SEMINARIO DE CRITICA – AÑO 1999

N°97

"Historia del Río de la Plata"

Autores: Horacio Pando y Olga Vitalli.

Comentaristas:
Juan Manuel Borthagaray
María M. Lupano

Mayo de 1999

HISTORIA DEL RIO DE LA PLATA

OLGA VITALLI Y HORACIO J. PANDO

BUENOS AIRES-1999

INSTITUTO SUPERIOR DE URBANISMO

FADU-UBA

INDICE DE HISTORIA DEL RIO DE LA PLATA.

I INTRODUCCIÓN

Las grandes ciudades históricas y sus ríos.

Relevancia del Río de la Plata en todas sus épocas.

Marco físico. La Cuenca del Plata.

Marco Histórico.

La Edad Moderna

II ETAPA INDIANA O DE CONSOLIDACIÓN.

El río de La Plata durante la conquista europea.

Conflicto Hispano-Portugués

Historia del SXVI.

El río en los SXVII y XVIII.

El Litoral.

III- LA REVOLUCIÓN INDUSTRIAL EN EL RIO DE LA PLATA.

La Revolución Industrial en Europa.

Transferencia al Río de la Plata.

Los cambios en la navegación y el comercio. Conflictos navales en la región durante el SXIX.

IV- LA EDAD TÉCNICA.

La revolución tecnológica del SXX.

Crecimiento de Buenos Aíres y Montevideo.

Los puertos.

El de Buenos Aires.

El de Montevideo.

Los puertos menores en las dos costas.

V- EL FUTURO DEL RIO DE LA PLATA.

El Mercosur.

Mega-Obras para el futuro.

Proyecto de Ampliación de Puerto Nuevo.

Hidrovía Paraguay-Paraná.

La aeroisla.

Las tierras emergentes.

El impacto ambiental

El centro fluvial de Sudamérica.

VI- FIN DEL TRABAJO.

Lunes 17 de Mayo de 1999

HISTORIA DEL RIO DE LA PLATA.

I- INTRODUCCION

El Río de la Plata forma con el territorio costero un sistema regional de suma importancia histórica en el mundo futuro, que a su vez integra a dos países Uruguay y Argentina.

Así como es novedoso el estudio del Río de la Plata como territorio también lo es el de su historia. Conocemos tres ensayos pioneros en el tema: BIOGRAFIA

DEL PARANA de Miguel Albornoz e HISTORIAS DEL RIO DE LA PLATA de Roberto Hosne sin olvidar de Rodolfo Puiggros la HISTORIA ECONOMICA DEL RIO DE LA PLATA QUE SE CORTA EN LA Guerra del Paraguay.

¿Qué es la historia de un río? Un río es un hecho geográfico constituido por una masa de agua grande o pequeña que circula en un territorio *(un camino que anda,* Pascal), se define por las costas u **orillas que delimitan** y separan el agua y la tierra y la profundidad de esta ultima que une las orillas, que es siempre variable. Todos estos ejemplos forman parte de un mismo sistema de tal forma que hablar del río es hablar simultáneamente de las dos áreas secas que lo conforman y del fondo, además: de las acciones antrópicas que se van desarrollando con el tiempo, en esa región y las interrelaciones entre todas las partes. El recorte de agua sin la tierra no tendría un significado profundo pero con ella se convierte en fuente de transportes, uso para mantener la vida, evacuación de desechos, ocio y diversión, paisaje y cultura, el río define e integra la región, que muchas veces toma el nombre del mismo río, otorgándole una forma diferente y mas rica.

El Río de la Plata no esta suelto y aislado, tiene además otras condiciones porque es el resultado de poderosos afluentes y la cabeza; entrada y salida, de un inmenso territorio fluvial que abarca cuatro países y dos lenguas internacionales, español y portugués. Muchos autores lo

calificaron como Estuario, Mar, Golfo, Bahía y Río con estuario y recién en 1949 se define en la Comisión de Limites Argentino-Uruguaya se define propiamente como un río.

Los Ingleses durante la ultima guerra mundial quisieron asentar una base naval-militar en el (a raíz de la persecución y hundimiento del Acorazado V. Spee) alegando que no era un río interior sino un mar abierto. Estas distintas posiciones pueden discutir a los países ribereños la soberanía, una cosa es que sea un río propiedad de los dos países y otra un estuario, bahía o golfo que tiene un carácter internacional (I. Ruiz Moreno).

Hasta ahora nos hemos dirigido a la identidad de la Región integral del río, con su masa de agua y sus dos hinterland que pertenecen a naciones diferentes.

Pero esto no habla de la historia de ese sistema. Para que haya historia de una persona o una sociedad debe haber Proyecto, algo que solo el hombre puede realizar, y luego un tiempo de realización, de implementación, temporalidad que llamamos historia.

En el Río de la Plata vamos a hablar de tres proyectos históricos:

a- el primero el fundacional o sea la localización, exploración del territorio y luego de los asentamientos humanos. Su desarrollo hasta conseguir los mecanismo internos socio-culturales que lo hacen una entidad histórica integrada con el mundo que comienza a planetizarse.

b- El segundo proyecto se refiere a la primera Revolución Tecnológico-Industrial de los europeos que empieza a dominar el mundo. Se une al proyecto de libertad y autonomía y la conformación de Estados Nacionales.

c- El ultimo durante la posguerra de la Segunda Guerra Mundial con el dominio de la Era Tecnológica (Aron) y la integración regional camino a la globalización que empieza con la economía.

Estos tres proyectos que son los que han hecho historia en la Región del Río de la Plata son los que vamos a desarrollar en adelante.

Las grandes ciudades históricas y sus dos.

Es oportuno recordar que los ríos, sobretodo los grandes han potenciado ciudades importantes y han cobijado culturas valiosas, su mérito no era solo el de abastecimiento de agua: tomamos como ejemplo el Nilo y el Cairo, Babilonia y el Eufrates, Bombay y el Ganges, el Tamesis y Londres, el Sena y Paris, otros muy extensos dieron origen en todo su largo a múltiples ciudades como el Rhin en el centro de Europa. En toda America con tres grandes ríos, solo uno tuvo un destino político-social semejante a aquellos grandes de la historia; nuestro Río de la Plata y no en cambio el Amazonas ni el Tennesse. Las ciudades cosieras de las bandas oriental y occidental del Plata y su río han conformado una estructura única, un sistema, con dos caras, la terrea y la acuática, y un destino común.

Advertimos que el río tiene toda una evolución física anterior al asentamiento del hombre en sus márgenes que es fundamental tenerla en cuenta, hay un proceso geológico que va conformando su lecho y orillas y una dinámica de la naturaleza donde talla su cauce y acumula sedimentos que vienen de muy lejos, y que lo sigue haciendo. Los vientos y las aguas superficiales, subterráneas y aéreas hacen el resto. Desplaza un volumen de líquido variable que puede tomar dimensiones increíbles de m3 por segundo según la estación del año. Esta etapa ha sido muy bien estudiada por geólogos argentinos que dan un acertado aporte científico al uso y al futuro del río.

También tiene un sentido múltiple, por una parte de navegación no solo entre las orillas sino internacional con el comercio de ultramar, siguiendo sus corrientes que son mas o menos rápidas hacia el mar y hasta frenadas en su libre escurrimiento por los vientos y las mareas que se le oponen, esto ultimo por otra parte puede provocar inundaciones de sus costas y de hecho es un problema.

Relevancia del Río de la Plata en todas sus épocas.

Es el río mas ancho y el más corto del mundo y a sus otras cualidades puede añadirse hoy la contradicción de que es la “cloaca de America” como dijera en el 1930 el Ing. J. Allende Posse. Por supuesto que el sistema Río de la Plata Paraná tiene sus peculiaridades en todos los aspectos recién descriptos como veremos.

Centro de gravedad de cada país y de la región, el sistema del Plata es internacional en su realidad y gravita decididamente tanto en Uruguay como en Argentina. Quizás mas en el primero cuya costa involucra al país entero en Argentina en cambio es una costa mas pequeña con el resto del país, un 10% aproximadamente, pero tiene la aglomeración humana mas grande del país, un 30%.

En las diferentes etapas por las cuales pasaron las sociedades de ambas márgenes, señalamos tres proyectos históricos, nuestro río siempre fue un elemento dominante, exageradamente quitas, y cada vez lo es mas por la creciente integración a su cuenca y consecuentemente al resto de países que forran el cono sur de Sudamérica.

Marco Físico: La Cuenca Del Plata.

El Río de la Plata se inserta en el enorme sistema hídrico de la Cuenca del Plata con un potencial histórico muy fuerte (v.f.). Esta es una de las seis más grandes áreas del Mundo como reservorio de alimentos y la primera en reservas hidroeléctricas[1]. Su superficie es de unos 3,5 a 4 millones de km2 y su población, que es de 60.000.Q00 millones de habitantes, crece en un millón de habitantes anuales. Es una de las tras cuencas mas grandes de America junto con el Amazonas y el Missisipi. Sus principales

[1] Existen ya: Itaipu en el Paraná que son de Brasil- Paraguay, Yaciretá también en el Paraná de Argentina y Paraguay
y *Salto Grande en Uruguay* de Argentina y Uruguay.

tramos fluviales son el Paraguay con sus afluentes Bermejo y Desaguadero, el Paraná con el Tiete y Paranaiba, el Uruguay y el Plata. El río es de agua tropical y pertenece a una zona templada a la latitud sur de 35°.

El **Río de la Plata** esta conformado por:

+ el **Alto Paraná** que corre hasta el encuentro con el Paraguay y nace en el Brasil en los ríos Paranaiba y Río Grande, se desliza encajonado por la meseta Misionera y abajo de Posadas el suelo se hace rocoso y corre formando rápidos como el de Apipe. En Corrientes se ensancha hasta unos 3 Km. con islas grandes como Talavera, Apipe Grande y Yaciretá, con posibilidades de embalses en parte ya concretados. En el Iguazú forma las conocidas cataratas.

+ el **Paraguay** nace en el Matto Grosso a los 14° de latitud sud, y corre en su primera parte en un territorio bajo y anegadizo, el Gran Pantanal o Xarayes. En su segundo tramo y con el aporte del Pilcomayo se hace sinuoso y con islitas, aunque navegable. El otro afluente es el Desaguadero.

+ el **Parana** que acumula las aguas del Alto Paraná, el Paraguay y el Bermejo de aguas rojizas y llega a Tres Bocas. Tiene tres partes. La margen izquierda (Corriente y Entre Ríos hasta Diamante) es una barranca continua y elevada. En la otra Chaco y Santa Fe es baja la sección media es al sur hasta Rosario y la sección inferior al sur dé esta ciudad. El Paraná tiene una cuenca de 1.600.000 km2 y un caudal que oscila entre un máximo de 45.000 m3/seg. y una minima de 6.200.

+ El río **Uruguay** no pertenece a este sistema y nace en Brasil en Sierra do Mar. Su curso superior es sinuoso y de riberas rocosas y abruptas como Salto Grande o Mocona y también Salto Chico, con una calda de 25 metros donde esta la represa. Es navegable desde Concordia. El Bajo Uruguay corre desde Concepción del Uruguay lleno de islas. En la confluencia con Gualeguaychu es espacioso, recto, ancho y sin islas. Termina en el Paraná Bravo.

El Río de la Plata es importante por varias razones. Comienza en donde desemboca el Uruguay y nace el Delta del Paraná hasta una línea trazada desde Punta del Este al Cabo San Antonio. El largo es de 290 Km. y el ancho de 220[2]. Ribas dice que su largo original era de 640 km y que el Paraná le ha quitado 320 con su Delta. Tiene tres secciones:

+ el **Río de la Plata Superior,** hasta una línea que corre desde Punta Lara a la ciudad de Colonia. Es de agua dulce y color achocolatado y esta cubierto por un banco poco profundo llamado paradójicamente Playa Honda

+ el **Río de la Plata Medio** va hasta la línea trazada entre Punta piedras- Montevideo y ocupa la mayor superficie del río.

+ el **Inferior** a partir de esta ultima línea hasta la que llega al océano, Punta del Este-San Antonio.

LOS RIOS DEL SISTEMA DEL PLATA-PARANA.

	Longitud	caudal
PARAGUAY	**2.600 km.**	**3.700 M3/S**
Bermejo		
Desaguadero		
PARANA	**4.200 km.**	**17.000 m3/seg**
Paranaiba		
Tiete		
URUGUAY	**1.900 km.**	**4.600 m3/s**
RIO DE LA PLATA.	**290 km.**	**21.000 m3/s**

Hasta 100 km en el océano se percibe el agua del río. Por el medio del mismo pasa la línea de limites y no corre por el *tahlweg*[3] porque lo haría muy cerca de Uruguay. Son dos riberas geológicamente diferentes (v.f.), la oriental rocosa *(que viene* a mucha profundidad de la Cordillera de los

[2] Ribas dice que su largo original era de 640 km y que el Paraná le ha quitado 320 con su Delta.
[3] La parte mas profunda de un río.

Andes) y la occidental de barro y baja. El nivel del agua depende más que de las mareas de los vientos. La **Sudestada** del SE. inunda la costa Argentina y es un viento húmedo y frío, muy persistente, en cambio el **Pampero** del sudoeste es cálido y arrachado (de mas de 100 km/hora) que barre el Uruguay sin problemas para sus costas.

Marcó Histórico Del Rió De La Plata.

La Edad Moderna.

El debut histórico del Río de la Plata se inserta en la gran corriente de la historia europea que comienza a dominar el planeta con su expansión globalizadora. Europa vivió un momento excepcional dentro de la historia del mundo, una explosión de posibilidades sociales en un área limitada por pocos países y que los historiadores han llamado la EDAD **MODERNA.** Ese es el marco en el cual nació el Río de la Plata, urge entonces definirlo.
Max Weber en la ETICA PROTESTANTE Y LA FORMACIÓN DEL CAPITALISMO define como el efecto mas profundo de la Edad Moderna el cambio de **"perspectiva del mundo",** weltanschaung, al pasar de una Edad Teocentrica a otra en donde lo que interesa es el Mundo, la Naturaleza, la tierra o sea una baja de los ideales a la realidad concreta. Pasan varias cosas concretas dentro de este cambio global.
Una **Revolución Comercial** se produce en la Edad Moderna con la triunfante clase social de la *Burguesía* (población de los Burgos o ciudades medievales), de intercambios económicos intensos. Son algunos logros de la época: las relaciones con el Lejano Oriente (Marco Polo y las Cruzadas), una seguridad generalizada sobre todo en los caminos frente a los salteadores, un crecimiento poblacional luego de la devastadora Peste Negra y un florecimiento increíble de la Vida Urbana, con las Ciudades Episcopales y los Burgos Laicos.

Es una fase economice **proto-capitalista.** Caracterizada por el renacimiento del comercio, los prestamos a interés, expansión de las ciudades y crecimiento del valor de la tierra (bien de raíces medievales), el afán de lucro y el enriquecimiento creciente de financistas y comerciantes.

