo circundan, que al refractarse en el escalón continental y propagarse sobre nuestra plataforma, sufren toda clase de transformaciones debidas a los accidentes topográficos del litoral y fondeo submarinos, de efectos muy complejos por la acción combinada de la rotación terrestre y las acciones meteorológicas. Las mareas astronómicas se registran con diferentes regímenes y amplitudes llegando hasta 12 metros en el tramo de la costa patagónica entre SAN JULIAN y Cabo Vírgenes.

Sin embargo en la Provincia de Buenos Aires esas variaciones son mucho menores, alcanzando las amplitudes de marea los valores medios siguientes:

BUENOS AIRES.....	0,55 m.
SAN CLEMENTE.....	0,75 m.
MAR DEL PLATA.....	0,85 m.
QUEQUEN.....	1,10 m.
INGENIERO WHITE.....	3,20 m.
BAHIA SAN BLAS.....	1,75 m.
RIO NEGRO (P. REDONDA).....	2,90 m.

Como puede advertirse las amplitudes son realmente significativas al Sur de Quequén y particularmente importantes en El Rincón, determinando una variable radical para el Puerto de Ingeniero White.

Un aspecto peculiar en las mareas del litoral bonaerense es el hecho que entre QUEQUEN y MAR DE AJÓ se registran oscilaciones estacionarias montadas sobre la onda de marea, cuyas amplitudes pueden alcanzar 1 metro y sus periodos están comprendidos entre los de las olas y la marea.

Las ondas de tormenta también se producen con marcada intensidad y significativa persistencia en este litoral, desde El Rincón

hasta el Río de la Plata, registrándose en oportunidades elevaciones del nivel del mar superiores a 1.50 metros con una permanencia de hasta 3 días. Estas ondas de tormenta generan fuertes corrientes hidráulicas de efectos incontrolables sobre las costas y playas adyacentes.

Corrientes de Mareas. Todo el litoral de la Provincia de Buenos Aires está sometido a las corrientes de marea, pero realmente sus valores son bajos, excepto en los casos en que se suman a ellas los efectos del abatimiento producido por el viento como ocurre habitualmente en el Río de la Plata con grandes crecidas durante las sudestadas y grandes variantes con el viento Pampero. Frente a Mar del Plata y Necochea la corriente no llega a superar los 2 km/h, aumentando progresivamente hacia el Sur para llegar a los 9 km/h en la zona de bancos de Bahía Blanca y SAN BLAS.

4 - CARACTERISTICAS METEOROLOGICAS

El clima general es el templado característico de las latitudes medias, con algunas alteraciones propias de las zonas costeras donde se generan micro-climas con general aumento de la humedad, y la nubosidad, pero que no alteran demasiado las características generales.

Temperaturas. Son agradables y bastante homogéneas a lo largo del litoral marítimo. Para dar una idea de su magnitud y variación se indican los siguientes valores:

	<u>Media Invierno</u>	<u>Media Verano</u>	<u>Media Anual</u>
MAR DEL PLATA	9° C	20° C	14° C
NECOCHEA	8.3° C	20° C	14° C
BAHIA BLANCA	7.7 °C	23° C	14° C
CARMEN DE PATAGONES	7.5° C	20° C	14° C

Es de hacer notar que al avanzarse hacia el Sur, el clima se hace más continental, con mayores diferencias entre los máximos y mínimos absolutos.

Precipitaciones. Aunque van también disminuyendo de Norte a Sur, se puede considerar que el régimen hídrico se mantiene muy favorable para la producción agropecuaria, característica de la pampa húmeda. hasta las proximidades de Bahía Blanca, donde comienza la deficiencia hídrica en la Argentina. Los siguientes son los valores promedios correspondientes a precipitaciones anuales, que se distribuyen bastante uniformemente a lo largo del año:

MAR DEL PLATA.....	1011 mm.
NECOCHEA.....	909 mm.
BAHIA BLANCA.....	712 mm.
CARMEN DE PATAGONES.....	375 mm.

Vientos. La distribución de los ciclones en el litoral bonaerense es análoga a la descripta en el punto a) para el RIO DE LA PLATA. El pasaje de frentes llega a ser 19 en el verano y el 30 en el invierno, y la frecuencia de vientos fuertes es muy similar a la ya descripta, con la salvedad que sus consecuencias son más rigurosas para la navegación tornando especialmente dificultosa la toma de los puertos de MAR DEL PLATA, QUEQUEN y BAHIA BLANCA.

6. LINEAS DE BASE Y JURISDICCIONES MARITIMAS

El 14 de Agosto de 1991 el Senado de la Nación sancionó con fuerza de Ley el instrumento jurídico que pone fin a una larga discrepancia sobre los valores e interpretación de los derechos nacionales sobre los espacios marítimos adyacentes a sus costas. En efecto, la Convención sobre el Derecho del Mar, sancionada en Montego Bay, Jamaica, el 30 de Abril de 1982 y la Ley Nacional 17.094 del año 1964, no resultaban del todo concordantes existiendo dos posiciones al respecto; la de quienes interpretaban que la Ley 17.094 instituíra un Mar Territorial de 200 millas náuticas con derecho absoluto de soberanía hasta dicha distancia, y la de quienes sostenían que esa soberanía debía ser solamente para la exploración y explotación de los recursos del mar, es decir bajo el concepto de Zona Económica Exclusiva (ZEE) tal como lo establece la Convención sobre el Derecho del mar.

La ley 23.968 viene entonces a ratificar la posición que el país sostuvo en la III Conferencia del Mar aceptando un Mar Territorial de 12' (MT), una Zona Contigua (ZC) de 24' y una ZEE de 188' (entre las 12' y las 200') en la que la soberanía es a los efectos de la exploración y explotación de los recursos del mar.

Con referencia a la Plataforma Continental (PC) la Ley 23.968 sigue también los lineamientos de la Convención sobre el derecho del Mar, estableciendo que la misma llegará hasta el borde exterior del margen continental, con un mínimo de 200' si en alguna parte la masa continental sumergida no llegara hasta dicha distancia. Sin embargo, la Ley argentina no hace ninguna referencia al máximo de 350' que la Convención acepta para la Plataforma Continental (o la isobata de 2.500 mts de profundidad mas 100'). Esto parecería significar que no se aceptarían limitaciones en tal sentido.

La ley incluye nuevas disposiciones para el Código Aduanero (Ley 22.415) y además establece las Líneas de Base normales y rectas desde las que se contarán las mencionadas jurisdicciones marítimas mar afuera y las aguas interiores mar adentro. No establece jurisdicciones provinciales.

BIBLIOGRAFIA

- 1 - -Publicación H-202 del SHN. DERROTERO ARGENTINO - Parte II
- 2 - Publicación H-212 del SHN. FAROS Y SEÑALES MARITIMAS - Parte II
- 3 - Publicación H-510 del SHN. TABLA DE MAREAS - 1991
- 4 - LA ARGENTINA Y EL ATLANTICO SUR. Jorge A. Fraga - 1983
- 5 - CONCEPTOS BASICOS SOBRE MANEJO COSTERO. Jose Angel Alvarez - Stella Maris Alvarez - 1984
- 6 - LA ALTERNATIVA OCEANICA, Alberto O. Casellas - 1987
- 7 - HACIA UNA ARGENTINA MARITIMA. Carlos H. Raimondi - 1991
- 8 - INTRODUCCION A LA GEOLOGIA MARINA Y LITORAL. François Offman - 1972
- 9 - CORRIENTES EN EL MAR EPICONTINENTAL ARGENTINO. Secretaría de Planeamiento - Subsecretaría de Ciencia y Tecnología - 1983
- 10 - ESTUDIO DE FACTIBILIDAD TECNICO - ECONOMICO Y FINANCIERO DE UN COMPLEJO PORTUARIO DE ULTRAMAR EN AGUAS PROFUNDAS. DIGID - 1980
- 11 - ESTUDIO: CONDICIONES FISICAS DE LA ZONA DE PUNTA MEDANOS. Future Consultores Asociados. S.R.L. - 1981
- 12 - EVALUACION DE LA FACTIBILIDAD ECONOMICA Y FINANCIERA DEL COMPLEJO PORTUARIO DE ULTRAMAR DE AGUAS PROFUNDAS. Future Consultores Asociados S.R.L. - 1985
- 13 - Ley 23968 (Líneas de Base - Mar Territorial - Zona Contigua - Zona Económica Exclusiva - Plataforma Continental)
- 14 - CARTAS ARGENTINAS - S.H.N.
Nº: H-1; H-2; H-101; H-114; H-115; H-210; H-211; H-212; H-213; H-214; H-250; H-251; H-252; H-253; H-254; H-255; H-256; H-257; H-258; H-259; H-260.

TITULO IV :

CAPACIDADES Y CONDICIONANTES

PORTUARIOS

TITULO IV

CAPACIDADES Y CONDICIONANTES PORTUARIOS

1. EL SISTEMA PORTUARIO ARGENTINO

2. LOS PUERTOS DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

TITULO IV

CAPACIDADES Y CONDICIONANTES PORTUARIOS

1. EL SISTEMA PORTUARIO ARGENTINO

IV . CAPACIDADES Y CONDICIONANTES PORTUARIOS

1. EL SISTEMA PORTUARIO ARGENTINO

INDICE

1. INTRODUCCION.....	1
2. CARACTERISTICAS ACTUALES DEL COMERCIO MUNDIAL.....	2
3. VISION GEOPOLITICA DEL COMERCIO ARGENTINO.....	4
4. EL SISTEMA PORTUARIO ARGENTINO.....	10
5. LOS PROBLEMAS PORTUARIOS.....	15
6. CLASIFICACION Y RELACION DE LOS PUERTOS ARGENTINOS.....	18
7. LA EXPORTACION DE GRANOS.....	21
8. LA OPCION DE PUERTOS EXTRANJEROS.....	24
9. LA ELECCION DE ALTERNATIVA.....	29
10. REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS.....	30

1. EL SISTEMA PORTUARIO ARGENTINO

1. INTRODUCCIÓN

En la Republica Argentina fué el puerto quien dió origen a la Capital y principal ciudad del país, al ser creado como una necesidad para el comercio de la Cuenca del Plata, con asiento original en Asunción y en la búsqueda de explotar las inmensas posibilidades de la Pampa Húmeda. Fueron los británicos quienes, después de un exhaustivo análisis del espacio, determinaron la creación de tres hinterlands con centro del comercio exterior en lo que hoy son los puertos de Rosario, Buenos Aires y Bahía Blanca.

El primero presentaba los inconvenientes derivados de la navegación en el complejo fluvial Paraná.- Río de la Plata y de encontrarse ubicado casi en el extremo Norte de la Pampa Húmeda.

El tercero tuvo las desventajas de encontrarse ubicado en el otro extremo y contar el área con poco caudal pluviométrico, causa de bajo rendimiento por hectárea labrada.

Estos parámetros motivaron el natural crecimiento del puerto de Buenos Aires, eje natural de toda la zona, no representando en esa época un impedimento serio las bajas profundidades del Río de la Plata para los calados de entonces.

Actualmente la Argentina se encuentra atravesando una difícil situación económica, siendo una de las causas el ineficiente sistema portuario con que cuenta, causante del estrangulamiento de posibilidades comerciales al aumentar costes y tiempos en forma tal que hizo imposible competir comercialmente en igualdad de condiciones.

A partir de la Segunda Guerra Mundial los países desarrollados que intervinieron en el conflicto armado, volvieron a descubrir las enormes ventajas del comercio internacional como impulsor del crecimiento económico. Se

debe en gran parte a ello el proceso de universalización del comercio, basado en la disminución, primero amplia y luego controlada por regiones, de las barreras arancelarias y la eliminación de los principales obstáculos al comercio internacional. Paralelamente se fué produciendo la unión de países en grandes regiones económicas (Mercado Común Europeo).

El nuevo sistema basado en una mayor libertad y competencia entre los diferentes países y regiones, facilitó el intercambio e hizo que las naciones pudieran ir integrando sus economías e intervenir óptimamente en distintas etapas productivas. Muchas líneas de producción dejaron de tener así una localización espacial unitaria y se extendieron alrededor del mundo.

Todo ello produjo un formidable avance en el comercio, en particular de Occidente.

2. CARACTERISTICAS ACTUALES DEL COMERCIO MUNDIAL

Los aspectos mas destacados del Tráfico marítimo mundial que interesan a los fines del Análisis Geoplítico son los siguientes;

- a.- Buques mas eficientes, mayor tonelaje y automatización, menor tripulación y costes, gran velocidad de descarga. Debido al avance tecnológico se han reducido las tripulaciones en un 50 % y los procesos de carga y descarga se acortaron de 10 días a 1,5.
- b.- Aparecieron los supertanqueros de 300.000 Tn, los Panamax de 65.000 Tn, los superporta-contenedores de 100.000 Tn, todos ellos requiriendo arriba de 42 pies de profundidad como mínimo para carga completa.
- c.- Ello produjo la tendencia hacia el empleo de puertos grandes, profundos y centrales en cada continente o sub-continente; Rotterdam, Yokohama, New York, Santos.
- d.- Menor participación de las Conferencias Marítimas en el total del comercio, sustituidas por acuerdos de fletes y competencias desiguales.
- e.- Extensión progresiva del transporte multimodal; 2 o mas modos con un único conocimiento de embarque (camión, ferrocarril, buque).
- f.- Transporte intermodal; transferencia entre modos para evitar la interrupción, regida por computación.

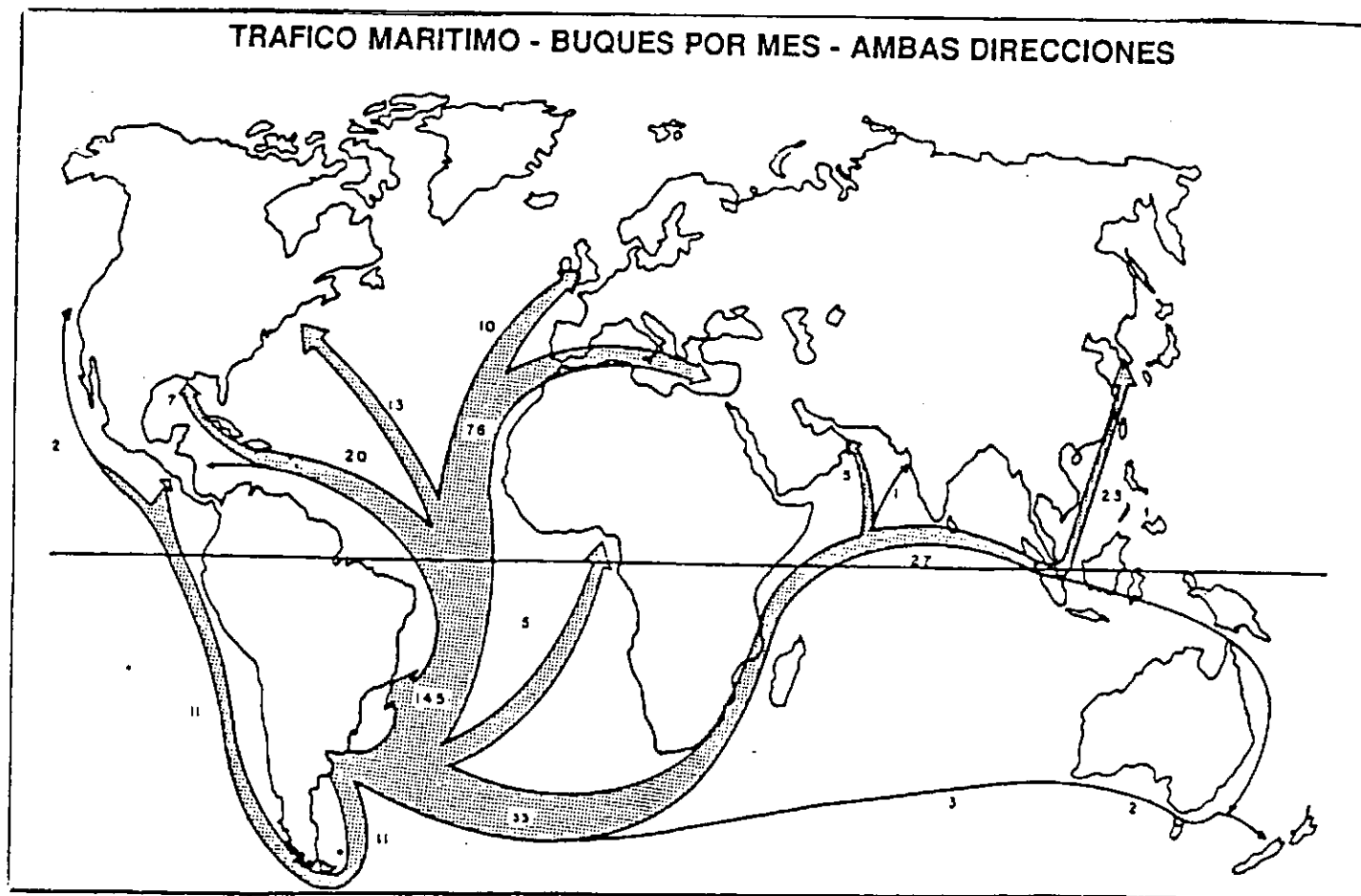


Figura 1

g.- Utilización de puentes terrestres: FFCC, camión, oleoductos, etc. EEUU hace de puente terrestre para tráfico de oriente a Europa, lo mismo que el ferrocarril transiberiano.

h.- Utilización creciente de contenedores para carga general, con tamaños estandarizados por la Organización Internacional de Normalización (IS). Las medidas son: Ancho 8', Alto 8', Largo 10', 20', 30' o 40'. Algunos son climatizados. Se obtienen por compra o alquiler.

i.- Elección de puertos por las compañías armadoras por rapidez de carga, zonas de influencia, transporte terrestre, destino final, costes y disponibilidad de contenedores.

j.- Empleo de economía de escala; reducción de costos de explotación, inversión, limitaciones físicas de puertos, tamaños de buques, canales y necesidades comerciales; tipos, volúmenes, frecuencias, estacionalidad, etc.

3. VISION GEOPOLITICA DEL COMERCIO ARGENTINO

La Argentina constituye un confín, ubicado en el hemisferio marítimo que contiene el 20 % de las tierras del planeta y alberga solamente el 15 % de la población mundial. Está totalmente alejado de los principales centros de poder y de consumo del mundo, que se encuentran, en general, en el hemisferio Norte, alrededor del paralelo 50° (EEUU, Europa Occidental, CEI, China y Japón). Ello obliga al país a un gran desarrollo marítimo y aeronáutico para poderse conectar y comerciar con esas áreas. También esa posición produce un efecto negativo en función de los fletes y los tiempos requeridos para el transporte de cargas marítimas.

Como ya se ha señalado, Buenos Aires fue el principal, casi único puerto de exportación argentino. Es hoy un puerto fluvio-marítimo inadecuado a los grandes calados requeridos. Hacia el Sur, solo Bahía Blanca a medias y Quequén, si se logra profundizar su entrada, pueden acercarse a los requerimientos antes indicados. Más al Sur disminuyen los hinterlands de riqueza y comienzan las grandes mareas que dificultan el amarre y estadía en muelle. Solo son puertos naturales de gran profundidad Puerto Madryn y Ushuaia, alejados del área productiva.