Otro factor relevante fue el de la creación de los *Estados Nacionales* bajo el poder de los Reyes que para esto deben enfrentan a los señores feudales y los recluyen en las "Cortes" (Versalles, Escorial), fundando los Estados Modernos (Maquiavelo), y el pacto de la Burguesía con la Monarquía excluyendo a la nobleza, algo que afecta profundamente a la Conquista de America.

En los Siglos XIII y XIV se produce en Europa y solamente en ella, la Segunda Revolución Tecnológica[4] una fuerza explosiva de dominio de la naturaleza y del mundo por el hombre. Se desarrolla con diversas características y por último con una potencia expansiva de esa región sobre todo el Planeta que culmina con el IMPERIALISMO de fin de Siglo y la ultima de las tres Revoluciones Industriales. Con esta expansión europea comienza la Globalización del Mundo que es la actualmente vigente aunque en otra fase diferente.

La historia económica centrada en el emerger y dominio del Capitalismo pasa por distintas etapas: primero el *Mercantilismo o Pre-capitalismo,* luego por el *Capitalismo Comercial* y por último por el *Capitalismo Industrial o tecnológico.*

II- ETAPA INDIANA O DE CONSOLIDACIÓN.

El Rió De La Plata Durante La Conquista Europea.

Ya en su tercer viaje Colon sabe que la tierra firme a la cual había llegado

[4] *La primera* Revolución Tecnológica sucedió en el 8.000 A. C. en la Época Neolítica.

no es el Catay ni el Cipango sino un Mundus Novus (fig. 1). Por su parte Balboa atraviesa el itsmo de Panamá y descubre un nuevo mar, el *Mar del Sud* (el Océano Pacifico). Se va formando cada vez más una imagen entre los exploradores de un continente que se interpone entre las pretendidas Molucas, a la cual accedían los Portugueses navegando en sentido contrario por el este desde 1497.

Colon en su cuarto viaje costea la America Central buscando el límite norte de ese continente nuevo. El objetivo era siempre el primitivo de llegar a las Molucas y a las codiciadas especias. En este punto es donde aparece **Juan Díaz de Solís**[5] que es encomendado por la Corona Española para navegar por el Oriente *(en* 1512), ruta a la cual *se* opone Portugal y obliga *en* 1514 a emprender la expedición por Occidente para fijar entre otros objetivos la reciente línea de **Tordesillas,** meridiano convenido para dividir el mundo entre ambas potencias cada vez mas litigantes. Para esto Solís, según los conocimientos irreales del momento, debe ir al sur y encontrar el Mar del Sur de Balboa y volver al Atlántico por el norte y en su camino fijar la línea de Tordesillas. Esta es una empresa exclusiva de la Corona que pone tres pequeños barcos y enrola la tripulación (8. X. 1515). Es así como entre enero y febrero de ese año llega a un "Mar **Dulce"** pero que no era el de Balboa, al sur del cabo de Santa María, o sea a la entrada del **Río de la Plata.**

Conflicto hispano-portugués.

Las dos potencias que explotaron las tecnologías navales de Europa: España y Portugal, ya con Estados Nacionales propios, se enfrentan en el periodo de la expansión por el dominio del mundo, especialmente por el territorio de America y por definir sus límites. Tres intervenciones Papales tratan de delimitar las posesiones:

[5] Es piloto Mayor desde la muerte de Américo Vespucio, Sevillano nacido en Lebreja según algunos v para otros Portugués.

1. Tratado de Alcaçobas.
2. Bula Intercetera.
3. Tratado de Tordesillas.

Las fronteras del Río de la Plata pueden considerarse como “calientes” a raíz de este problema aunque por un corto lapso a partir de 1580 (la fecha de fundación de Buenos Aires) se unen los dos reinos bajo la monarquía de Felipe II de la Casa de Austria.

La exploración del Río de la Plata estuvo signada por un clima de secreto y misterio. Los Portugueses practicaban un “sigilo nacional” por el cual no se hablaba del tema de la navegación delante de extranjeros, Lisboa y sobretodo Sangres estaba infectada por espías de la Corona Española y lo mismo sucedía con Cádiz y los espías Portugueses. El tema de los “Portulanos” (planos) era otro secreto muy bien guardado porque tenían informaciones muy valiosas de mundos desconocidos.

En el mismo río la situación era explosiva, los Portugueses avanzaban con sus “fronteras flexibles”, concientización que llevo a extender sus fronteras por todo el centro de Sudamérica y que todavía mantenían los geopolíticos Brasileros. Esto llevo a conflictos con nuestros país en décadas pasadas, no olvidemos que Perón construyo muchos hospitales en Corrientes en previsión de conflictos armados con Brasil. Afortunadamente esto esta superado y no poco ha contribuido a esto la nueva óptica del Mercosur.

Historia Del SXVI.

Se sospecha, aunque no esta comprobado, que **Américo Vespucio** llego el primero al sur de America y paso por el río de La Plata, lo que si es seguro es que llego al Brasil (1501). Los portugueses llegan también, aparentemente, en 1514 al Cabo Santa María punto de referencia para la entrada del **Río de la Plata.** La Corte de España esta preocupada por esta

llegada de los Portugueses al río y manda a **Juan Díaz de Solís** a explorar Sudamérica y buscar un paso que comunique con el Océano Pacifico para llegar al Perú. En el 20.1.1516[6] avista el Monte-video y luego la isla de Martín García[7]. En el Arroyo de *las Vacas* es muerto por los indios Charruas y según la tradición comido por ellos, en un caso de antropofagia ritual, cosa esta que tampoco es segura. Hay otras versiones del hecho, según **González Fernández de Oviedo,** que llega a America en el año 1512 y luego vuelve en 1515, por su parte **Diego de Alvear** sostiene lo de ambos viajes pero la primera fecha es de 1508. **Diego García** afirma que el descubrió en 1512 el río. Los Portugueses por su parte dicen que el descubrimiento lo realizaron en 1516 **Cristóbal de Haro y Nuño Manuel,** este último puede haber hecho el descubrimiento en 1506. Levillier y Pohl sostienen que el verdadero descubridor fue **Américo Vespucio** en su tercer viaje al servicio de Portugal en 1502. Dos tripulantes notorios de estas expediciones son **Francisco del Puerto y Alejo García.** El primero dará años mas tarde muy buenas informaciones sobre el Río de la Plata. El último tiene noticias del Rey Blanco y lo busca en 1521. Las naves de Solís se vuelven a España y una de ellas se hunde en Santa Catalina donde queda este Alejo García.

García viaja a las Sierras del Plata en 1521 con cinco compañeros, de los 17 que quedan del naufragio y que el lidera, y muchos indios. Buscan según informaciones de los indios un **Reino de la Plata** con un rey cubierto de Plata o sea el Rey *Blanco,* una leyenda copiada del Dorado y que se presume que puede ser la ciudad de **Potosí.** Entran al Chaco y llegan a los Andes donde encuentran metales preciosos precisamente de **Potosí.** Los indios cargan con el tesoro pero son muertos por otras tribus y luego de un viaje muy largo algunos Guaranies llegan a Santa Catalina.

Los nombres del río cambiaron mucho antes de estabilizarse como lo bautizo Gaboto como Río de la Plata en 1527, que traslada el nombre del río Paraguay al actual, los Indios lo llamaban Paranaguazu (Río como

[6] El P. Guevara y Herrera dan como fecha el 1515.
[7] *Se llama Martín* García en honor de un tripulante que murió en la isla.

mar). Anteriormente Solís lo llamo Mar Dulce, Pigafetta a su vez Río de Solís, Magallanes San Cristóbal. En un mapa de Andrés Homem 1559, llama a la boca del rio Mare Argentei, y Sanson en su mapa de 1691 lo llama Río Paraguay y la desembocadura Mar del Paraguay. Más dramáticamente el P. Lozano lo llamo Río de la Traición por la sanguinaria muerte de Solís. Los europeos le dieron el nombre de Río Jordan en sus mapas 1502 al 1536 en más de siete planos y desde 1536 aparece en las cartografías con su nombre definitivo.

Magallanes, de nacionalidad Portuguesa, llega en 1520 al Mar Dulce (así como lo bautizo Solís) con cinco naves grandes y otras menores y 250 tripulantes. Financia su viaje por cuenta del Rey y de Cristóbal de Haro en ruta hacia el Maluco por un paso a buscar en el Mundus Novus (así llamado ahora reconociendo que no eran tierras orientales las descubiertas por Colon). Se basa en un mapa que conoció en Lisboa cuando trabajaba para Portugal. En tres meses de viaje llega a Río de Janeiro, y el 7 de Enero arriba al Río de Solís como el lo llama. Arriba a Montevideo y recala en San Gabriel frente a la futura ciudad de Colonia. Esta isla se convirtió en el centro de navegación en el río por la razón de que con naves de mayor calado no se podía navegar hacia el norte. Levanta planos del río muy detallados.

Sigue hacia el sur pasando los 45° y ante una rebelión de los Capitanes mata a unos y a otros los deja en la costa. Busca el paso siguiendo hacia el sur al que descubren por casualidad según cuenta Pigafetta. Bautiza los lugares descubiertos con sus nombres actuales, Tierra[8] del Fuego, estrecho de Todos los Santos, Océano Pacifico. Una nave que se subleva y se vuelve a España avista las Malvinas, probablemente. Magallanes es muerto en Filipinas por los aborígenes y sigue en el mando Sebastian Elcano. Este carga en las Molucas las especies buscadas y con la nave la Victoria y solo 18 tripulantes completa a vuelta del mundo por mar en tres años. La llegada a España replantea la propiedad de las Molucas y el

[8] Por los Indios que levantaban grandes fogatas en la costa.

trazado de la Línea de Tordesillas. Carlos V nombra en 1525 a Loaysa para expropiar las Molucas y lo acompaña Elcano. La flota se compone de seis naves grandes y un patacho. La expedición es un fracaso y Loaysa muere y dos meses después Elcano.
Estos hechos terminan con el Camino de las Especias y las Molucas, Carlos véase las cede a los Portugueses y conserva solo las Filipinas, las Marianas y las Carolinas que son atendidas desde Acapulco en Mejico. De cualquier manera as especias son ahora suplantadas por el oro y la plata. España ya se ha desilusionado de la Ruta de las Especias y deja a Portugal las hasta ayer Famosas islas Molucas en el temprano Tratado de Zaragoza de 1529, a pocos años de la llegada de Colon. Ya en 1545 se descubren las Minas de Potosí que atraen el centro de gravedad de la Conquista.

Se desata una carrera entre financistas Gallegos y Sevillanos por llegar a las Molucas. Diego García parte de la Coruña en 1526 pero se demora ocho meses en las Islas Canarias por desperfectos en las naves.
Genoveses e Ingleses de Sevilla arman por su parte a Sebastian **Gaboto** con tres naves y 210 tripulantes, quien se encuentra con García en las Canarias, sus competidores, y se les adelanta en el viaje. En Pernambuco oye hablar de Alejo García, tripulante de Solís, y del mito del Rey Blanco[9] y la Sierra del Plata, dato que confirma en Santa Catalina. Seducidos por la posible riqueza a encontrar, Gaboto y sus Capitanes pactan quedarse a buscar al Rey Blanco y desviarse de la ruta de origen seguidos por Alejo Garcia, para eso construyen la goleta Santa Catalina de poco calado para internarse en el Río de Solís hacia las tierras codiciadas. Gaboto levanta en San Lázaro (cerca de Carmelo) el 6 de abril de 1527 una fortaleza de apoyo. Se encuentra con Francisco del Puerto, otro tripulante de Solís[10]. Gaboto envía al capitán Cesar a Córdoba pero regresa sin ninguna novedad. Algunos de sus compañeros regresan al Perú por Chile, atravesando la Cordillera y dando origen a una nueva leyenda la de los

[9] Lo llaman así por estar cubierto de Plata, lo que le daba el aspecto de blancura.
[10] Que quedo prisionero de los Indios cuando mataron a todos sus compañeros.

Cesares.

Diego García y los Gallegos salen de las Canarias y en Sta. Catalina se enteran de la leyenda del Rey Blanco, pero no sabe que Gaboto esta en el río que el llama de La Plata hasta que se encuentra con los habitantes de San Lazaro. Remonta el Paraná hasta Santi Espíritu y luego con el Capitán Cesar que mando Gaboto en una de las tres columnas antes de partir el mismo en busca de la quimera. Nace la leyenda de los Cesares.

García protesta ante Gaboto por que no tenia permiso para desviarse de su ruta, cosa que si el tenia, pero luego se ponen de acuerdo para continuar juntos la búsqueda.

Los Timbues destruyen Santi Espíritu y su jefe Caro se retira a San Salvador que encuentra arrasada y llena de cadáveres. Se preparan para regresar a España en 1529-30. Al llegar Gaboto, le hacen juicio los financistas por que no podía cambiar de rumbo como lo hizo, le cuesta mucho a este y regresa por fin a Inglaterra donde muere.

Gaboto viajo con un cartógrafo que realizo una de las primeras cartas del río llamada “CARTA DEL BRASIL Y DEL RIO DE LA PLATA” (Abasto).

La línea de Tordesillas no estaba trazada y ambos países signatarios se creen dueños del estuario del Plata y quieren colonizarlo, se presume que aquella pasaba por la actual San Pablo. Se preparan expediciones en secreto, Martín Alfonso de Souza se prepara en Lisboa en 1530 y en España otra con Pedro-Fernández de Lugo para reconstruir Sancti Spiritus y San Salvador pero no logra salir del puerto. De Souza recorre el Río de la Plata en 1531 pero no puede entrar por el tamaño de las naves y regresa sin fundar nada, cuando se entera la Corona Española, alarmada capitula con Pedro de Mendoza para fundar un puerto sobre el río.

El Río En Los Siglos XVII Y XVIII.

Este mega espacio geográfico, la Cuenca del Plata, que se formaliza recién en 1776 (con la creación del Virreinato del Río de la Plata) es un área que juega lateralmente con toda la enorme realidad de la Conquista Española de America que esta centrada en los ricos imperios precolombinos de Perú

y Mejico. Esta región del Plata es perimetral y si tiene vida desde los comienzos es por su conexión con ese centro. El eje Lima- Buenos Aires es uno de los dos estructuradores del mundo Colonial (el otro es la costa del Pacifico Valparaíso. El Callao- Cartagena). Este esquema continúa hasta finales del S. XVIII con la creación del Virreinato del Río de la Plata y la apertura de ese primer ordenamiento.

El Mercantilismo Español se maneja con el Monopolio y reglamentarismo utilizando como herramientas las "flotas y galeones". Las mercaderías europeas que llegan a España y las mismas españolas son exportadas a América por Portobello y Cartagena de Indias en Centroamérica, atraviesan el Istmo y la Cordillera de los Andes a lomo de mula, luego se embarcan hasta El Callao para ir a Lima y seguir hasta Buenos Aires, primero a mula y luego en carretas, un viaje insensato solo justificado por el Monopolio de los Peninsulares y Limeños del 1560[11].