Cuadro No 1

COMERCIO MARITIMO ARGENTINO

EXPORTACIONES FOB 1990

CATEGORIA	MILLONES DL.		%	
PRODUCTOS PRIMARIOS	4.125		33	
MANUFACTURAS OR. AGROP.	<u>4.775</u>	<u>8.900</u>	<u>38</u>	<u>71.2</u>
MANUFACTURAS OR. INDUST.	3.250		26	
COMBUSTIBLES	350		3	
OTROS	100		1	
TOTAL	12.500		100	

Figura 2

El 90 % del comercio argentino se realiza por mar. De allí que el sistema portuario es de singular importancia y requiere - en las condiciones actuales - un profundo estudio para establecer las alternativas que las características y modalidades del tráfico mundial requieren.

Otros aspectos relevantes del comercio marítimo argentino devienen de su perfil exportador.

a) Perfil exportador:

En los países industrializados alrededor del 70 % de las exportaciones tienen valor agregado, son manufacturas; un 14 % en promedio pueden ser minerales y combustibles y solo un 15 % productos agrícola-ganaderos.

Los países subdesarrollados son mas equilibrados, exportan solo un 37 % de elementos agrícolas, entre tanto de manufacturas y un 24 % de minerales y combustibles.

La Argentina exporta un 73 % de valores agropecuarios, solo un 20 % de elementos industriales y menos del 10 % de minería.

Del análisis de la composición del comercio exterior argentino se deduce que el tráfico mas importante sigue siendo hacia el Atlántico Norte con algunas otras líneas hacia Africa, Oriente y Australia. (F - 1).

El país envía en buques graneleros su tráfico cerealero, que tiene una parte ya vendida y el resto se vende de oportunidad durante el trayecto. Solamente alrededor de un 15 % navega en buques de bandera nacional en la exportación, en tanto que mas del 50 % de las importaciones lo hacen bajo pabellón argentino. De este modo unos 145 buques mensuales van hacia el Atlántico Norte y se subdividen entre Europa y la costa Este de los EEUU; 33 ponen pie al Este, solo 11 pasan al Pacífico y solo 2 de ellos llegan al Pacífico Norte.

El cuadro de la Figura 3 muestra la distribución de los productos exportados en 1990. (Cuadro No 1).

b) Destino de las exportaciones:

El cuadro No 2 indica el destino de las exportaciones por áreas geográficas.

Cuadro No 2



Figura 3

fleas. En el cuadro No 3 se clasificaron los países de acuerdo al ranking de compradores en la primera mitad de los 80. (F-3 y F-4).

El análisis indica que la Unión Soviética fué el principal comprador argentino, fundamentalmente por las compras de granos y aceite de girasol. Los segundos fueron los países de la CEE en su conjunto, que hoy han recuperado el primer puesto, seguidos por países de la ALADI, en particular Brasil.

c) Origen de las importaciones

El principal vendedor a la Argentina ha sido los EEUU y los principales rubros de importación los han constituido materias primas, insumos y bienes intermedios para la industria. Le siguen los países de la ALADI y luego la CEE, destacándose como vendedores Alemania, Francia e Italia con un progresivo aumento del Reino Unido.

De lo expuesto surge que la estructura del comercio exterior argentino, deja muy poco margen para la vía terrestre. Por ello el encañamiento de las cargas se realiza a través de los puertos que al poseer instalaciones inadecuadas para la atención eficiente, burocracia y problemas laborales, dificultan el comercio. A su vez las ventajas de la condición de llanura con buenos transportes desde las zonas de mayor producción exportadora han reforzado el proceso de concentración de instalaciones portuarias en el eje Santa Fé - Buenos Aires, a los que hay que agregar los puertos de Quequén y Bahía Blanca, para tener así sanfermado el sistema portuario exportador de la República Argentina

d) Otras características

Además de lo anteriormente asentado, las siguientes son características muy importantes del comercio marítimo argentino:

(1) La lejanía de los grandes centros mundiales de consumo tiene como consecuencias la gran importancia de los fletes marítimos, que constituyen de por sí una exportación de servicios y, en tal carácter, uno de los mayores valores de exportación.

CUADRO N° 3

RANKING DE EXPORTACIONES POR PAISES
- millones de dólares -

PAIS	1979	%	1980	%	1981	%	1982	%	1983	%	1984	%
URSS	415	5,31	1.614	20,12	2.963	32,4	1.586	20,80	1.636	20,8	1.188	14,65
PAISES BAJOS	819	0,48	716	8,93	697	7,62	604	7,92	735	9,4	893	11,02
EE.UU.	569	7,28	696	8,68	843	9,22	1.008	13,22	755	9,6	843	10,46
BRASIL	836	11,34	765	9,54	595	6,51	568	7,45	358	4,5	473	5,90
IRAN	16	0,20	86	1,07	31	0,34	131	1,76	396	5,0	430	5,30
ITALIA	617	7,90	520	6,48	376	4,11	290	3,80	340	4,3	377	4,65
ALEMANIA REP. FED.	435	5,57	407	5,07	355	3,88	336	4,41	249	3,1	298	3,69
JAPON	395	5,06	211	2,63	166	1,82	283	3,71	377	4,8	271	3,34
CUBA	50	0,64	66	0,82	77	0,84	48	0,63	128	1,6	234	2,82
ESPAÑA	420	5,38	172	2,14	194	2,12	208	2,73	187	2,4	223	2,76
BELGICA	91	1,16	59	0,74	87	0,95	69	0,90	123	1,5	207	2,75
MEXICO	123	1,56	121	1,51	275	3,01	112	1,48	33	0,4	172	2,55
INDIA	5	0,08	22	0,27	61	0,67	11	0,14	38	0,5	164	2,12
<u>SUBTOTAL</u>	<u>4.841</u>	<u>61,96</u>	<u>5.455</u>	<u>68,00</u>	<u>6.720</u>		<u>5.257</u>		<u>5.355</u>	<u>68,08</u>	<u>5.783</u>	<u>71,33</u>
TOTAL	7.313	100	8.021	100	9.143	100	7.625	100	7.836	100	8.107	100

Figura 4



(2) La Argentina participa del comercio marítimo internacional no solo propio, sino entre terceros mediante el tráfico "cross trade".

(3) El 80 % del tráfico es de graneles, primordialmente secos (granos, cereales) y un 20 % de carga general (contenedores).

(4) El transporte y la profundidad disponible en los puertos argentinos implican otra desventaja que requiere contar con varias alternativas.

e) Tipos de buques requeridos

El tráfico cerealero mas económico se realiza en los buques tipo "PANAMAX", así llamados por tener una manga máxima de 32 mts. para poder pasar por el canal de Panamá. Oscilan entre 65.000 y 80.000 Tn. y completos calan entre 42 y 50 pies.

El tráfico de carga general se mueve cada día mas en grandes porta-contenedores que hoy alcanzan unas 100.000 Tn y requieren grandes puertos y profundidades también mayores de 42 pies.

4. EL SISTEMA PORTUARIO ARGENTINO

El sistema portuario argentino se caracteriza por la concentración en la zona de producción agropecuaria, según el esquema original de principios de siglo, que corresponde, además, a la influencia ferroviaria. Este esquema perdura en razón de la heredada política de desarrollo centralizado, que provee la concentración de población en la zona central, con límite portuario en Bahía Blanca y San Antonio Este. Mas al Sur, la carencia de zonas activas, con excepción de la petrolera, carbonera y lanera, hacen que el litoral patagónico, agredido también por las grandes variaciones de marea, solo cuente con precarias instalaciones portuarias, cuya dimensión se corresponde con el grado de actividad de sus respectivos "hinterlands".

Desde el punto de vista institucional existen dos grupos de puertos. Uno comprende los privados que incluyen las terminales especializadas de tipo industrial, petrolera, cerealera y mas recientemente de servicios de carga general y contenedores. Este conjunto mueve el 60 % del total de la carga (46 millones de toneladas). El segundo grupo comprende los puertos nacio-

LOS PUERTOS ARGENTINOS

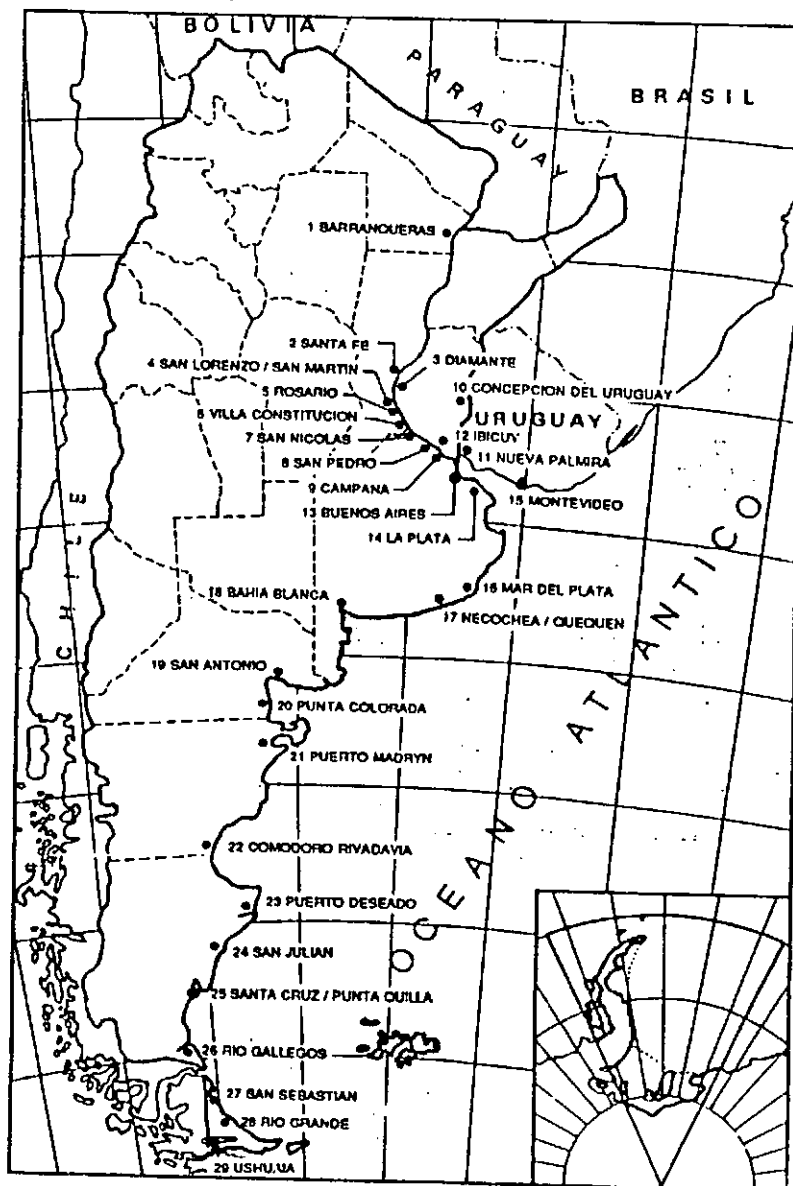


Figura 5

nales que operan el 40 % del total (43 millones de toneladas).

El sector comprendido entre Santa Fé y La Plata agrupa el total industrial y un gran porcentaje del movimiento cerealero. La Figura (F- 5) muestra la distribución portuaria y el cuadro No 4 las características de cada uno. (P- 6)

Por otra parte los puertos nacionales sufren las consecuencias de la crisis económica actual y la del tráfico marítimo internacional, caracterizado por exceso de buques (30 %), bajos fletes y reducción de importaciones en países en crisis económica.

Buena parte de los 23 puertos argentinos fluviales y 11 marítimos son caros en función de los servicios que prestan y la obsolescencia de sus infraestructuras. Por ello es que se ha afirmado que "Si por sistema portuario se entiende un conjunto orgánico de instalaciones, infraestructura, medios de acceso, etc., coordinados operativamente y administrativamente, en nuestro país no existe ni existió tal sistema" (B-12).

Buenos Aires es aún el único puerto integral del país, volcado tanto a la importación como a la exportación. El resto es básicamente exportador de productos agropecuarios. Por esta razón los principales puertos se encuentran en las riberas de la zona productora.

Rosario embarca el 25 % del tonelaje exportado. Le siguen Buenos Aires con el 20 % y Bahía Blanca con el 15 %. Rosario es eminentemente exportador de granos.

Buenos Aires, en cambio, concentra los embarques ganaderos y de subproductos, y carga cerca del 40 % de la producción no agropecuaria. En cuanto a Bahía Blanca, mas del 90 % de su actividad corresponde a productos agrícolas de la región circundante; el 10 % restante son productos de su complejo petroquímico.

Los embarques de minerales se concentran en los puertos de San Nicolás, San Martín, Ensenada y otros de menor importancia.

En materia de importaciones, el 70 % lo realizan Buenos Aires, San Nicolás y Villa Constitución.

Cuadro No 5

PRINCIPALES CARACTERISTICAS DE LOS PUERTOS DESCRIPTOS EN ESTA GUIA

PUERTO PORT	Nº	PROVINCIA/PAIS PROVINCE/COUNTRY	LUGAR LOCATION	PUERTOS DE ATRAQUE MOORING PLACES	
				CANTIDAD NUMBER	PROFUNDIDAD(m) DEPTH (m)
Buenos Aires	13	Capital/Bs. As.	Río de la Plata	83	10,0/4,55
Bahía Blanca	18	Buenos Aires	Ría Bahía Blanca	32*	15,2/6,1
Barranqueras	1	Chaco	Río Paraná Km 1.198	12@	3,1/2,4
Campana	9	Buenos Aires	Río Paraná Km 97	12#	12,0/6,1
Comodoro Rivadavia	22	Chubut	Golfo San Jorge	6*	14,6/5,0
Concepción del Uruguay	10	Entre Ríos	Río Uruguay Km 180	2	5,3/5,2
Diamante	3	Entre Ríos	Río Paraná Km 533	2	9,1/8,5
Ibicuy	12	Entre Ríos	Río Ibicuy	1	9,0
La Plata	14	Buenos Aires	Río de la Plata	13	9,1/6,7
Mar del Plata	16	Buenos Aires	Océano Atlántico	92	9,1/4,6
Necochea - Quequén	17	Buenos Aires	Río Quequén	10	12,0/6,5
Puerto Deseado	23	Santa Cruz	Río Deseado	4	8,2
Puerto Madryn	21	Chubut	Golfo Nuevo	52	15,2/6,1
Pto. San Lorenzo/San Martín	4	Santa Fe	Río Paraná Km 435/456	18	12,0/4,5
Punta Colorada	20	Río Negro	Océano Atlántico	1	13,5
Río Gallegos	26	Santa Cruz	Ría de Gallegos	4	13,2/3,0
Río Grande	28	Tierra del Fuego	Río Grande	1	8,4/4,0
Rosario	5	Santa Fe	Río Paraná Km 395/424	24	12,5/5,9
San Antonio Este	19	Río Negro	Bahía San Antonio	2	11,0/10,0
San Julián	24	Santa Cruz	Ría San Julián	1	9,15
San Nicolás	7	Buenos Aires	Río Paraná Km 348	10	9,6/8,0
San Pedro	8	Buenos Aires	Río Paraná Km 277	4	9,0/8,2
San Sebastián	27	Tierra del Fuego	Bahía San Sebastián	1	9,5
Santa Cruz - Punta Quilla	25	Santa Cruz	Ría Santa Cruz	2	15,0/10
Santa Fe	2	Santa Fe	Río Paraná Km 585	30	7,0/5,0
Villa Constitución	6	Santa Fe	Río Paraná Km 368	6	9,5/6,4
Ushuaia	29	Tierra del Fuego	Bahía Ushuaia	4	9,0/5,4
Montevideo	15	Uruguay	Río de la Plata	20	11,0/5,0
Nueva Palmira	11	Uruguay	Río Uruguay Km 0,1	3	9,0/6,3

* Incluye monoboyas @ Para barcazas fluviales / For river barges # Incluye Escobar / Includes Escobar

2 No Incluye embarcaciones pesqueras / Fishing vessels not included

Figura 6 a

Cuadro No 5

MAIN CHARACTERISTICS OF THE PORTS DESCRIBED IN THIS GUIDE

ESLORA MAXIMA MAXIMUM LENGTH	RUTAS NACIONALES NATIONAL ROADS	FERROCARRIL RAILWAY	CARGAS / CARGO								
			1	2	3	4	5	6	7	8	9
220 m	1 a 9	Belgrano Mitre Roca San Martín Sarmiento Urquiza									
230 m	3	Roca									
barcazas	12	Belgrano									
220 m	9	Mitre									
150.000 t	3	-									
225 m	11	Urquiza									
225 m	Prov. 11	Urquiza									
200 m	11	Urquiza									
220 m	2	Roca									
200 m	2	Roca									
225 m	228	Roca									
160 m	3	-									
230 m	3	-									
260 m	12/Autopista Rosario-Santa Fe	Belgrano Mitre									
220 m	3	-									
224 m	3	-									
110 m	3	-									
242 m	9, 34, 12	Belgrano/Mitre									
180 m	3	Roca									
160 m	3	-									
220 m	9	Mitre									
220 m	9	Mitre									
200 m	3	-									
220 m	3	-									
200 m	12	Belgrano/Mitre									
225 m	9	Mitre									
180 m	3	-									
240 m	-	-									
220 m	-	-									

REFERENCIAS 1 - CONTENEDORES / CONTAINERS 2 - CARGA GENERAL / GENERAL CARGO 3 - CEREAL/
SUBPRODUCTOS / GRAINS/BY PRODUCTS 4 - ACEITE VEGETAL / VEGETABLE OIL 5 - COMBUSTIBLE LIQUIDO /
LIQUID FUEL 6 - PESCA / FISHING 7 - FRIO / COLD 8 - CARBON / COAL 9 - MINERAL-SALES / MINERALS-SALTS

Figura 6 b

5 . LOS PROBLEMAS PORTUARIOS

- Las principales causas de la ineficiencia de los puertos argentinos son;
- a.- El sistema portuario se fijó en forma desordenada, de acuerdo a necesidades locales y sin una política común.
 - b.- El río Paraná y los canales de acceso a los puertos fluviales, Buenos Aires y La Plata, requieren dragado pues los ríos de la Cuenca del Plata arrojan 90 millones de metros cúbicos de lodo por año. Debido a las limitaciones del canal, los barcos que cargan en la ribera del Paraná deben completar su carga en Bahía Blanca o en la Zona Alfa, en el río, al Sur de Montevideo. Lógicamente los costos de esta operación los paga la mercadería.
 - c.- La casi totalidad de los puertos tienen poca profundidad al pie de sus muelles y requieren canales navegables y/o de acceso, de dragado permanente, agravándose el problema por el aumento de calado de los buques modernos.
 - d.- Con pocas excepciones, la mayoría de los puertos tienen obras e infraestructura antiguas, algunas de ellas obsoletas.
 - e.- Los servicios son caros e ineficientes. El remolque es uno de los rubros mas caros. En el puerto de Buenos Aires lo prestan empresas privadas que, en virtud de la legislación vigente, tienen asegurada su rentabilidad. Los remolcadores tienen exceso de tripulación, (F - 7).
 - f.- El practaje es también caro en comparación con otros puertos extranjeros. El puerto de Buenos Aires tiene canales de 211 Km. desde Pontón Recoleta o Punto Alfa. Bahía Blanca tiene 90 Km.
 - g.- La seguridad, los aspectos sanitarios, aduaneros, la burocracia administrativa ocasionan demoras que inciden en los costos. Electricidad, telefonía, agua potable, etc., presentan equipamiento antiguo, sin mantenimiento adecuado, con deterioros permanentes.
 - h.- La estiba no es en si un rubro caro, pero si es un problema social debido al exceso de trabajadores (alrededor de 5.000) de los cuales solo trabaja diariamente la mitad. Un complicado sistema de garantía de jornales y aportes resulta en recargos del 500 % por cada jornal abonado.