Este largo trayecto provoca un intenso contrabando que lleva a instalar una Aduana Seca a medio camino en Córdoba en 1622, de ahí para el sur la región se abastecerá de géneros y esclavos, pero ahora por Buenos Aires. En cambio se traban la introducción de Plata y Oro a Buenos Aires y al Litoral con lo que restringen sus posibilidades financieras y comerciales. La realidad es que Buenos Aires se crea, luego de sus humildes orígenes, cada vez mas como un puerto fuerte y sin ninguna competencia hasta la fundación de Colonia del Sacramente en 1680 y Montevideo en 1730.

El fuerte contrabando, una institución rioplatense, es apañado hasta por las mismas autoridades para llevar mercaderías del puerto no solo hasta la Aduana de Córdoba sino a Tucumán y el Alto Perú. Ante esta situación la Aduana se corre hasta Jujuy en 1695 y con ello la posibilidad de enviar productos más al norte, a la vez que se hace más fácil traer Oro y Plata de Potosí hacia Buenos Aires.

Carlos I tiene obligaciones con la fuerte casa financiera alemana de los

[11] Williamn (h) y Panizza Pons

Fugger y los Welsen que financian en parte a la costosa expedición de Pedro de Mendoza (de ahí los soldados Bavaros que trajo este Adelantado entre ellos a Ulrch Schmidel el primer cronista del río) con la flota mas grande enviada a America hasta ese momento. Mucho más tarde en 1794 se crea el CONSULADO de Buenos Aires, para cerrar así un monopolio total.

Los Ingleses, potencia dominante del mundo[12], crecen en la región a partir de la destrucción de la Gran Armada Española que les permite adueñarse de los mares con Isabel I. Con la paz de Utrecht se arma una alianza entre Inglaterra y Portugal que apunta hacia los intereses crecientes de los Ingleses hacia el Atlántico Sud, en realidad hacia todo el mundo. En una primera instancia se lanzan con dos intervenciones militares a conquistar Buenos Aires, las Invasiones de 1806 y 7, y más tarde la toma de las Malvinas en el centro del Atlántico Sud. Hay planes como el de un general francés para tomar el Río de la Plata.

El Litoral

Interesa ver el cuadro de situación del sistema del Plata con el rico litoral Argentino.
Dos puertos, Buenos Aires y Montevideo interesan en el Plata como cabeceras de comunicaciones (Portugal instala Colonia del Sacramento en 1680 como escala para el lucrativo contrabando a las colonias Españolas, sobretodo el Ingles).

A lo largo del Paraná, que se articula con el Plata, están los puertos con las respectivas ciudades de Corrientes, Santa Fe, Rosario (Pago de los Arroyos) y Paraná.

[12] A *partir* de este *momento los Argentinos tenemos* que estudiar historia *de Inglaterra* para *comprender* mejor la nuestra. De hecho así se hace.

Al este de Misiones están instalados los Jesuitas en la frontera menos poblada del Virreynato. En 1800 el 18% de los 480.000 habitantes del Virreynato. La producción ganadera y el comercio concentra la población en los puertos, el poblamiento se hace a lo largo de los corredores de circulación.
Es una zona muy pobre pero la que tendrá las mayores posibilidades en el desarrollo capitalista del SXIX debida a la calidad de sus tierras y a la abundancia hídrica. La producción y luego la explotación comenzara con el TASAJO o carne salada.

En 1778 los Borbones dictan una Real Orden reglamentando el Libre Hasta el SXVIII la Cuenca del Plata vivió una economía cerrada espaldas al Atlántico.

División del Litoral:

1-al este del río Uruguay: Misiones Orientales y la Banda Oriental con un puerto Español y otro portugués.

2- al oeste del Paraná.

3- la Mesopotamia propiamente dicha.

La navegación en el Litoral se hace río arriba contra la corriente a la Sirga para las importaciones, y las exportaciones de cuero a favor de la corriente.
Se cambian en la Pampa el sistema de trabajo de las vaquerías por las estancias como unidades productoras. En el SXVIII se produce un pasaje del Capitalismo Comercial al Capitalismo Industrial; fines de 1770 y se logra una nueva expansión financiera a fines del SXIX.

III- LA REVOLUCIÓN INDUSTRIAL EN EL RIO DE LA PLATA.

Nuestro segundo periodo histórico esta marcado por la introducción de la Revolución Industrial europea en nuestra región Del Plata. Cierra con esta el Margo periodo de *preparación* de su historia que se visualiza como el de la colonización de sus márgenes y la de sus grandes afluentes, que llamamos el periodo indiano.

La Revolución Industrial en Europa.

La segunda Revolución Tecnológica que sigue al Neolítico (10.000 años antes), se realiza solo en Europa y luego se extiende planetariamente y contiene tres Revoluciones Industriales. Dice Hobsbawm que "la Revolución Industrial señala la transformación mas fundamental experimentada por la vida humana en la historia del mundo..." Esta etapa comienza en Inglaterra en 1750 con la tecnificación agropecuaria que luego se extiende a las manufacturas y que toma fundamentalmente el tema de la producción de bienes y servicios. La maquina desaloja rápidamente al artesanado y se crea la factoría, la fabrica una nueva forma de trabajar y producir que cambiara la historia del hombre. Técnicamente el concepto de maquina fortalecido por la imagen de los Robots y el pensamiento de ciertos filósofos como Descartes llega a concretarse, a través de un modelo que será paradigmático en el futuro: la *maquina de vapor.* Se aplicara esta en las fábricas y en las comunicaciones con el ferrocarril y los buques a vapor.
Sus consecuencias sociales fueron sentidas rápidamente: la creciente urbanización, la creación de una nueva clase social; el proletariado, la rapidez de las comunicaciones, la necesidad de contar con mercados de

consumo y la creciente división del trabajo internacional en países de producción primaria agropecuaria o secundaria, industrial. Estos factores influyeron decisivamente en el Río de la Plata en el SXIX: el crecimiento de las grandes ciudades como Buenos Aires y Montevideo, las inmigraciones europeas al Río de la Plata, la instalación del Ferrocarril, el desarrollo económico y el consumo, el incremento del comercio con Inglaterra. La historia del Río de la Plata puede dividirse en antes y después de la Revolución Industrial, quizás la de todo el país.

Transferencia al Río de la Plata.

La. Revolución Industrial se produjo entre nosotros en forma totalmente importada sin embargo al comenzar esta en las tareas del campo (como también sucedió en Inglaterra) se combino con una inventiva autóctona que colaboro en el espectacular Desarrollo Económico de base agropecuaria en la Pampa Húmeda. La conquista del territorio con el corrimiento del indio y la desigual distribución de la tierra favoreció la intensiva explotación capitalista del mismo, a este debe agregarse la *introducción de tecnologías* como los Molinos de Viento, los tanques australianos y el alambrado. Estas iniciativas correspondían a la creciente demanda de Inglaterra y otros países europeos de materias primas, primero granos y luego carnes tanto en pie como congeladas y luego enfriadas.

A esta fase debe agregarse el tema de las comunicaciones con el sistema Puerto-Ferrocarril. Con capitales nacionales y luego ingleses comienzan a construirse líneas ferroviarias que se centran sobretodo hacia Buenos Aires y que barren toda la Pampa la productora agropecuaria reconocida mundialmente. El Ferrocarril que se desarrolla aceleradamente sirve para el transporte de los productos del agro a los puertos e incidentalmente de personas. El crecimiento de líneas y kilómetros construidos puede sintetizarse:

1857	10 Km.
1870	732 km
1890	9.400 km
1900	15.600 km
1920	33.700 km
1940	41.300 km
1960	44.000 km
1970	34.000 km.

El otro componente del sistema de transportes fue el de los puertos para la navegación de ultramar. El mejor puerto del río fue y es el de Montevideo por su mayor profundidad, cercanía al Océano y poco dragado de canales. Tiene una limitación en las posibilidades de crecimiento y en estar ubicado sobre la ciudad misma. El de Buenos Aires tiene todo en contra: difícil acceso y mayor dragado de los canales. Una confusa política portuaria no logra recomponerlo con los puertos de la margen occidental. Desde sus orígenes hubo una indefinición entre el Riachuelo y los “ bajos" frente a la ciudad que estallo cuando en 1890 se quiso ampliar el puerto con una construcción ambiciosa. Se plantearon dos posiciones entre Madero y el Ing. Huergo que tuvieron un planteo conflictivo en el cual se separaron con dos proyectos distintos que encolumnaron intereses opuestos, a la Nación contra la Provincia, a los diarios LA PRENSA y la NACIÓN, a los porteños contra los ganaderos del sur. Por supuesto gano el peor de los dos emprendimientos que se le encargo a una firma inglesa y que no tuvo en cuenta para nada la realidad del Río de la Plata. Ese puerto ya fue obsoleto durante su construcción y cayo a los pocos años de uso. Sin embargo sirvió en los momentos de auge desde el 1900 al 1930.

El otro factor que interviene radicalmente es el de las inmigraciones europeas que acceden al Río de la Plata. En cuatro grandes oleadas vienen con expectativas de trabajo y mejoramiento de vida, 6.000.000 de inmigrantes de los 50 que emigran a America, creo que es la Volkerwanderung mas grande de la historia.

Los cambios en la navegación y el comercio.

El comercio con Inglaterra primero y luego con el resto de Europa se desarrolla intensamente, vendiendo productos primarios e importando maquinas y herramientas, textiles, es decir productos manufacturados de buen valor agregado. El primer elemento agropecuario de exportación de la Pampa fue el de la carne salada o tasajo; alimento para los esclavos del Caribe y del sur de Estado Unidos. Luego de 1850 a 1880 surge la lana que se exporta a Inglaterra para los textiles. A fin de siglo la producción se inclina hacia las carnes, primero en pie, luego congeladas, y mas tarde enfriadas solamente (Chilled), y por ultimo los cereales.
Algunos datos comerciales y de intercambio de interés son: el modelo agro-exportador llega a ser de 1880 a 1930 uno de los mas altos del mundo con pocos antecedentes en la historia económica del mundo (Privitellio et al.), la agricultura comienza a trepar en las exportaciones llegando a superar a las carnes, el primer frigorífico de carnes fue de los Ingleses con el River Plate en 1882, luego accede el capital Norteamericano a partir de 1891 que se dedica a las carnes y mas tarde a los automóviles (Ford) en competencia con los ferrocarriles Británicos, Argentina supera a Estados Unidos en la exportación de carnes a Gran Bretaña.

La navegación se adecua con cambios muy profundos con la aplicación de la maquina de vapor en los barcos, que abandonan a regañadientes las velas, los cascos ahora metalices y las tecnologías de enfriamiento. Su relación con el ferrocarril potencian ambas técnicas, las inversiones de los Ingleses se dirige especialmente a los ferrocarriles (y también prestamos al Gobierno) que transportan casi toda la producción agropecuaria al puerto de Buenos Aires.
Hacia 1830 funciona un servicio de buques a vapor entre Montevideo y Buenos Aires y fracasa pero en 1860 lo hace el vapor IQUIQUE Ingles. En 1860 hay ya tres buques que hacen la línea de Salto Montevideo, también

dos vapores paraguayos hacen la línea Asunción-Montevideo. Las líneas de Buenos Aires a Montevideo se desarrollan ampliamente así como con Colonia. Empresarios como Dodero y Mianovich instalan una red eficaz de navegación fluvial para transporte de pasajeros que conecta las dos orillas.

Conflictos Navales Del SXIX.

El Río de la Plata se ve asolado en el SXIX ya no por piratas y corsarios sino por conflictos navales de distinto tipo: las invasiones inglesas, la guerra de la Independencia, el conflicto con Brasil, los bloqueos a Buenos Aires de ingleses y Franceses. Los ataques a Rosas fueron uno de los principales capítulos de estas guerras navales.

Durante la Guerra Grande (1839-51) sitian a Montevideo en 1843 y esta se defiende por el Puerto y la Armada Inglesa mientras Buenos Aires es bloqueada de nuevo por los Franceses que ya lo hablan hecho en 1838 y hablan tomado también la isla de Martín García.

En 1843 Brown bloquea a Montevideo mientras Rosas cierra la navegación por los ríos interiores. Luego se abre la navegación del Paraná con la batalla de La Vuelta de Obligado en 1845. El bloqueo franco-ingles se suspende.

Un hecho insólito es el de la segunda Guerra Mundial en el cual la flota inglesa persigue al acorazado de bolsillo Admiral V. Spee, el cual fue hundido por los mismos Alemanes y su capitán Landsdorf se suicido.

IV- LA EDAD TECNICA.

La revolución tecnológica del sxx.

Desde principios de este siglo pero mas aceleradamente desde la segunda Guerra Mundial se esta produciendo un cambio tecnológico y científico avasallante en todo el Planeta y a esto se suma como una de sus dimensiones la tercera Revolución Industrial caracterizada paradójicamente como **post industrial.** La frontera fue la bomba atómica que estallo en Hiroshima y Nagashaky.
El principal cambio, aparte del ya nombrado, se opera en ciertos ámbitos como la Bio-ingeniería, los viajes espaciales, las Megalopolis, las comunicaciones pero sobretodo con la informática que invade todas las técnicas y la vida entera del hombre.

Crecimiento urbano de Buenos Aires y Montevideo.

La urbanización del Río de la Plata alcanza al 85% de la población que corresponde al de los países industrializados. Analicemos las dos ciudades más importantes de la región.
Buenos Aires crece aceleradamente y en forma exponencial con la introducción de la Revolución Industrial (y Tecnológica) que desarrolla la producción agropecuaria de la Pampa y solicita mano de obra a la población europea en situación economice deplorable. La población de la ciudad pasa de 50.000 habitantes en 1800 a un millón en 1900, tres millones en 1930 y llega hoy a trece millones. Esta masa crea necesidades de consumo y trabajo que acrecienta el comercio internacional y le da poder a la región para actuar en el mundo.
Montevideo sigue un estimulo semejante aunque proporcional. En 1852 tiene una población de 34.000 habitantes y en 1860 de 58.000, mas de un

70% de aumento en ocho años.

Los puertos.

Los dos puertos mas importantes del Río de la Plata son los de Buenos Aires y Montevideo, el primero bastante mas antiguo. Ambos fueron rivales durante mucho tiempo y la construcción del Puerto Madero en Buenos Aires creo una dura competencia en su momento al puerto Uruguayo.

Desde los orígenes Hernandarias yerno de Garay fundador de Buenos Aires (1580) le propuso al Rey de España la fundación de una ciudad donde está hoy Montevideo y de otras ciudades también sobre el río, para hacer una línea de comunicaciones entre Potosí, Asunción, el Uruguay y Santa Catalina en Brasil, para llevar el oro a Europa. Lo mismo pasa con el primer Virrey del naciente Virreinato que toma el nombre del Río de la Plata, y que trata de cortar el avance Portugués. Esta vieja idea de Hernandarias la reciclan hoy los Brasileros para llevar el comercio de Bolivia y Paraguay al océano por la costa Brasilera desviándola del Río de la Plata.

Aguirre en 1782 ya decía que Montevideo era *"el mejor puerto del Río de la Plata".* En 1820 intenta conectarse este directamente con las provincias del litoral argentino y hacer de puente con el comercio internacional. En 1829 se dictan tres leyes de Aduana y Derechos de Puerto en las que se busca abaratar a este con respecto a Buenos Aires y también privilegiarlo respecto a su hinterland. El comercio principal estaba vinculado al capitalismo Británico, líder mundial, desde las Invasiones Inglesas. En realidad esto vale para toda la región e incluye al Brasil. Los comerciantes tenían para este fin sus establecimientos de importación y exportación en el mismo puerto. Se le encargan al Ingeniero Pellegrini obras de profundización pues se llego a perder 7 pies de profundidad en el fondeadero mas profundo.

Se licita la construcción del Puerto de Montevideo ante la competencia del recién inaugurado en 1896 Puerto Madero. Su primera etapa de vinculación con el Litoral Argentino y el sur Brasileño (Río Gran do Sul) y el Paraguay se pierde ante la aparición de puertos menos naturales que este.

El Puerto De Buenos Aires.

El puerto de Buenos Aires fue en realidad anterior a la misma ciudad, porque contra lo todo lo que se dice fue lo que fundo Pedro de Mendoza y no la ciudad, de la cual no se sabe nada, ni siquiera hay rastros arqueológicos[13]. El primer puerto fue el **Riachuelo de los Navíos** que contaba con reparo de los vientos, aunque se usaban los "pozos" del río que eran lugares chicos pero con buena profundidad para recalar y que tenían los nombres de las Iglesias frente a las cuales estaban situados, por ejemplo El Pozo de la Merced.

El comercio de Buenos Aires fue creciendo especialmente en la etapa de la implementación de la Revolución Industrial con el ferrocarril que hizo converger la producción agropecuaria de la Pampa Húmeda hacia Buenos Aires. Primero con los cereales: trigo y maíz, luego con la lana y por fin con la carne enfriada. Se trabajaba con un claro modelo agro-exportador con un gran cliente como era Gran Bretaña. El puerto natural se hizo insostenible hasta que a fines del SXIX se tomo conciencia de una política de estado sobre la construcción de uno moderno que facilitara la carga y descarga de los numerosos navíos que y llegaban del exterior.
Emergen dos propuestas que provocaron una explosión publicitaria y social de intereses contrapuestos. La primera la del Ing. Huergo, especialista en puertos que protegía al Riachuelo como primera prioridad y

[13] Las excavaciones de Shabelzon en Parque Lezama no encontraron nada.

luego plantea un modelo de puerto en **espina de pescado** con dársenas abiertas lo mas apropiado para un río con mareas débiles. Fue muy defendida por el diario **LA PRENSA** y por los ganaderos del sur de la Provincia de Buenos Aires. La otra propuesta fue la del Dr. Madero apoyada por los comerciantes ingleses de la “city” y defendida por LA NACION, era la de hacer las obras frente mismo a la ciudad. Después de un largo enfrentamiento y con el Apoyo del Gobierno Nacional, en contra del Gobierno de la provincia, gana este ultimo emprendimiento. Madero busca proyectistas en Gran Bretaña que realizan un modelo con total desconocimiento de las condiciones del río y copian ejemplos europeos adaptados a grandes mareas, son cuatro dársenas cerradas con esclusas. Es un proyecto que resulta obsoleto ya durante su misma construcción. Comienza la construcción en 1883 y se abre al servicio público en 1896.

En la década del 1920 se construye una ampliación hacia el norte pero con el correcto proyecto de Huergo de espina de pescado.

El actual sistema del puerto de Buenos Aires se compone de varias partes:

+ la entrada al Riachuelo que no se usa por el alto grado de contaminación, solo lo hacen algunas chatas.

+ el Dock Sur y la Dársena de Inflamables, importante pero peligrosamente contaminada.

+ la Dársena Sur, entrada a los cuatro Diques del puerto en esclusa en dirección norte-sur y pegadas al centro de la ciudad.

+ la Dársena Norte la otra entrada al puerto.

+ pegadas a estas instalaciones hay dos zonas atípicas en un puerto, las instalaciones del Club Boca Juniors y la Reserva Ecológica, una de las tres de la ciudad.

+ mas al norte las instalaciones del Puerto Nuevo y luego adosada una Dársena para chatas de pedregullo y materiales de construcción.

Una larga extensión de Riachuelo a Dársena F.

Con la competencia de puertos más razonables en la costa occidental (Zarate, Campana, San Nicolás, La Plata) que llegan hasta el mismo

Paraná con Rosario, el Madero entra en rápida declinación hasta perderse como puerto y reiniciarse su mejor integración con la Ciudad. Sin embargo, pese a la experiencia de situar los grandes puertos lejos de las ciudades, se esta proponiendo una ampliación del Puerto Nuevo como veremos mas adelante en detalle, que provocara grandes problemas con el transito de los camiones en esa zona de la ciudad[14] entre otras cosas. El puerto de Buenos Aires según cálculos de Sgut llegara en pocos años a los dos millones de contenedores, o sea que será una terminal de "contenedores" y no *una* estación mulproposito además de las condiciones no-aptas para este tipo de puerto por las profundidades necesarias y la velocidad del tipo de buques.

La costa uruguaya se puebla con nuevos puertos naturales: Nueva Palmira en la unión del Uruguay y el Río de la Plata, Carmelo, Colonia, Juan Lacaze que ya funcionaba desde 1680, Maldonado, y recién en 1920 se construyen Colonia sí Nueva Palmira y Paysandú.

Lo mismo pasa con la costa Argentina con los puertos de Tigre, San Fernando, San Isidro, Olivos, la Plata (Ensenada, Berisso) y Magdalena.

V- EL FUTURO DEL RIO DE LA PLATA.

Las tendencias histéricas predominantes en el Río de la Plata permiten diseñar un futuro probable, a la vez promisorio y alarmante.

El Mercosur.

Sobre la base regional de la Cuenca del Plata se esta creando un bloque económico en principio, que involucra a Argentina, Brasil, Paraguay y

[14] Será una meseta hacia el río de 300 ha. Habrá que construir la autopista perimetral, la vía férrea y el tune) bajo el río- Ribas.

Uruguay, al cual se agregaran ahora Chile (1996) y Bolivia (2.004). Es un modelo de asociación que tiene varios antecedentes en America Latina (ver cuadro) y que fuera iniciado en la presidencia de Alfonsín.

Sus objetivos son: Preferencias arancelarias

Zona de libre comercio

Unión aduanera

Mercado Común.

Se inicia en 1991 en el Tratado de Asunción entre Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay, respondiendo a una invitación anterior que Brasil hace a Argentina. El principal objetivo es la defensa frente al Mundo de los productos de la región.

OEA — 1948- Washintown- 30 estados americanos. Organización de Estados Americanos.
CEPAL organismos de integración. 1948- NACIONES UNIDAS. Santiago de Chile.
ALALC-1960 MONTEVIDEO- Asociación Latinoamericana de Libre Comercio
ALADI- 1980-MONTEVIDEO- Asociación Latino-americana de Integración. Sustituye a la ALALC.
CAUCE- Convenio bilateral Argentino-Uruguayo
MCCA- 1960. GUATEMALA. Mercado Común Centro Americano.
PACTO GRUPO ANDINO- 1969- PERU.
CARICOM- 1973- GUYANA.

ANTECEDENTES DE INTEGRACION DE AMERICA LATINA

Otro tratado importante es el del Río de la Plata y su frente Marítimo entre Argentina y Uruguay del 19.XI. 1973. Termina con la cuestión de límites de ambos países que nacieron desde las independencias nacionales. Afecta principalmente a la pesca y las prospecciones petroleras en el río.

Entre las obras de integración de estos dos países se pueden citar al puente Paysandú- Colon y la represa de Salto Grande que inauguran en 1975 los presidentes Bordaberry y Martínez de Perón. En realidad Salto Grande se inicio len 1946 y funciono en 1980. En Brasil en 10 años se

decide y construye la represa de Urubupurga que es dos veces y media mayor.

Mega-Obras Para El Futuro.

A este problema de las tierras emergente se le suma el del planteo de MEGAOBRAS que piensan construirse en el río como las ampliaciones del Puerto en Buenos Aires, la Aeroisla en la misma ciudad y el puente Colonia-Buenos Aires. Cada una de estas por si sola cambiaria el futuro del Río de la Plata desde la costa occidental.

Proyecto De Ampliación Del Puerto Nuevo.

El proyecto de ampliación implica ganarle unas 300 ha al río que se destinaran a instalaciones portuarias y se construirá un tune) que saldrá de la avenida Córdoba. El crecimiento de contenedores a un 16% anual colmara el actual puerto en poco tiempo. Recibe muchas criticas esta iniciativa, en primer lugar porque saturara el transito de camiones en esa área ya muy conflictuada y por otra parte se dice que con la mejora de los accesos ferroviarios y de los mecanismos aduaneros ese problema se solucionaría sin pretender aumentar la superficie del puerto. Los empresarios critican que esto va en detrimento de su desarrollo porque ya están construyendo puertos para contenedores en Zarate y proyectados en Ensenada y La Plata. El tema también es el costo ¿quien los pagara el Estado o los privados con cargas adicionales? El costo se estima en 450.000.000 de dotares.
La SS. de Puertos y Vías Navegables alega que se llego a esta solución por el problema del dragado de los canales de acceso y además que con esta tierra se rellenaran los terrenos ganados al río. La obra seria una lengua

de tierra que nacerá de la Dársena E y cubrirá las otras Dársenas dejando una entrada para la Dársena Norte y el Antepuerto.
Las criticas son bastante fuertes sobretodo las que se refieren a su profundidad para trabajar con grandes buques saturados de contenedores, sus 32 pies no pueden compararse con los 72 de Rotterdamn.
Ribas en su critica al proyecto alega que “el puerto esta **cautivo** de la ciudad' hecho que provocara graves problemas como los cierres de las Darsenas F (de chatas cementeras y areneras) y la Dársena F que permite el paso del agua al puerto.

Nuevo Puerto Cerca De Ensenada.

Es una alternativa del Gobierno de la Pcia. De Buenos Aires a la ampliación del puerto de Buenos Aires que no le pertenece. Con espigones elevados en el sentido de la corriente y asentado sobre pilotes tendrá un viaducto hacia la costa. Esta a 5 Km. De la costa y la salida al mar tiene una profundidad de 45 pies (unos 14 m.). Con muelles de contenedores unidas de a dos y formando un frente de 350 m. que no necesitan remolcadores hay también muelles petroleros, cerealeros y uno de carga general de unos 150 m. de largo cada uno.

Hidrovia Paraguay-Paraná.

Constituye la primera etapa de comunicaciones fluviales del interior del continente, que corresponden al actual Mercosur. La finalidad es mejorar la calidad de vida de la población concurrente. Se basa en los costos de flete que son de 20 por tn frente a 38 a 45 del ferrocarril o al 50 o 65 del transporte automotor. Es el “camino que anda” como dijera Pascal de los ríos. Es similar a la hidrovia del Mississipi. Se origino en la Paz (Bolivia) en

1987 en una reunión interministerial de los países involucrados.[15] Es un de los sistemas de navegación mayores de la tierra que da "cohesión histórica, humana y económica" de los países que lo conforman (Argentina, Brasil, Bolivia, Paraguay y Uruguay) y uno de los factores decisivos de su desarrollo. Comprende un área de 700.000 km2. Y una población de 40.000.000 de habitantes y es uno de los seis reservorios de alimento del mundo. El largo del Paraguay (Pto. Calvados) y el Paraná sumados es de unos 3.282 Km. hasta Nueva Palmira.[16] El río Uruguay no esta en este sistema.

Se trata de optimizar un corredor que garantice la navegación las 24 horas y en los 365 días del año. El proyecto tiene tres componentes: equipar la vía navegable, el sistema portuario que beneficie a los países componentes y equipar una flota a las características de la vía.[17]

Uno de los objetivos es la ordenación del territorio en función de los puertos y de su hinterland. El tráfico ascendente que se genera debe estar acorde con los plazos de espera y la dotación tecnológicas que tiene que tener un puerto moderno.

Para Argentina la Hidrovia cuenta con el 30% del territorio y el 75% de su población (25.000.000 de habt.). A Bolivia le significa la tan ansiada salida a mar, para Brasil toma el 17% del territorio (el 46% del Mercosur) de su zona más rica del Sur (Río Grande), Paraguay esta totalmente inmerso en la Hidrovia y es también su única salida al mar, y Uruguay esta el 80% en su territorio.

Los estudios de factibilidad técnico economice se dividieron en Ingeniería de Corto y Largo Plazo, el primero para trabajos menores de señalización y canalización y los de Mediano y Largo Plazo que se encargaron a un

---

[15] Luego *se continúa en* la *Reunión* de Cancilleres de la *Cuenca* del Plata realizada en Sta. Cruz de la Sierra en 1987, en 1988 las alternativas de desarrollo y se crea un grupo de trabajo.

[16] Datos del COMITÉ INTERGUBERNAMENTAL DE LA HIDROVIA PARAGUAY-PARANA, 1995.

[17] Los estudios *han sido financiados internacionalmente* por: *Bco. interamericano de* Desarrollo, BID: Programa de las UN para el Desarrollo UNPD, el Fondo Financiero para la Cuenca del *Plata,* FONPLATA y la *Unión Europea UE.*

consorcio internacional.[18] Dentro de este hay un modulo de estudio de IMPACTO AMBIENTAL encargado también a un consorcio de empresas internacionales de Canadá, Estados Unidos, Argentina y Bolivia. Este ha tomado enorme importancia porque se trata de individualizar la realidad física y antrópicas y ver los impactos que puede producir la hidrovia, como parte final las medidas a tomar con los aspectos negativos.

El Acuerdo de Transporte Fluvial de 1992 firmado en Mendoza es el punto de partida. Se hablo de 3.450 km de hidrovia con inversiones de mas de 200 millones de dotares de los cuales 25 se dedican al puerto de Nueva Palmira que consideran de un gran futuro. Esta hidrovia se unirá en el futuro con el Paraná-Tiete y permitirá unir a San Pablo con Buenos Aires con mas de 7.000 km. De Corumba a Nueva Palmira hay 25 puertos en 3.540 km.

En Montevideo en 1995 se reúnen los Ministros responsables del Medio Ambiente y acuerdan la Declaración de TARANCO. En donde se le da la mas alta prioridad al tema bioambiental, para lo cual se trata de compatibilizar la legislación en la materia para evitar asimetrías y divergencias sin necesidad de crear una legislación única.

El Capitán Sgut hace un llamado de atención sobre la capacidad actual de operar con contenedores y el aumento de los puertos (medidos en TEUS[19]). Por un lado se ve el incremento de capacidad al 2010 del puerto de Buenos Aires (Pto. Nuevo + Dock Sur) respecto al de Santos y la calda de este. Por otra parte la capacidad del sistema del Río de la Plata aumenta tres veces más.

Las Comunicaciones Aéreas.

La aviación se deja sentir en este siglo tecnológico, como medio de comunicación y cada vez más de transporte de mercaderías. Se monta

[18] Tres empresas se asociaron: HIDROSERVICE ENGENHARIA LTDA. De Brasil, LOUIS ***BERGER*** ENGINEERIG LTDA. De Estados Unidos y ESTUDIOS DE INGENIERIA HIDRAULICA DE Argentina.