Costos comparativos de puertos (octubre 1989)

(En U\$S por tres días)

Rubro	Valparaiso U\$S	Buenos Aires U\$S	Montevideo U\$S	Santos U\$S	Rotterdam U\$S	Hamburgo U\$S
Practica en canales	-	2.493	-	-	1.600	3.304
Practica portuario	580	1.918	750	630	406	484
Remolque	3.000	6.606	2.400	2.278	2.276	5.280
Amarre	370	606	70	80	520	1.033
Faros y balizas	180	1.246	490	580	99	34
Derechos de puertos	2.270	5.068	320	336	2.924	1.911
Derechos de muelle	-	-	-	-	1.030	3.323
Apuntadores	63	170	320	90	-	-
Otros	300	800	30	52	85	46
Costos totales	6.763	18.961	4.380	4.046	8.940	15.505

Nota: se consideran los costos para buques de 13.700 toneladas de registro bruto promedio, 150 metros de eslora, calado de 9 metros y estadia promedio de tres días.

Fuente: Comité Interconferencias.

Figura 7

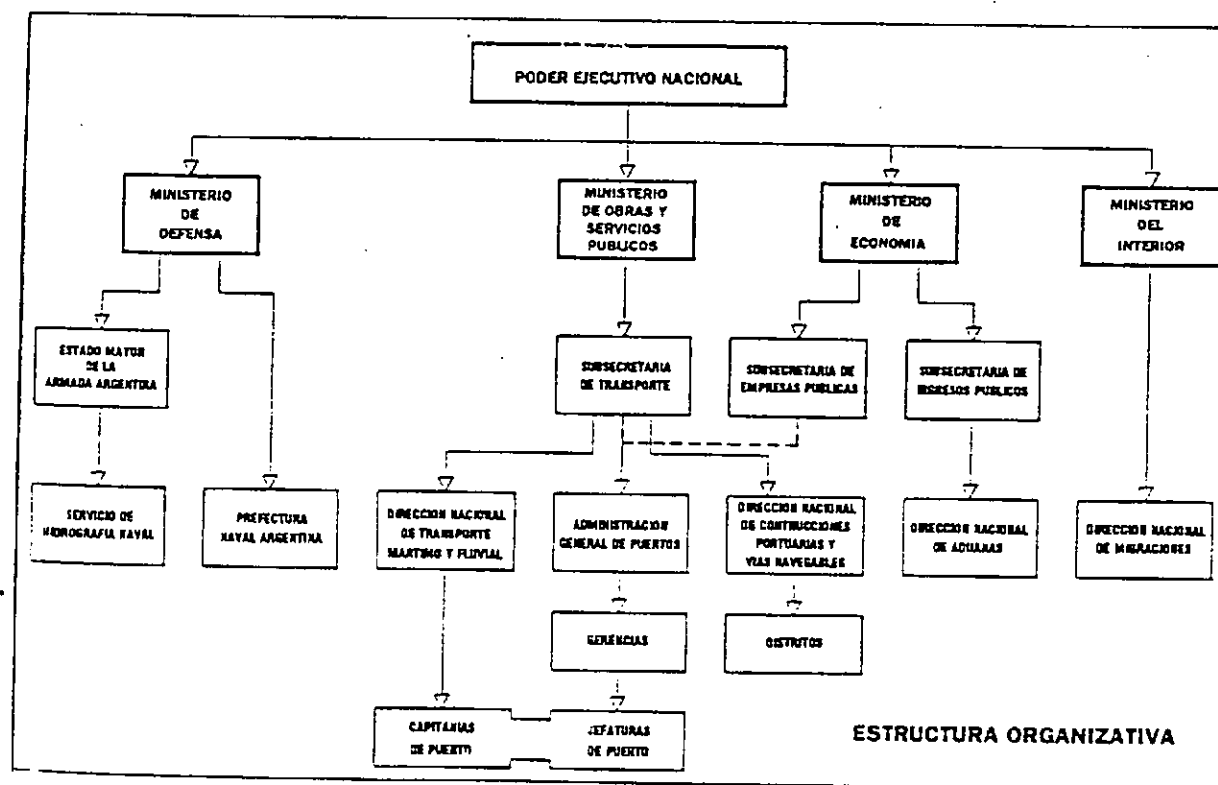


Figura 8

6. CLASIFICACION Y RELACION DE LOS PUERTOS ARGENTINOS

El sistema portuario argentino se puede agrupar según el ordenamiento que sigue: Fluvial y Marítimo. El Fluvial puede ser ; Exclusivamente fluvial o Fluviomarítimo (Eje Santa Fe - Buenos Aires). Los marítimos pueden agruparse en puertos de la Provincia de Buenos Aires y puertos patagónicos.

a.- Puertos exclusivamente fluviales:

Si bien toda la región mesopotámica tiene diferentes puertos con capacidades e infraestructura adecuada a las necesidades regionales, se considerarán aquí los de la región de concentración cerealera y siderurgica: Iguazú, Paso de los Libres, Monte Caseros, Corrientes, Barranqueras, Bella Vista, Goya, Ituzaingo, Barranqueras.

b.- Puertos fluviomarítimos:

Santa Fé	cerealero	
Bajada Grande	cerealero	
San Martín	cerealero	
Terminal 6	cerealero	privado
Cargill	cerealero	privado
IMSA	cerealero	privado
Bunge y Born	cerealero	privado
DEMPA	cerealero	privado
Rosario	cerealero	
San Lorenzo	cerealero principal	privado
ACA	cerealero	privado
Daperial	cerealero	privado
Diamante	cerealero	privado
Villa Constitución	cerealero-minerales	
San Nicolás	cerealero-minerales.	
Ramallo	cerealero	
San Pedro	cerealero	
Zárate	cerealero-minerales	

Campana	combustibles petróleo crudo
C. del Uruguay	cerealero
Buenos Aires	tode tipo de carga
La Plata	cargas líquidas.

c.- Puertos marítimos de la Provincia de Buenos Aires

Mar del Plata; permite la operación de tede tipo de carga pero fundamentalmente es puerto pesquero.

Necochea-Quequén; permite la operación de cargas varias, fundamentalmente granes.

Bahía Blanca; tede tipo de carga

d. Puertos patagónicos.

San Antonio Este; opera fundamentalmente con carga de frutas.

Rawson; pesca

Punta Gelrada; minerales

Madryn; minerales, pesca y frutas

Comodoro Rivadavia; petróleo crudo. Pesca

Deseado; pesca

San Julián; pesca

Santa Cruz; pesca y minerales

Río Gallegos; pesca y minerales

Río Grande; limitada carga general. Fuera de servicio.

Usuhaia ; tede tipo de carga en reducidas dimensiones. Segunda boca en tráfico de contenedores.

e.- Profundidades actuales de los puertos

En la actualidad los buques pueden llegar hasta Santa Fé con 24' y a Rosario con 30'. En Buenos Aires pueden completar 2' mas hasta 32' y en Quequén el mismo calado. Bahía Blanca es el mas profundo (45') exceptuando Madryn y Usuhaia que están muy alejados de las áreas de producción y exportación. También se utiliza la Zona o Punto Alfa, establecido en el Tratado del río de la Plata para alije o complemento de carga (42') situado al Sur de Montevideo.

i.- Existe un intrincado tejido de autoridades portuarias. Los puertos son un eslabón de la cadena de transporte, pero en ellos convive una serie de autoridades con sus respectivas burocracias: Administración General de Puertos, Capitanía de Puerto, Junta Nacional de granos, Ferrocarriles, Dirección Nacional de Aduanas, Dirección Nacional de Vías Navegables y Construcciones Navales, Prefectura Naval y otras. Algunas de ellas están ya eliminadas y se espera que la ley de Puertos ponga orden en la cuestión. (F - 8).

j.- En términos de jurisdicción tienen ingerencia sobre el sistema portuario 4 ministerios y 15 organismos estatales, lo que con el correr del tiempo ha ido complicando de sobremanera los trámites vinculados al movimiento de buques y cargas y torna engorrosa la ejecución de cualquier obra vinculada a la infraestructura portuaria. . La Administración General de puertos monopoliza el almacenaje de 25 puertos y unas 60 instalaciones menores.

k.- Se registran demandas laborales excesivas y anacrónicas. Hay cerca de 15 sindicatos involucrados. Solamente en carga intervienen estibadores, capataces, apuntadores, maquinistas y operadores de grúas. En la AGP actúan las siguientes entidades sindicales: Unión Ferroviaria, Asociación del Personal de Dirección de los Ferrocarriles Argentinos, La Fraternidad y Sutap.

l.- En síntesis ; país terminal, poca producción, carencia de puertos naturales, geografía fluvial y marítima desfavorable, muchos canales, practica-je caro, servicios obsoletos, mucho tiempo inactivo en puerto, exceso de autoridades y reglamentaciones, exceso de personal portuario y tripulación, convenios laborales y acción gremial perturbadora.