[19] El TEUS= contenedor de 20 pies.

una red de tráfico aéreo en todo el país con un centro internacional en Buenos Aires. En la década del cuarenta se construye el aeropuerto internacional de Ezeiza y mas tarde el Aeroparque a orillas del río en tierras ganadas al mismo. Una serie de aeroestaciones chicas se instalan en San Fernando y otros lugares y la Fuerza Aérea lo hace en el aeropuerto de Morón.

La Aeroisla.

El proyecto de aeroisla sobre el río es una vieja idea que tiene muchos antecedentes: el del coronel Torres, Le Corbusier, Amancio Williams, Plan Director Buenos Aires, y otros que quizás no han tenido tanta trascendencia. Algunos proyectos fueron: W. G. Armstrong Whitworth & Cia. (1919) Te. Cnel Torres (1924), Latecoere (1927), Cnel. Crespo 1928, Pista Provisoria establecida por Bavastro (1929), proyecto de la Comisión Asesora de Aeronáutica de la Cámara Argentina de Comercio (1932), el de la Dirección del Plan de Urbanización (1934), de la Ley n° 12.285 (1936), propuesto por la Cámara Argentina de Aeronáutica (1938), MNBA aparece en el Código de la Edificación (1949)[20]. EL proyecto actual de un grupo de empresas con el patrocinio del gobierno de Holanda es el que vamos a describir.[21] La causa principal es que los aeropuertos de Buenos Aires (Jorge Newbery en Bs. As. y Pistarini en Ezeiza) absorben el 70% del tráfico aéreo del país. Este monopolio sigue creciendo aceleradamente y ambos aeropuertos, a parte de los defectos y problemas que mantienen, no tienen muchas posibilidades de tienen ampliación. Son viejos, dado el avance de la tecnología, cuentan con poca superficie dé ampliación, tienen senos obstáculos secundarios, están saturados, no se cumplen normas internacionales, provocan una alta polución sonora, son peligrosos,

[20] Antonio M. Biedma 1932, Rogelio Eiriz 1938.
[21] Las empresas del Consorcio Aeroisla son: Royal, Boskalis, West Minster Group, Ballast, Nedam Group, Netherland Airport Consultans, Aeroisla S. A., Int. Maco S. A.

costosos operativamente y se unen al núcleo urbano con dificultad y provocando congestionamiento de trafico. Se piensa en concentrar los servicios y la alternativa.

En defensa de la aeroisla, que también tiene sus críticas, podemos alegar que es apta para futuras etapas de expansión, no afecta al medio ambiente, cuenta con un acceso rápido a la ciudad y produce economías de todo tipo. La idea es centralizar en ella el movimiento comercial, dejar a Ezeiza como aeropuerto militar, y ceder la aviación general para San Fernando, Don Torcuato. La Matanza y San. Justo.

El proyecto aeroisla nado oficialmente en 1993 con la necesidad de trasladar el Aeroparque y el gobierno de Holanda se comprometió junto a dos empresas de ese país a realzar el estudio que fue solicitado por Menem.

Este trabajo incluía perforaciones y análisis de los suelos del río, modelos matemáticos de las corrientes, estudio de impacto ecológico, plan maestro, análisis financiero de la construcción. El diseño prevé dos pistas de 3.500 m. paralelas con todos los servicios técnicos modernos y también para los pasajeros como hotel y comunicaciones. Tiene dos ventajas adicionales que cede los terrenos de Aeroparque para uso de la ciudad y permitirá la continuación de la autopista costera.

La aeroisla se construirá en la parte baja del río y con arena del estrato puelchense. Se han planteado siete zonas de extracción de la arena con el cual se rellenara el volumen de la isla a cinco metros sobre el nivel del agua y se podrían inaugurar las operaciones en seis años. Contara con un viaducto de 2,5km. y de seis carriles que irán en parte elevados sobre pilotes.

La isla tendría 550 ha., el volumen de relleno seria de 750 millones de m3 y costaría unos 690 millones de pesos. Las Empresas lo consideran “un proyecto netamente positivo desde el punto de vista ecológico y representarla en este aspecto “una notable mejora sobre la situación actual o cualquiera de las alternativas que ofrecen” aspecto “una notable mejora sobre la situación actual o cualquiera de las alternativas que se

ofrecen”.

Es increíble la cantidad de aeropuertos construidos de esta forma: Brisbane (Australia), Macao, Boston, Marsella, Río de Janeiro, Galeao, San Franscisco, J. F. Kennedy, Niza, Copenhague, Singapur, Osaka, Seul, Hong Kong, Honolulu, Islandia, Jakarta, Sydney, Beirut.

El Puente Colonia Buenos Aires.

Una obra que esta pendiente es el Puente Colonia-Buenos Aires. Su traza actual, hubo cinco en un momento, une Punta Lara con Colonia (v. f. 14) Pese a la Comisión Bi-nacional y los avances muy reservados de ambos gobiernos es una obra muy criticada tanto por instituciones como de estudiosos como Gigena Lamas y Odilia Suarez.

El justificativo y la necesidad del puente se basan en las comunicaciones del Mercosur especialmente de la autopista San Pablo- Buenos Aires, y la conexión con el puerto de Montevideo. El 80% del tráfico se realiza entre Brasil y Argentina. Pero en realidad no sirve esa ruta para los intereses argentinos por cuanto vacía el puerto de Buenos Aires a favor del de Montevideo, el cual probablemente no podrá aguantar el exceso de demanda, y por otra parte aislara el Litoral del mismo país. En realidad lo conveniente es trazar la ruta el frente entrerriano para fomentar esa área.

El puente es muy criticado en cuanto al daño ambiental que puede provocar entre otras cosas con sus pilares de apoyo de 1,50 m de diámetro al ir embancando el río con los sedimentos que vienen de muy lejos. En la parte uruguaya provocara impactos de tipo social en la Ciudad de Colonia, la contratación del personal de la obra y la avalancha del uso turístico de paso. Otro problema será el de la navegación del río por cuanto no cumple normas internacionales de galibo ni de distancias entre los pilotes que haya muy peligrosa la navegación de los buques grandes por los canales y terminara con la navegación deportiva.

Hay otros problemas de tipo legal con la elección de las consultoras

seleccionadas y la cesión por parte de los dos países de una cuota de soberanía a favor de la concesionaria por 35 años.

Las Tierras Emergentes.

Veamos un tema grave como el de las tierras que aparecen en el río producto de la geodinamica natural, que se enlaza con las obras que el hombre plantea para ampliar el puerto o comunicarse a lo largo de los ríos, sobretodo el Paraná, y el cruce de ambas orillas Uruguayo-Argentinas.

Los sedimentos que se depositan en el río, es el tema central en el Río de la Plata. Estos vienen de muy lejos en el sur de Bolivia y se estancan a lo largo del Paraná formando islas, pero aun así mucho llega al Plata. Vientos como la Sudestada y las mareas sedimentan estos materiales creando bancos y haciendo avanzar el Delta. El río esta cubierto de estos como: Ingles, Arquímedes, Ortiz, Piedras y corren a su lado canales de navegación en permanente dragado. El futuro pronostica un avance de las tierras que puede llegar a cubrir Buenos Aires y que muchos especulan con su aprovechamiento actual en proyectos que invaden el río pero no a mediano plazo que quedaran casi sin sentido.

Los sedimentos que trae el Paraná desde la muy lejana Santa Cruz de la Sierra en Bolivia, se depositan indefectiblemente en el Río de la Plata, muy poco llega hasta el Océano. Esta es la causa de lo bancos que dificultan la navegación, la formación de islas y anegamiento de los canales artificiales y no menos importante el corrimiento del Delta hacia abajo del río. Este proceso va creando una cantidad de tierras emergentes, grave problema que ha llevado a decir que el Plata es un “delta sumergido”. Algunos trabajos de investigación de Geólogos nos

pueden brindar información sobre el tema.
El corrimiento del Delta ha llevado a Kirbus a sentar la hipótesis de que Mendoza no llego a Parque Lezama sino mas al norte por Escobar y que no llego al Riachuelo sino al actual Lujan.
Este tema de las tierras emergentes ha sido muy estudiado por los geólogos.

Hemos visto como los sedimentos que arrastra el Paraná se van depositando en el Río de la Plata creando distintos hechos pero el problema fundamental es que el río se esta cegando y que el Delta sigue avanzando y amenaza tapar la ciudad de Buenos Aires. Ruiz Moreno es quien decía que el "Río de la Plata era un Delta sumergido".
Varios geólogos han estudiado exhaustivamente este área como: Ameghino, Rovereto, Gonzalez Bonorino, Frengüelli, Irigoyen, Codignotto, Herrera.
La influencia mas fuerte es la del Paraná no así del Uruguay y Gualeguay, las mareas del Delta inferior tienen un metro de altura pero las sudestadas llevan el nivel a dos metros con cincuenta. En las islas del Delta su superficie se duplica cada 36 años, por ejemplo Martín García que en 1956 tenia una superficie de casi 2 km2 en 1988 era de 3,41 km2 (Codignotto). Iriondo dice que el Delta avanza 70 m por año. Los embarcamientos de los sedimentos en el rio se ven acrecentados con los grupos vegetales y árboles que los fijan definitivamente (Herrera).

Las inundaciones provocadas por las sudestadas es otro de los graves problemas que ocasiona el mal manejo del río por ausencia de Planificación Urbana (Abasto).
Este tema de las tierras emergentes se hace acuciante en la Región de Buenos Aires dado que estas tierras favorecen los proyectos de emprendimientos no bien estudiados en su impacto ambiental. Salen distintos emprendimientos de Aeroislas, Barrios privados, puentes y otras obras invasoras del río. Esta situación es distinta en la costa Oriental.

Es un problema viejo y que registra antecedentes que van desde Le Corbusier a nuestros días. Hay que subrayar que la transformación antropica de la costa de la Ciudad de Buenos Aires ha sido intensa y enriquecedora.

El Impacto Ambiental

El Rio de la Plata sufre un proceso de deterioro ambiental que es mas pronunciado en la costa occidental provocado por la contaminación de las aguas por los deshechos industriales y urbanos. Las aguas subterráneas también sufren procesos de contaminación en la Pcia. De Buenos Aires y de salinización lo que las hace imposibles de usar para el aprovisionamiento de la ciudad.

El río siempre fue utilizado por la ciudad, desde un principio como lavadero de ropa y para bañarse. El Puerto Madero negó todo acceso a la población al río uso que se fue desplazando hacia el norte, Olivos y hacia el sur, Quilmes. Hasta bien entrado este siglo las playas se usaron mucho para recreación y el ferrocarril del bajo estaba colmado los días feriados de gente que iba a los balnearios. La zona del Delta se convirtió en la zona preferida de ocio de los Porteños y así se lo considero en el Plan del CONADE llamado Buenos Aires 2000. La navegación a vela se convirtió en un deporte muy usado por los porteños que concurrían con sus veleros a las playas uruguayas pese a los peligros de la navegación con los numerosos barcos hundidos.

Todo esto desapareció por dos razones. La primera porque insensiblemente se fue cediendo toda la costa a instituciones privadas empezando por lo que se hizo con la Quinta Presidencial de Olivos y los Círculos Militares, siguiendo por la cantidad de Clubes que ocuparon toda la costa y dejaron pocos resquicios de acceso al publico hacia el río. La segunda razón fue terminante, la contaminación del río que hizo insalubre el bañarse en el mismo. La costa uruguaya se ha salvado de estos dos

flagelos quizás porque el turismo es una forma de vida para ellos, el tema es que hoy gozan de excelentes playas de recreo y sobretodo veraneo con balnearios de primera calidad como Punta del Este, San Ignacio y la Paloma.

La costa del río y la calidad del agua se esta estudiando a través de un organismo multisectorial que se origino con Obras Sanitarias de la Nación y que continuo en 1973 Aguas Argentinas, con la cual participan hoy el Servicio de Hidrografía Naval, Obras Sanitarias de la Pica. De Buenos Aires y el Instituto de Limnologia. Un monitoreo delicado permite asegurar que las tomas de agua de Palermo, Bernal y Punta Lara no se ven afectadas todavía por la contaminación de las aguas. Los efluentes urbanos están sometidos o lo serán pronto a un tratamiento: en Berazategui con un emisario de 5m de diámetro a 2500 m de la costa, una planta depuradora en San Fernando, otra planta en Aldo Bonzi. Sin embargo son muchos los problemas que quedan por resolver. La franja más comprometida es hasta los 500 m. de la costa pero que no afecta, por ahora, al agua de consumo. A 3000 m de la costa mejora y se aprecia un equilibrio ecológico de la biomasa hídrica. Los sectores mas afectados de esa costa están entre el Riachuelo y Quilmes por los residuos industriales con gran carga de Cromo. Otras áreas son las del Puerto de Buenos Aires por las actividades propias y los desagües pluvio-cloacales del Radio Antiguo de la ciudad y también en la zona de Vicente López.

Otro de los efectos ambientales a tener en cuenta es el de la subida del nivel del río por causa del efecto invernadero. Se prevé un ascenso de temperatura de 0,2°c a 0,5°c en las próximas décadas, lo que ocasionara un incremento del nivel del mar para el 2100. Se calcula el ascenso del nivel del mar para el próximo siglo de 20 cm y se piensa en que 1 mm penetraria en la tierra 100 a 1000 mm, o sea que penetraria de 2 a 20 m. En Estados Unidos ya no se puede construir bajo una determinada cota, en las costas. Hoozemans estudio en 1993 las consecuencias que tendrá esta subida de nivel en las costas del mundo y determino que la costa Atlántica de America del Sur es una de las áreas más vulnerables.

El futuro del Río de la Plata debe contar con los siguientes hechos.

La prognosis del río debe tener en cuenta fenómenos que ya aclaramos como el de las tierras emergentes que lo cubrirán a mediano plazo, la contaminación del río por deshechos industriales y urbanos y las obras megalíticas que crearan una situación global insólita, la cual no se la ha tenido en cuenta todavía. Hay otro tema que aun no hemos visto y lo haremos ahora y que es el de la espina dorsal fluvial de Sudamérica.
America del Sur cuenta con una conexión interna de dos que llegan a unir el Orinoco, Amazonas y Río de la Plata entre si (v.f. 4). Esta línea ha sido recorrida recientemente por unos exploradores argentinos pero ya es muy utilizada por el narcotráfico. Constantino y Paul Georgescu recorrieron mas de 40.000 km de dos entre el Orinoco, el Amazonas y llegando al Río de la Plata, que están interconectados. Las posibilidades en el futuro de mejorar el tráfico fluvial podría desarrollar esta zona que esta vacía pues la población de Sudamérica se distribuye solo por las costas. Es una área riquísima que posee el 30% del agua dulce del mundo y la tercera parte de reservas de bosques.

VI FIN DEL TRABAJO.

Hemos visto en forma superficial un panorama del Río de la Plata a través de cuatro siglos, desde los orígenes del poblamiento humano con la llegada de los españoles y portugueses hasta hoy. La tierra de ambas orillas permitió el asentamiento de núcleos poblacionales que han llegado al más alto nivel de las urbanizaciones planetarias con Buenos Aires de trece millones de habitantes.