Esta problemática de los puertos argentinos ha conformado un sistema de muy altos costos en comparación con puertos extranjeros, en las siguientes proporciones ; Santos cuesta 22 dólares diarios, Rotterdam 38, Yokohama 40 y Buenos Aires 100.

7. LA EXPORTACION DE GRANOS

La exportación de cereales es la mas importante del país. El cuadro No 1 muestra las exportaciones FOB de 1990, donde se puede apreciar que aún hoy los productos agropecuarios (primarios y manufacturas) constituyen mas del 70 % de las exportaciones argentinas. (F - 2).

Son tres los centros de mayor importancia que participan en los embarques y por los que se canaliza toda la exportación de granos gruesos; Rosafé, Buenos Aires y Bahía Blanca. La zona Rosafé embarca mas del 58 % del total le sigue Bahía Blanca con el 20 % y por último Buenos Aires con el 15 %. Año tras año varían los problemas tanto de acceso a estas zonas de distribución como la navegabilidad de los ríos y canales que las relacionan con las rutas marítimas.

Debido a las limitaciones comentadas tanto en lo que se refiere a las profundidades admitidas por los puertos y canales, es que los grandes graneleros (PANAMAX) no pueden efectuar carga completa en el complejo portuario argentino de los ríos Paraná y del Plata. Por ello es que deben recurrir a distintas alternativas (F - 9) que se pueden sintetizar así:

a.- Zona de Escobar, al sur de las curvas del Paraná de las Palmas, donde la empresa Delbene utiliza transbordadores flotantes para llegar a un calado máximo de 32' aproximadamente, o sea ganando 2' con respecto a Rosario. Pero todo dependerá finalmente de la profundidad que pueda mantenerse en el canal Mitre.

b.- Zona Alfa, donde, en el río en aguas cercanas a Montevideo, se realiza la operación denominada "top off" con buques y barcas especiales, pudiendose completar los PANAMAX hasta unos 40 '. Este sistema no es visto con buenos ojos en el Uruguay, que seguramente preferiría el completamiento en Montevideo. Tiene el inconveniente de posibles demoras por mal tiempo en el río.

c.- Puerto de Buenos Aires; se puede completar a 32' pero es muy costoso por el uso de remolcador y práctico.

d.- Puerto de Quequén; también posibilita completar hasta 32'.

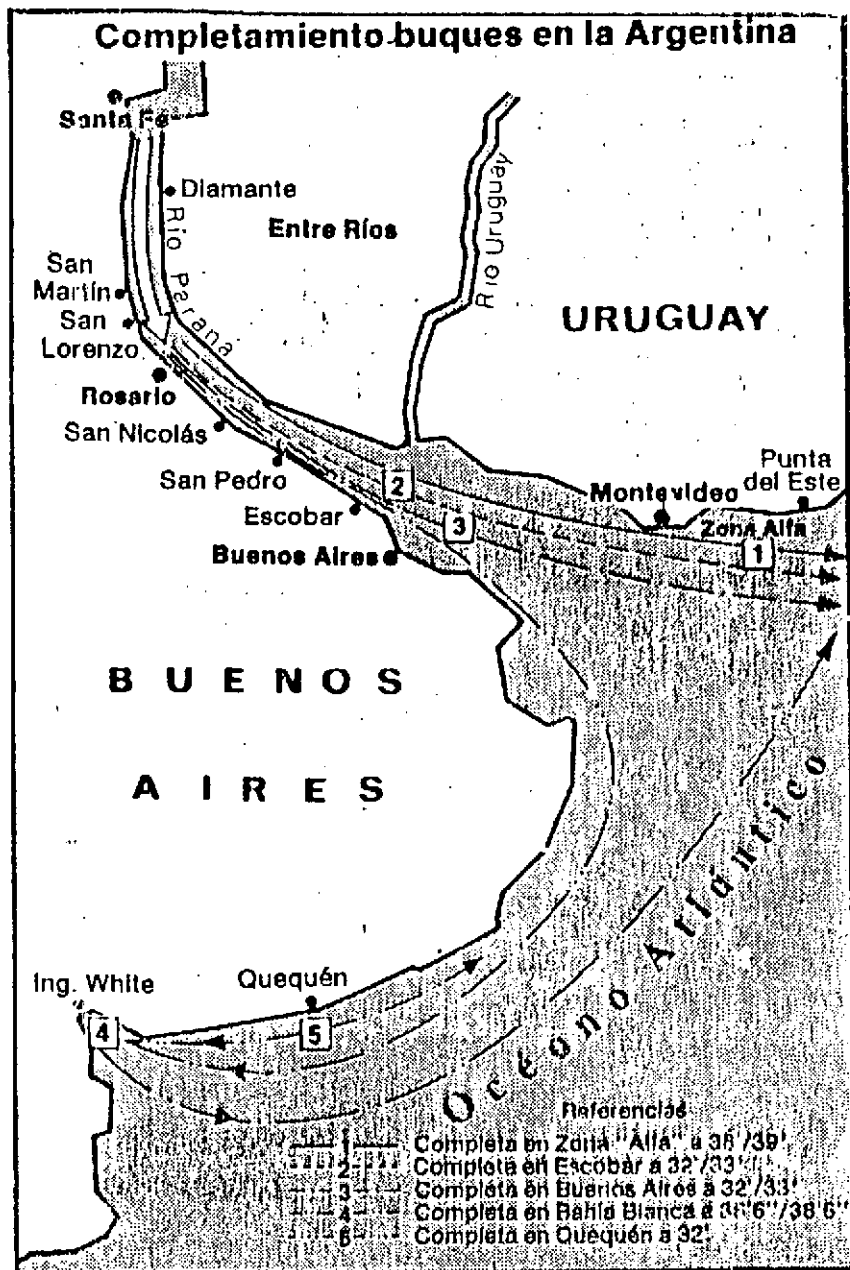


Figura 9

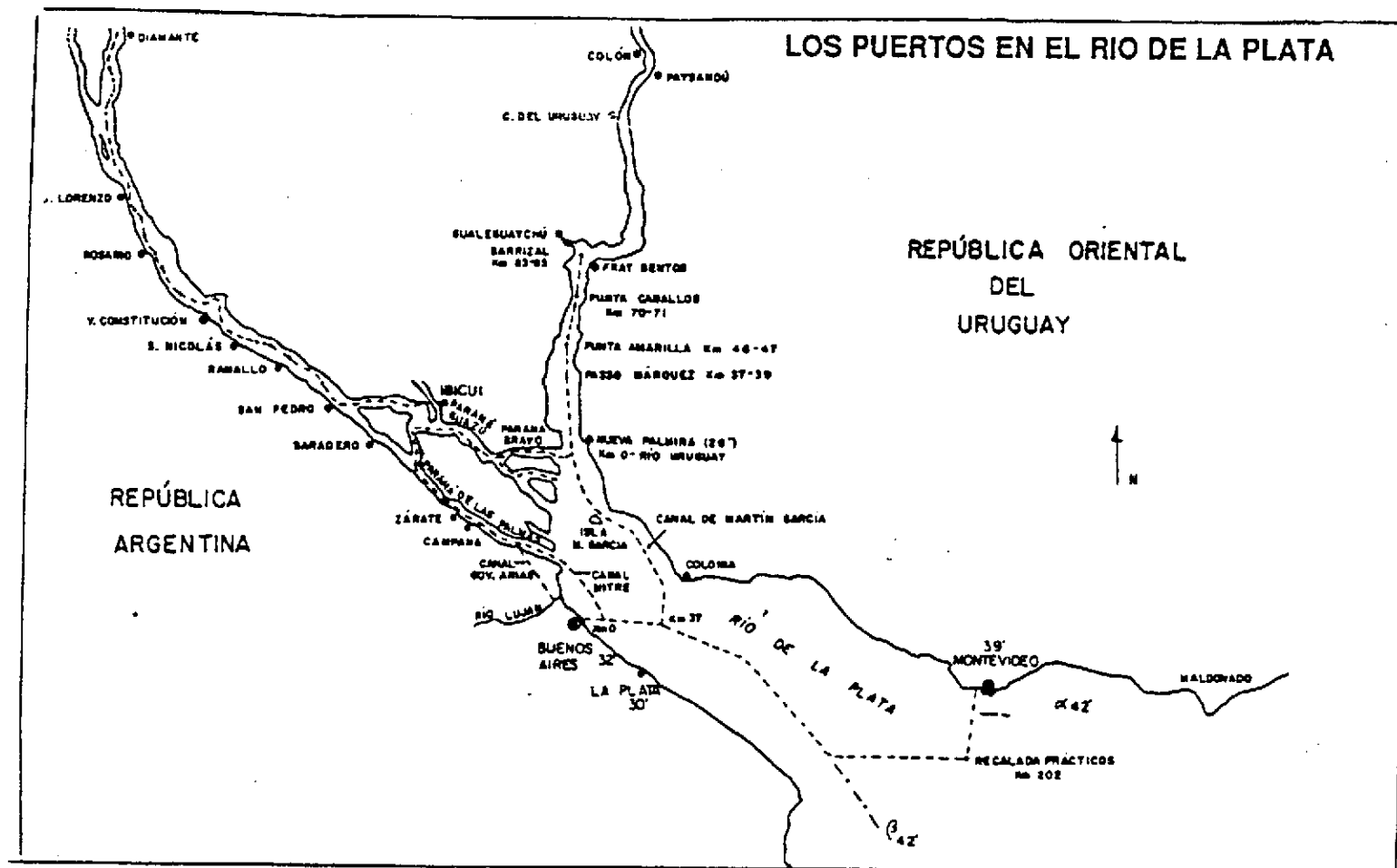


Figura 10

e.- Zona de Bahía Blanca, tanto en Ingeniero White o Puerto Rosales, donde el reciente plan de dragado posibilita superar los 40' de calado. Sus mayores inconvenientes son los 90 Km de canales a navegar y su ubicación periférica respecto de la Pampa Húmeda. Sin embargo la privatización del ferrocarril a Rosario (Ferroexpreso pampeano) abre nuevas posibilidades al puerto.

9. LA OPCIÓN DE PUERTOS EXTRANJEROS

A medida que se avancen en los procesos económicos de integración (MERCOSUR), se podrá ir considerando la posibilidad de utilizar puertos de países vecinos, cuyas condiciones geográficas sean superiores a la de los puertos argentinos. En la actualidad las opciones podrían ser:

a. Puertos uruguayos: Montevideo, ofrecido como puerto de reexportación y no como puerto libre, bien dragado puede llegar a profundidades muy cercanas a 40'. Nueva Palmira, puerto preparado para la transferencia fluvio-marítima (barcaza-buque) puede operar con Buques tipo PANAMAX a 32' pero ofrece el inconveniente de un paso determinante de 23,5' en el canal Martín García. Recientes notas reversales entre los presidentes Menem y Lacalle han acordado que el dragado de todo este canal a 32' sea licitado a través de la Comisión Mixta del Río de La Plata. (F - 10).

Otra posibilidad que estudia el gobierno oriental es la construcción de un puerto profundo (45') en la Laguna de Rocha, en inmejorable situación en la boca del río de la Plata.

b. Puertos brasileños: Brasil posee 7.400 Km de costas y varios puertos profundos o semi-profundos. Entre ellos los que mas interesan a este estudio son Santos, Paranaguá, Porto Alegre y Río Grande.

Por sus capacidades es Santos el puerto mas importante, probable puerto terminal de supercontenedores para la costa Este de Sudamérica. Paranaguá prácticamente utilizado por Paraguay, está saturado. Porto Alegre no tiene profundidades atractivas, que si tiene el puerto profundo de Río Grande, a pesar de algunos problemas de embancamiento. Este puerto podría ser utilizado para completamiento de graneles destinados al hemisferio Norte. (F - 11).

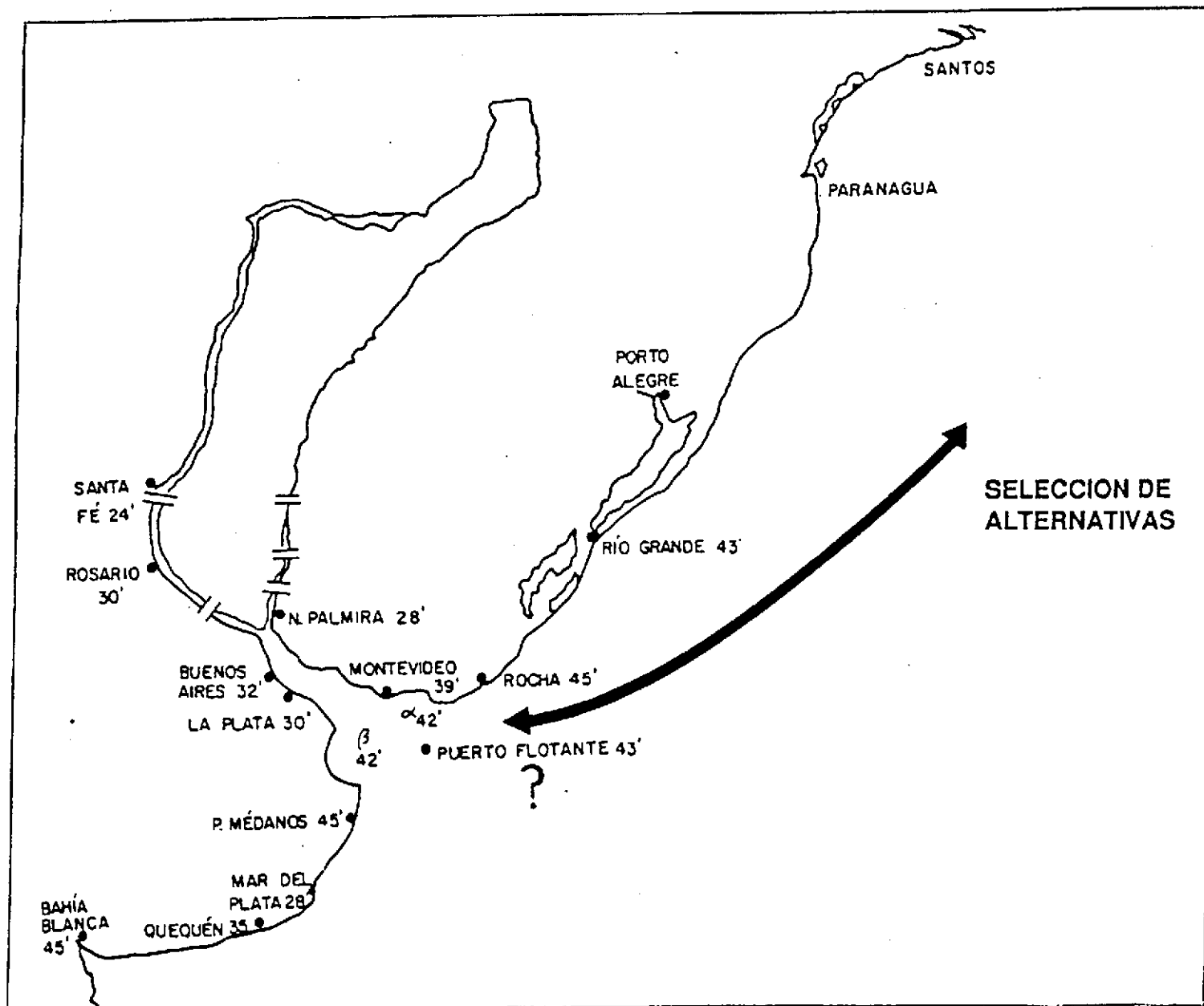
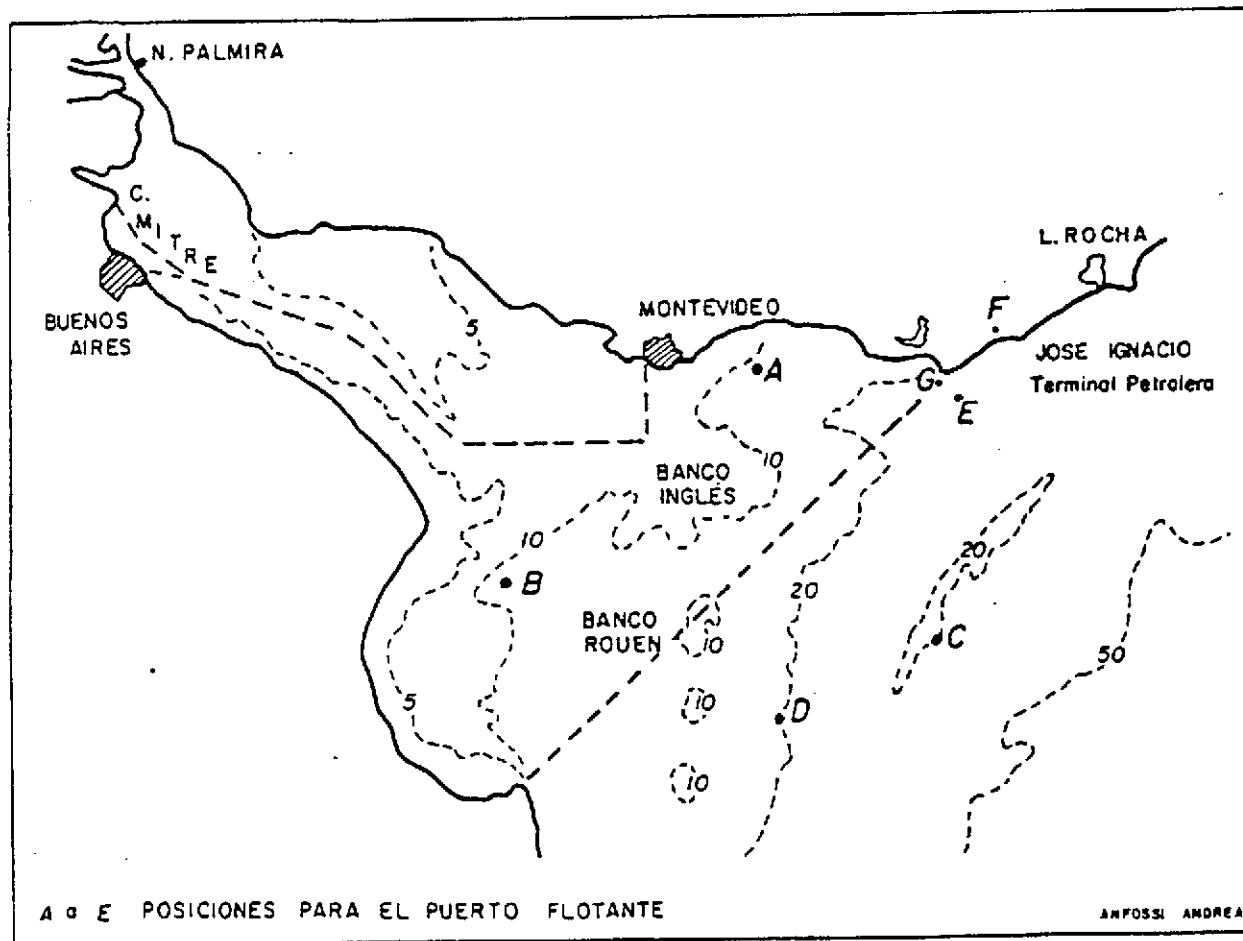


Figura 11



EL
PUERTO
FLOTANTE

Figura 7

Figura 12

Finalmente, para el proyecto Hidrevía Paraguay- Paraná, Brasil propuso la construcción de un gran puerto isla en la boca del río de la Plata, idea que no ha sido descartada, pero cuya concreción requeriría previas e importantes negociaciones. (F-12).

a. Puertos chilenos: Shangai está ubicada en el Nadir de Buenos Aires. Su longitud es 120° Este, en tanto que la capital argentina está en el meridiano 60° W, o sea que entre ambas ciudades hay 180° , la mitad del globo y, el camino marítimo resulta mas corto, pues para salir por el Pacífico primero hay que atravesar nuestro país, la cordillera y Chile. Además la navegación por el Atlántico y el Índico ofrece muchas alternativas para ventas de granos de oportunidad, "cross trade", reparaciones y reabastecimientos, que la solitaria ruta por el Pacífico (F-13).