Está región cuenta con tierras de gran calidad y se ha convertido hoy en un centro agropecuario mundial, uno de los seis más grandes reservorios de alimentos del planeta. En este siglo una política de estado superadora de los matices conflictivos que tuvo la región y cuyo punto mas alto fue el de la Guerra del Paraguay, empuja hacia la integración del Cono Sur y de la Cuenca del Plata favoreciendo el comercio intra de estos países y defendiendo los productos de los mismos frente a una despiadada globalización (v.f. 16).

Los nuevos horizontes geopolíticos deben tener en cuenta “los corredores” bioceánico que conectaran los Océanos Pacifico, “el océano del Siglo XXI” y el Atlántico y el horizonte SUR_SUR (v.f. 20) que enlazara al sud de America con Sudáfrica y Australia con el centro en la Antártida.

Sin embargo hay problemas que pueden poner en peligro las posibilidades y expectativas de la región como son la acumulación de sedimentos que están cegando aceleradamente el río, la contaminación del medio ambiente especialmente de las aguas y la posibilidad de construir mega obras alguna francamente dañinas como el Puente Colonia Buenos Aires que será “la muerte del río” según Gigena Lamas, la ampliación del Puerto de Buenos Aires a pesar de la experiencia portuaria internacional de alejar los puertos de las ciudades y las intrusiones en el río con estaciones de aeronáuticas, son algunas de las mas notables.

La geología tiene la última palabra sobre el futuro del Río de la Plata ¿qué pasara en 100 años con el embarcamiento del río?

La realidad bi-nacional del río frente a estos problemas que pueden tener graves consecuencias para su futuro que incluye el de las poblaciones ribereñas (unos 20.000.000 de habitantes) demanda una voluntad política conjunta en estudiar sistemáticamente toda esta problemática, una institución binacional que agrupe a expertos en las distintas áreas, como se hace en el estudio del agua de la Costa Sur, para fijar politices y planificar esta realidad, entidad que bien podrían ser la asociación de las universidades de Montevideo y la UBA.

BIBLIOGRAFIA

Albornoz, Miguel. BIOGRAFIA DEL PARANA. El elefante Blanco. Buenos Aires. 1997.

Borthagaray, Juan M. AMPLIAR PUERTO NUEVO. OPORTUNIDADES Y PELIGROS. Buenos Aires. S/f.

Bustinza, Juan Antonio y **Grieco y Bavio,** Alicia. MODERNIDAD', COLONIALISMO Y EMANCIPACION. A-z. Editora. Madrid. 1997.

Caetano, Gerardo y **Rilla,** Jose. HISTORIA CONTEMPORANEA DEL URUGUAY. DE LA COLONIA AL MERCOSUR. Fin de Siglo Editorial. Montevideo. 1998.

Carlevari, Isidro. LA ARGENTINA. GEOGRAFIA HUMANA Y ECONOMICA. Ergon. Buenos Aires.1985.

Cosmelli Ibañez, José. HISTORIA 3. Troquel, Colombia. 1994

Deutsch, Andrés. PRESIDENTE DE LAPA. Entrevista de Borthagar y Acevedo. Buenos Aires 1998.

Durant, Richard. HISTORIA DEL VAPOR DE LA CARRERA. Fundación del Banco de Boston y Aguila. Montevideo 1998.

Fondo para el Medio Ambiente Mundial. PROGRAMA DE EVALUAC1ON Y **PROTECCION AMBIENTAL DEL RIO DE LA PLATA Y SU FRENTE MARITIMO.** S/F.

Gigena Lamas, Cesar Augusto. EL PUENTE BUENOS AIRES COLONIA. INARDES. Buenos Aires. 1998.

Giglio, Mónica Adriana. EL RIO DE LA PLATA SU COSTA Y OTRAS COSTAS. Buenos Aires 1997.

Giglio, Monica A. GRANDES PROYECTOS URBANOS Y ESTRUCTURACION REGIONAL EN LA COSTA OCCIDENTAL DEL RIO DE LA PLATA. Buenos Aires 1998.

Hidrovia Paraguay-Paraná. COMITÉ INTERGUBERNAMENTAL. Uruguay.1995

Hosne, Roberto. HISTORIAS DEL RIO DE LA PLATA. Planeta. Buenos

Aires 1998.

Jornadas Comunitarias y Participativas para definir el perfil de costa deseado. Buenos Aires 1988.

Ministerio de Relaciones Exteriores del Uruguay (ROU). TRATADO DEL RIO DE LA PLATA Y SU FRENTE MARITIMO. Montevideo. 1975

Nahum, Benjamin. MANUAL DE HISTORIA DEL URUGUAY. 1903-1990. Ediciones de la Banda Oriental. Tomo I y 11. Montevideo. 1998.

Pando, Horacio Jorge. HISTORIA URBANA DE BUENOS AIRES. Buenos Aires 1990. Fotocopias Centro de Estudiantes de Arquitectura (CEADIG). **Puiggros,** Rodolfo. HISTORIA ECONOMICA DEL RIO DE LA PLATA. Peña Lillo. Buenos Aires 1966.

Ribas, Daniel. LOS TRATADOS DE LA CUENCA DEL PLATA Y DEL RIO DE LA PLATA. Inédito. Buenos Aires. 1998.

Rins, Cristina y Winter, María Felisa. UNA HISTORIA PARA PENSAR 1776-1996. Kapelusz. Buenos Aires. 1998.

Servicio de Hidrografía Naval. Armada Argentina. DERROTERO ARGENTINO. PARTE I: EL RIO DE LA PLATA. Buenos Aires. 1999.

Suarez, Odilia. APUNTES DEL CURSO PLANIFICACION URBANA Y METROPOLITANA. ESTRUCTURA FISICA. SCA. Buenos Aires 1996.

Suárez, Odilia. AMPLIACION DEL PUERTO DE BUENOS AIRES. APRECIACIONES URBANISTICAS. FADU/UBA Gobierno de la Ciudad. Buenos Aires 1998.

Washington, Reyes, Abadie. HISTORIA DEL URUGUAY. 2 tomos. Montevideo. 1994.

CRONOLOGIA DEL PLATA

1402- Los Castellanos en las Canarias.

1415- Los Portugueses en Ceuta, África.

1418- Portugueses en Madeira. — Enrique el Navegante y los grandes viajes.

1431- Portugueses en las Islas Azores.

1434- en Cabo Bojador

1444- en Senegal

1455- en Cabo Verde

1475- al sur del Ecuador en África.

1479-80 **Alcaqobas-** Toledo.

1486- **Colon** en Alcala de Henares con los Reyes.

1487- Portugueses en Cabo de Buena Esperanza.

Bartolomé Díaz hacia Calcuta.

1491- Isabel y **Colon** en el campamento de Santa Fe frente a Granada.

1492- abril se firman las Capitulaciones con **Colon.**

3 VIII **Colon** zarpa de Palos.

12 X **Colon** llega a Guanahaní (San Salvador, Bahamas).

12 X llega a San Salvador, Archipiélago de las Lucayas (Bahamas).

16 X Cuba (Fernandina).

5 XII Santo Domingo (La Española).

1493- Primer Asentamiento en la Española.

Abril, los Reyes Católicos reciben a **Colon.**

Mayo 3 y 4, Bula de Alejandro VI. Bula **Intercetera.** Linea a 100 leguas de las Azores y Cabo Verde.

Septiembre 25, **Colon** inicia el 2 viaje. Noviembre 3, Islas de Barlovento. 16, Puerto Rico (San Juan / Boriquen).

1494-. Mayo 30, **Colon** 3º viaje. Junio 7, Tratados de **Tordesillas.** 370 leguas de las islas de Cabo Verde.

1497- 99- **Vasco da Gama,** en Calcuta y Gia.

1498- Julio 31, Isla Trinidad. Agosto 2, Costa continental, Venezuela.

1499- Mayo 6, Jamaica (Santiago). **Vicente Yanez Pinzon,** la costa de Brasil y boca del Amazonas. Viajes menores en el Nuevo Mundo.

1500- Alonso de Ojeda, Costa Venezolana. Diego de Lepe y Pedro Alvarez Cabral, costa brasileña. *Primer mapa de America.* Juan de la Cosa.

1501- Isabel autoriza la *entrada de negros* esclavos *en America*

1502- 9- Gobierno de Ovando en la Española

1503- Se crea la Casa *de Contrata clon* en Sevilla

1504- Muere Isabel

1506- Colon muere en Valladolid

1509- Diego Colon, Virrey y Gobernador en Santo Domingo

1511- **.Montesinos** denuncia crueldad de los españoles.

1512- *Leyes de Burgos. Los Indios como vasallos libres y Encomiendas.*

1515- Juan Díaz de Solís descubre el Río de la Plata (hay muchas versiones de autores y fechas diferentes). 1516- Muere Fernando.

1524- Creación del Consejo Real y Supremo de Indias.

1525- *Fundación de Santa Marfa, Colombia, primera en tierra firme.*

1526- **Diego Garcia sale de** la Coruna.

1527- **IV. Gaboto** levanta un fuerte en *San Lazaro* (Carmelo).

1529- *Tratado de Zaragoza*- Jurisdiccion en el Pacifico.

Gaboto llega al Paraguay y luego al Bermejo. 1531-33. Francisco Pizarro en Perú.

1535- Creación del *Virreinato de Nueva España.*

1535-6. — Rebelión indígena en el Perú.

1536- Pedro de Mendoza. Fuerte y Puerto de Santa María del Buen Aire.

Diego de Almagro, de Perú a Chile.

1539- *Irala en Asunción,* Gobernador.

1540- Chile, Pedro Valdivia.

1542- Leyes *Nuevas sobre los Indios y supresión de las Encomiendas Creación del Virreynato del Perú.*

1545- Minas en Potosí y Zacatecas. 1546- Primera exportación de Azúcar de Brasil. 1547- Diócesis del Río de la Plata con sede en Asunción. Paulo III. 1556-98. Felipe 11. 42 anos.

1558- Isabel de Inglaterra, 45 anos.

1567- Virreynato del Perú Gobernaciones de Tucumán, Charcas y Río de la Plata y de la Audiencia de Charcas.

1569-81- Virrey *Francisco de Toledo.* Perú.

1573- Ordenanza de Población para las Indias/ Felipe II.

1585- Destrucción de la Armada Invencible Vía libre para Holanda e Inglaterra. 1595- *Primer Asiento de esclavos en el Río de la Plata.*

1602- Bs. As. esta autorizada a exportar harina, carne seca y grasa en naves propias a Brasil y África.

1641- Una flotilla Portuguesa desciende por el río Uruguay para atacar las Misiones 1660- Alonso Mercado y Villacorta, Gobernador de Bs. As. permite a naves holandesas descargar mercaderías y esclavos a cambio de frutos de la tierra.

Tratado de paz de España y Portugal que da un severo golpe al contrabando en Bs. As.

1680- Los Portugueses se establecen en Colonia del Sacramento y su Gobernador José de Garro los expulsa

1683- Paz de Lisboa. España debe devolver a Portugal la Colonia del Sacramento. 1700- Bs. As. teme una invasión Dinamarquesa.

1701- Portugal obtiene la margen norte del Río de la Plata desde Colonia hasta el Océano Atlántico en base a su alianza con España.

1702- Francia obtiene el derecho de introducir esclavos en las colonias americanas de España y extraer productos locales.

1704- Baltasar García Ros por orden del Gobernador de Bs. As. ataca a la ciudad de Colonia.

1705- Se conquista Colonia.

1713- Se concede a Inglaterra por la paz de Utracht el tráfico de negros y mercancías.

1716- Fin de la Guerra de Sucesión en España. Devolución a Portugal de la Colonia.

1720- Bruno Mauricio de Zabala Gobernador de Buenos Aires expulsa a los contrabandistas franceses instalados en la Banda Oro en

Maldonado.

1724- Zabala crea el fuerte y ciudad de San Felipe y Santiago de Montevideo con colonos de las Canarias, familias de Buenos Aires e Indios de las Misiones para evitar la expansión portuguesa de la Colonia.

1735-37 - El Gobernador de Bs. As. don Miguel de Salcedo inicia el sitio a la Colonia por dos años y sin éxito.

1742- Tratado de Paz de Paris, Colonia vuelve a manos Portuguesas. Se autoriza a los barcos Españoles a dirigirse a Lima por el Cabo de Hornos, parando y descarnando en Bs. As.

1748- Abolición del régimen de flotas que obligaba a los barcos mercantes españoles a navegar en convoy a America.

1750- Tratado de Madrid entre España y Portugal que determina la cesión de la Colonia a España y el derecho exclusivo de navegación por el río a favor de España a cambio de los *siete pueblos* de las Misiones al sur del río Uruguay. España estudia el curso de los ríos, la factibilidad de las tierras y confecciona el primer mapa de las Provincias del Plata.

1752- Aumento del número de barcos que llegan a Bs. As. como resultado de la progresiva otorgación de permisos y excepciones a la prohibición de importar por ese puerto. Pedro de Cevallos gobernador del Río de la Plata.

1756- Los Portugueses se niegan a devolver Colonia.

1761- Queda anulado el tratado de Madrid.

1762- Cevallos ocupa Colonia como resultado de la incorporación de España a la Guerra de los Siete Años que la enfrentaba a Inglaterra y Portugal.

1763- Paz de Paris.

1764- España devuelve la Colonia.

1776- Creación del Virreynato del Río de la Plata. Cevallos primer Virrey.

1777- Tratado de San Idelfonso. España recupera la Colonia y entrega los Siete Pueblos.

1778- Establecimiento del Comercio Libre entre España y America, queda autorizada la introducción al interior del Virreynato de mercaderías traídas desde España a Bs. As.
Montevideo como puerto habilitado que depende en lo militar de España y en lo demás de Bs. As.

1785- Se instala la Audiencia de Bs. As.

1786- Se abre en el Riachuelo la boca del Trajinista.

1787- Monopolio de la trata negrera con el Río de la Plata, Chile y Perú a la Compañía de Filipinas, construcción de un gran deposito de esclavos en Bs. As.

1791- Se extiende la libertad del tráfico de esclavos al Río de la Plata empleando barcos registrados en sus puertos.

1793- Representación de Labradores, entre otras cosas, autorización para la exportación de trigo controlada por el Cabildo.
Se autoriza a armadores porteños a nacionalizar barcos extranjeros retenidos en el puerto por la guerra.

1794- Consulado de Buenos Aires. M. Belgrano. Primer muelle en la vuelta de Rocha (Boca), Proyecto de Antonio Cervino.

1795- Se autoriza el comercio desde el Río de la Plata con colonias extranjera (Brasil especialmente).

1796- Se autoriza a barcos del Río de la Plata a comerciar con la Península Española. Muelle de 35 m. en Barracas.

1797- El Gobierno Español autoriza a buques neutrales de Estados Unidos a comerciar con sus colonias.

1801- Los Siete Pueblos de las Misiones Orientales del sur y este del río Uruguay son entregados a los Portugueses. Tratado de San Ildefonso de 1777.

1802- Virrey del Pino encarga a Cervino un muelle en los bajos de la Merced, destruido en 1805.