La salida por puertos chilenos puede tener ventajas para el Noroeste argentino (NOA). pero habrá que remontar la cordillera hasta alturas cercanas a 6.000 m., para caer en el "pelo de aridez del mundo", los desiertos de Tarapacá y Atacama, con el ferrocarril que pasando por Socompa solo conduce 4 vagones de trocha angosta. Es decir que no hay posibilidades para grandes cargas masivas. La reciente apertura del paso de Jama, en Jujuy puede significar nuevas posibilidades que parecen ser solo rentables para tráfico del área señalada.

Las mejores posibilidades para utilizar puertos chilenos siguen siendo las del puerto de Valparaíso y puertos mas al Sur, con la apertura de nuevos pases y la terminación de ferrocarril que puede unir la zona de Valdivia y Puerto Montt con Bahía Blanca y San Antonio Este.

d.- Puertos peruanos: Ilho, Mollendo y Matarani son puertos posibles de utilizar de concluirse, como está previsto, el llamado "ferrocarril de los libertadores" que unirá en 24 hs. Buenos Aires con la Paz, continuará hasta Guayquil, sobre el lago Titicaca, trasbordo hasta Puno en Perú y de allí a los puertos indicados, solo con el cambio de trocha. Este tráfico puede ser interesante con destino en la costa Oeste de América.

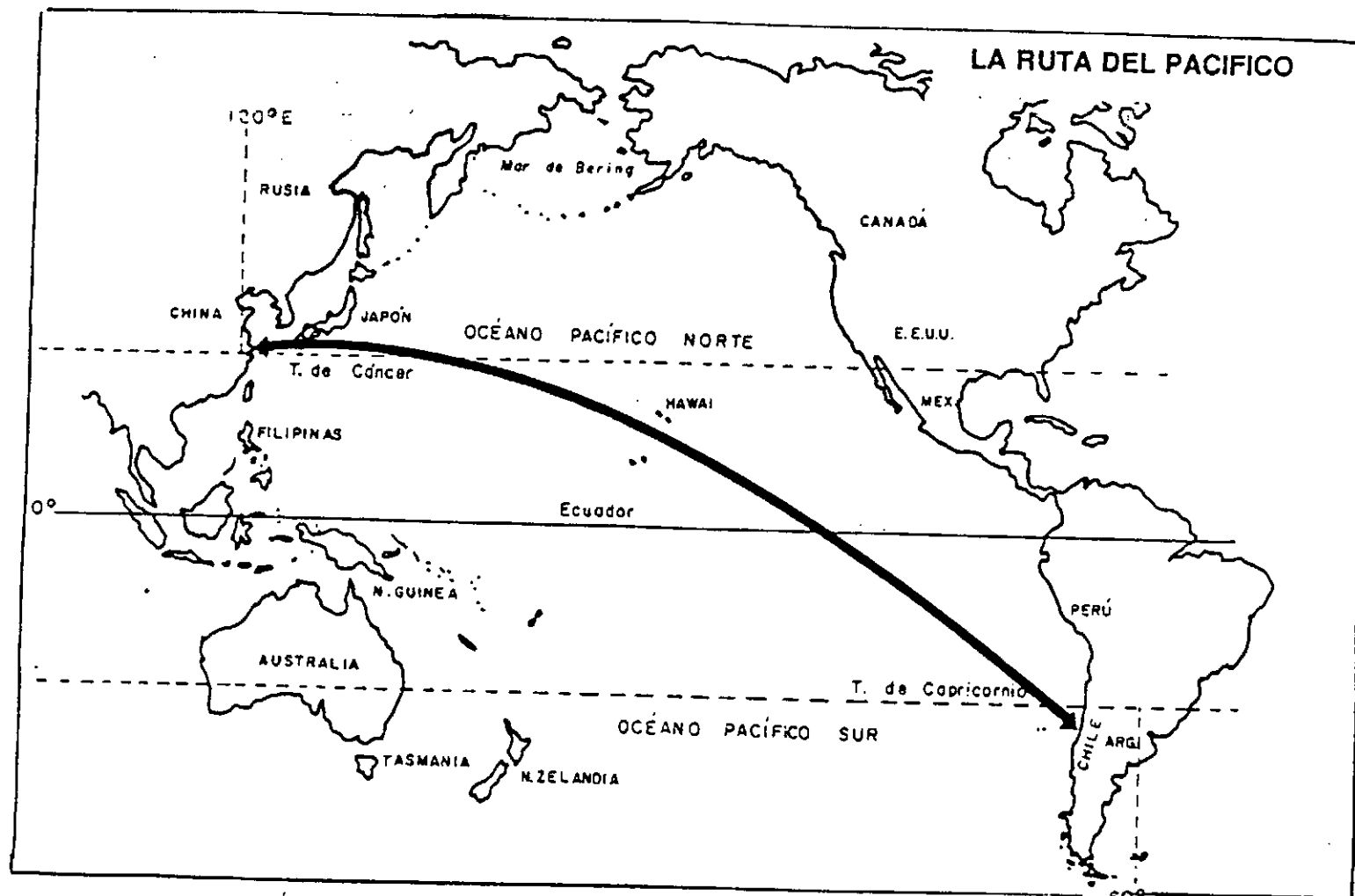


Figura 13

9. LA ELECCION DE ALTERNATIVA

A las distintas alternativas anteriormente señaladas, tanto en el país como en el extranjero cabría agregar los proyectos del puerto de aguas profundas en Punta Médanos, del dragado a 42' del Paraná hasta Rosario del Capitán de Ultramar Brune Pellizzetti y del canal de Punta Indio hasta el punto o zona β de similares posibilidades que el punto α pero claramente mas cerca de aguas próximas a nuestras costas. (F-10).

La elección de alternativas no dependerá de decisiones unilaterales gubernamentales; serán los armadores y los exportadores quienes elegirán y lo harán en base a la geografía (canales, profundidades, maniobrabilidad) y a los costos (distancias, tiempos y eficacia de los servicios). La figura F-11 pretende mostrar las variantes ante las que en el futuro, suponiendo que todas las alternativas mencionadas están disponibles, deberá elegirse para la carga de los grandes graneleros que arriben o partan de nuestro país.

Sin duda, el factor que puede tener mayor incidencia será la eficiencia del puerto.

A continuación se asentarán las capacidades y condicionantes de los puertos de la provincia de Buenos Aires.

10. REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

- B - 1 ; ALVAREZ- BAQUELA-SALAS; "Puertos y vias navegables". Ed. Especial Industria Naval. Bs. As. 1977.
- B - 2 ; CENTRO NAVAL; "La Hidrovia Paraguay-Paraná. Factor de Integración " Boletín del Centro Naval Suplemento No 763 -G-11. Bs. As. 1991.
- B - 3 ; ARMADA ARGENTINA. Servicio de Hidrografía Naval, "Derrotero Argentino" Parte I; Rio de la Plata. Bs. As. 1985.
- B - 4 ; ARMADA ARGENTINA. Servicio de Hidrografía Naval. "Derrotero Argentino " Parte II; Costa del Atlántico. Bs. As. 1991
- B - 5 ; CENTRO MARITIMO DE ARMADORES ARGENTINOS; "Anuario 1990". Bs.As.1991.
- B - 6 ; ESCUELA DE GUERRA NAVAL; Puertos fluviales y de Ultramar de la Cuenca del río de la Plata". Bs. As. 1989.
- B - 7 ; FRAGA JORGE ALBERTO; "El Sistema del Plata. Visión geopolítica" en Boletín del Centro Naval. Suplemento No 763-G-11-. Bs. As. 1991.
- B - 8 ; GPA; "Guía portuaria GPA. Bs. As. 1990
- B - 9 ; S/N; "Puertos". La Nación. Octubre 1987. Bs. As.
- B - 10; MORELL FRANCISCO; "El ámbito marítimo argentino". Fundación Argentina de Estudios Marítimos (FAEM). Bs.As.Bs. As. 1979.
- B - 11; SECRETARIA DE INTERESES MARITIMOS; "Complejo portuario de ultramar de aguas profundas". Bs. As. 1980.
- B -12; TARAMASCH PEDRO; "Razones por las que se decidió profundizar la Ría" Delegación del Centro Naval. Bahía Blanca . 1989.
- B - 13; URIEN BERRI JORGE; "Puertos". La Nación. Bs. As. 1987.
- B - 14; ESCUELA DE GUERRA NAVAL; "Posibilidades portuarias para el comercio argentino en el futuro. Bs. As. 1990.