1806- La Invasión Inglesa a Montevideo y Bs. As. después, la reconquista dirigida por Liniers el 12 de agosto.

1807- La segunda Invasión Inglesa con la ocupación de Montevideo y Bs. As. 1810- Revolución de Mayo.

1811- Montevideo sitiado por la escuadra Española.

2. III combate de San Nicolás, primer combate naval entre las fuerzas patriotas y los realistas.

1814- Combate del Buceo. La escuadra Porteña derroto a la española en el sitio de Montevideo.

1821- Incorporación de la provincia Cisplatina (Uruguay) a Portugal por quien estaba ocupada desde 1816.

1824- Se inaugura un servicio regular de barcos entre Liverpool y Bs. As.

1825- Desembarco en Uruguay de la expedición libertadora de los 33 Orientales dirigida por Lavalleja y Oribe con apoyo de Rosas. El Congreso de la Florida declara la reintegración de Uruguay a las Provincias Unidas. El Imperio Brasileño declara la guerra.

1826- Guerra con Brasil. Rivadavia Presidente. Combate de los Pozos, Brawn derrota la escuadra Brasilera.

1827- Combate del Juncal en el río Uruguay, la escuadra argentina bate a la Brasilera. Se repite esta situación en el combate de Quilmes.

1828- Fin de la Guerra y se reconoce la libre navegación del río para Argentina y Uruguay por quince años. Independencia del Uruguay.

1835-.Ley de Aduanas.

1838- Bloqueo Frances. En Europa uso de barcos a vapor para cruzar el Atlántico. 1840-. Lavalle desembarca en Montevideo. Cese del Bloqueo Frances.

1843- Sitio de Montevideo. Oribe instala su gobierno en las afueras de la ciudad en el Cerrito.

1845- Bloqueo Anglo-Frances a Bs. As. Batalla naval de la Vuelta de Obligado. Los franceses entran con 100 barcos mercantes hasta Asunción.

1848- Gran Bretaña levanta el Bloqueo y luego Francia.

1849- Inglaterra reconoce al Paraná como río de la Conferacion y al año siguiente Francia.

1851- Tratado de Comercio y Navegación entre Uruguay y Brasil, libre navegación del río Uruguay.

1852- Caseros. Acuerdo de San Nicolás. Revolución del Once de Septiembre, sitio de Bs. As.

1853- Congreso Constituyente de Santa Fe. Autonomía de Bs. As.

1855- Europa barcos de guerra blindados con chapas de acero.

1858- Europa primer cable transatlántico telegráfico.

1859- Cepeda. Sitio de Bs. As. Pacto de San José de Flores.

1861- Pavón. Ante las dificultades del Puerto de Buenos Aires Asunción y el Litoral dependen de Montevideo.

1862- Mitre Presidente.

1865- Guerra del Paraguay.

1868- Sarmiento Presidente.

1869- Primera turbina hidráulica para electricidad. Canal de Suez. Proyecto del puerto de Madero.

1870- Fin de la Guerra del Paraguay. Proyecto de puerto de Juan Bateman.

1875- Se comienza el proyecto del Ing Huergo en Riachuelo.

1876- Ley de Aduana proteccionista.

1878- Llegan barcos de ultramar al puerto de la Boca, de Huergo.

1879- Conquista del Desierto.

1880- Roca Presidente. Federalización de Bs. As.

1881- Inicio del Canal de Panamá.

1883- Proyecto del puerto de Madero- Bateman aprobado por el Gobierno Nacional.

Llega al Puerto de la Boca el transatlántico L'ITALIA.

1886- Juárez Celman Presidente. Segunda Federalización de Bs. As.

1889- Inauguración de la Dársena Sur de Puerto Madero.

1890. Revolución del Parque. Inauguración Diques I y II del Puerto de Bs. As.

1890- Polémica con el Ing. Huergo por el Puerto de Buenos Aires. Construcción del Puerto Madero.

1897- Inauguración Diques IV y Dársena Norte del Puerto.
Proyecto Ing. Corthell.

1898- Fin de las obras del Puerto.

1900- Puerto Nuevo.-

1901- Acuerdo Argentino-Uruguayo sobre el Río de la Plata.

1902 Molinos y elevadores de granos en el Puerto de Bs. As.

1905- Molinos en el Dique III. Dock Sur.

1908- Ampliación del Puerto proyecto del Ing. Palma.

1909- Inauguración de la primera etapa del Puerto de Montevideo.

1910- Ampliación del Puerto nuevo proyecto.

1916- Construcción de un Balneario en el Puerto de Buenos Aires.

1918/9- Nuevo Puerto habilitación de la primera Dársena. Fin de las obras.

1920- Nuevo Puerto y nuevas ampliaciones.

1921- Nuevo Puerto. Proyecto de estación marítima.

1922- Nuevo Puerto hallazgo de un fósil.

1924- Nuevo Puerto. Deposito Frigoríficos. Plan de la Comisión de Estudios Edilicios.

1926- PLUS ULTRA acuatiza en el río. Usina de energía eléctrica en el Puerto Nuevo

1927- Restos de un Gliptodonte en el Puerto Madero.

1928- Estación Aeronaval civil. V Dársena del Puerto Nuevo.

1929- Compañía de Electricidad. Superusina Puerto Nuevo, Elevadores de Granos.
Choque entre el Ciudad de Buenos Aires y el Ciudad de Montevideo.

1932- Dársena de Inflamables.

1933- Ante puerto sur, prolongación de la Avda. Costanera, se encuentra el casco nave capitana del Almirante Brown, fragata 25 de Mayo.

1935-. Comisión de Estudio para la construcción de la red de Elevadores de Granos.

1939- Combate del Río de la Plata, cruceros británicos Ajax, Exeter,

Achilles y el acorazado Admiral Graf Spee, combate de Punta del Este.

1961- Se resuelve la cuestión de limites fluviales entre los dos países, que rige la soberanía conjunta adentro de una línea entre Punta del este y Cabo San Antonio. Se termina la polémica con Inglaterra obre el carácter de estuario del río. Se fijan los límites del río Uruguay.

1970 Remodelación del Puerto Madero. Mega- Proyectos: la Aeroisla, el Puente Colonia Buenos Aires, ampliación del Puerto.

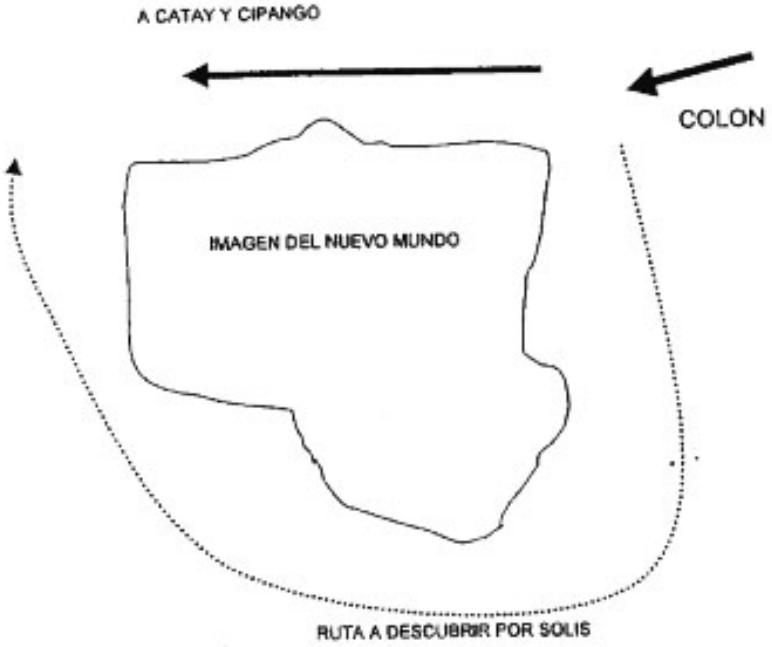
1973- Tratado de la Cuenca del Plata, limites marítimos y rioplatenses entre Uruguay y Argentina.

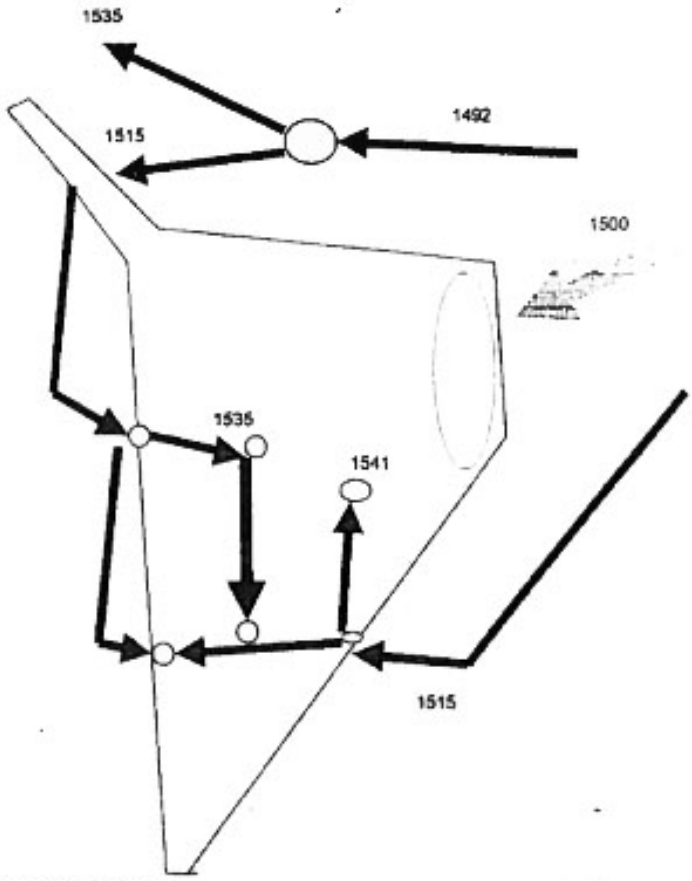
1998 PROYECTO DE AMPLIACIÓN DE PUERTO NUEVO.

LISTA DE ILUSTRACIONES.

1-LA AMÉRICA SUPUESTA POR COLON.
2-MAPA DEL RIO DE LA PLATA DE 1627.
3-ESTRATEGIA DE EXPLORACIÓN EN AMÉRICA.
4-GRANDES RIOS Y SUS CUENCAS.
5-VIRREINATO DEL RIO DE LA PLATA Y SUS REGIONES.
6-PLANO DEL RIO DE LA PLATA DE 1700.
7-NAVEGACIÓN EN EL RIO DE LA PLATA EN EL SIGLO XVI.
8-PUERTO DE MONTEVIDEO. 1752.
9-PANORAMA DE BUENOS AIRES.
10-VISTA DE LA ADUANA Y LA ESTACION CENTRAL.
11-SISTEMA HIDRICO DEL PLATA.
12-CORTE DE SUDAMERICA Y EL RIO DE LA PLATA.
13-RIO DE LA PLATA
14-PUENTE COLONIA-BUENOS AIRES.
15-AMPLIACION DEL PUERTO DE BUENOS AIRES.
16-REGIONES ARGENTINAS Y AREAS GEOPOLITICAS DE SUDAMERICA.
17-PUERTOS DEL MERCOSUR- CONTENEDORES.
18-IDEM
19-PUERTOS DEL PLATA- CONTENEDORES 2.000-2.100. 20-HORIZONTE GEOPOLITICO “SUR-SUR”.

I- INTRODUCCIÓN- 3
Las grandes ciudades históricas y sus ríos. 4
Relevancia del Río de la Plata en todas sus épocas..... 5
Marco Físico: La Cuenca Del Plata. 5
Marco Histórico Del Río De La Plata. 7
La Edad Moderna 7
II- ETAPA INDIANA O DE CONSOLIDACIÓN. .....
El Río De La Plata Durante La Conquista Europea..... 8
Conflicto Hispano-Portugués 8
Historia Del SXVI. 9
El Río En Los Siglos XVII Y XVIII. 12
El Litoral-..... 13
III- LA REVOLUCIÓN INDUSTRIAL EN EL RIO DE LA PLATA..... 14
La Revolución Industrial en Europa. 14
Transferencia al Río de la Plata 15
Los cambios en la navegación y el comercio. 16
Conflictos Navales Del SXIX. 17
IV- LA EDAD TÉCNICA 17
La revolución tecnológica del sxx. 17
Crecimiento urbano de Buenos Aires y Montevideo. 17
Los puertos. 18
El Puerto De Buenos Aires. 18
V- EL FUTURO DEL RIO DE LA PLATA. 20
El Mercosur. 20
Mega-Obras Para El Futuro 21
Proyecto De Ampliación Del Puerto Nuevo 21
Hidrovía Paraguay-Parana. 22
Las Comunicaciones Aéreas. 23
La Aeroisla. 23
El Puente Colonia Buenos Aires 25
Las Tierras Emergentes. 26
El Impacto Ambiental 27
El futuro del Río de la Plata debe contar con los siguientes hechos. 28
VI FIN DEL TRABAJO.....29
LISTA DE ILUSTRACIONES.....45



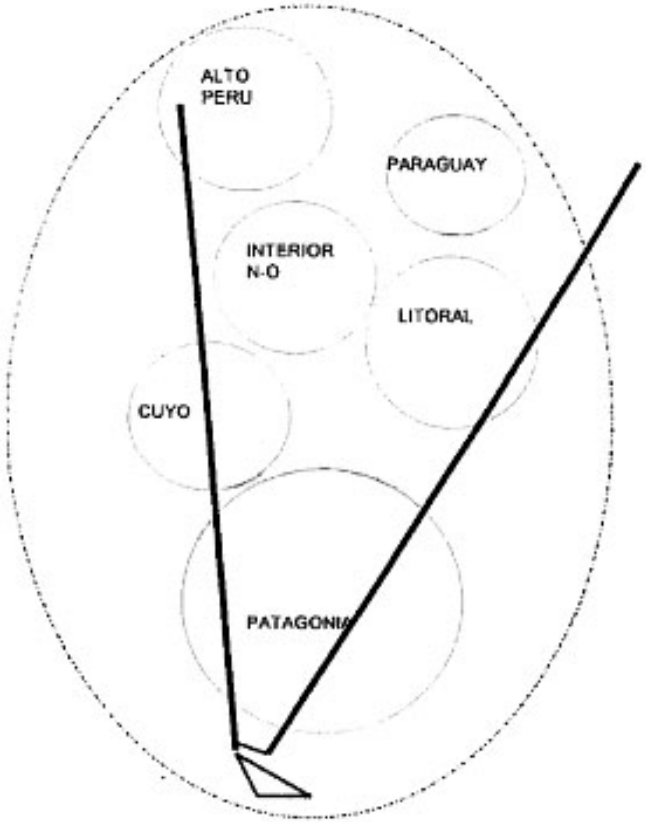


3

ESTRATEGIA DE EXPLORACION EN AMERICA

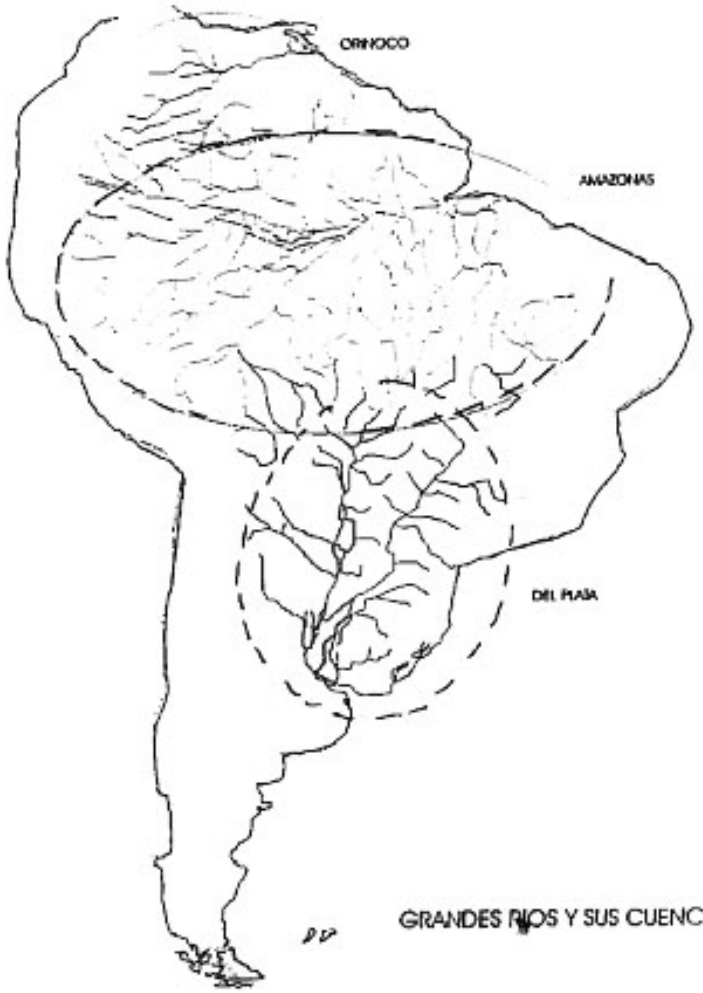
ESPAÑOLES
PORTUGUESES

AMERICAE SIVE
NOVI ORBIS, NO-
VA DESCRIPTIO.
SEPTENTRIO
ORIENS
OCCIDENS
MERIDIES



VIRREINATO DEL RIO DE LA PLATA
Y SUS REGIONES.

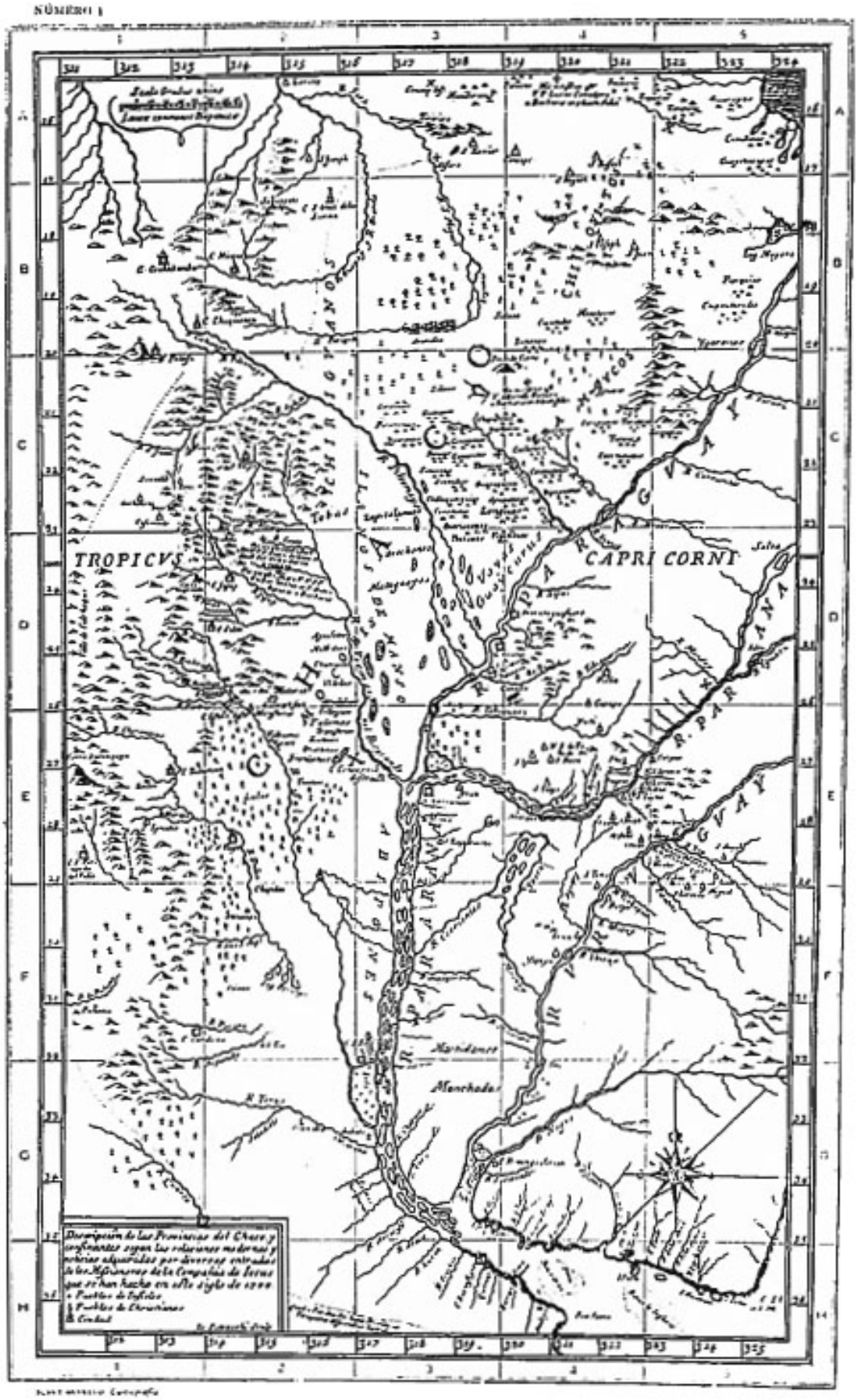
5



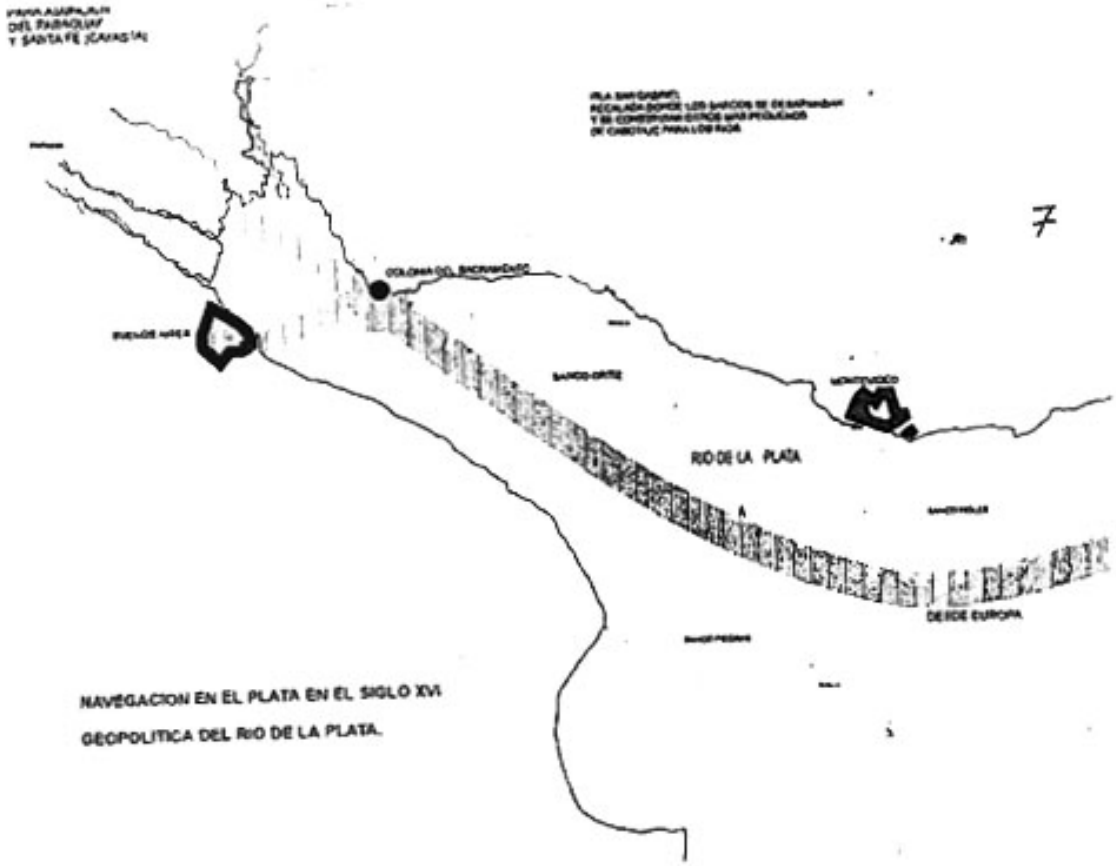
4

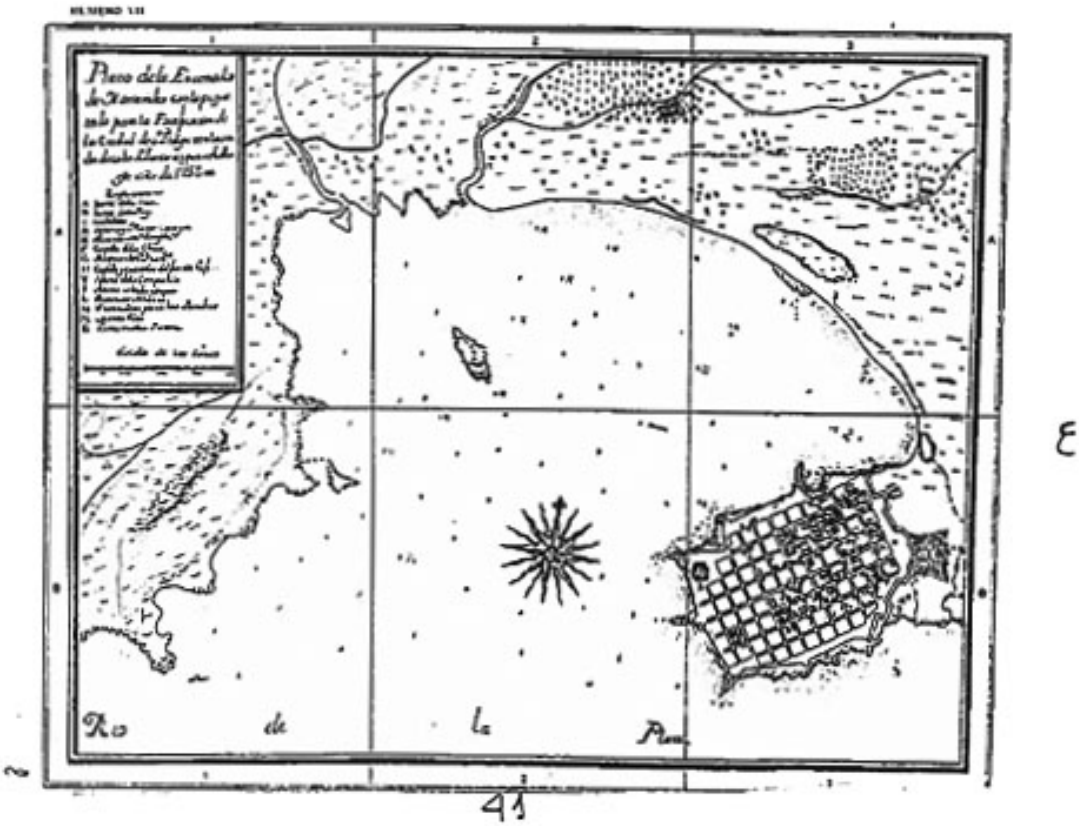
GRANDES RIOS Y SUS CUENCAS

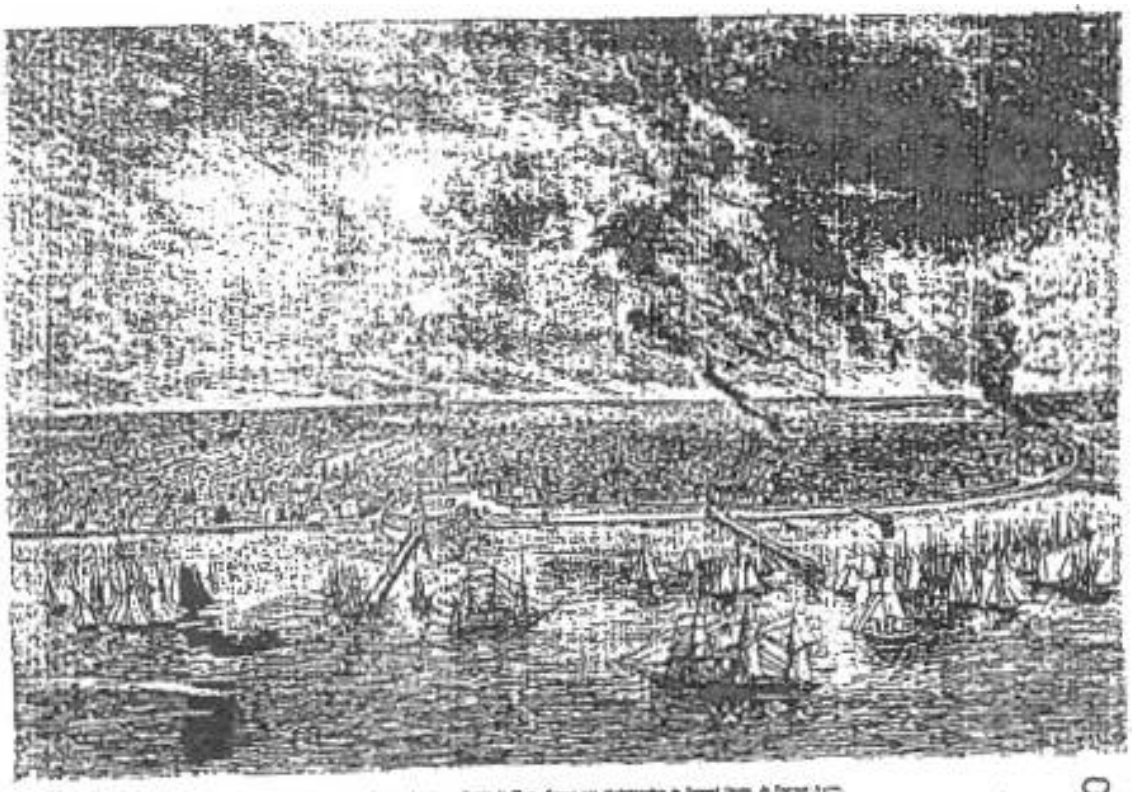
NÚMERO 1



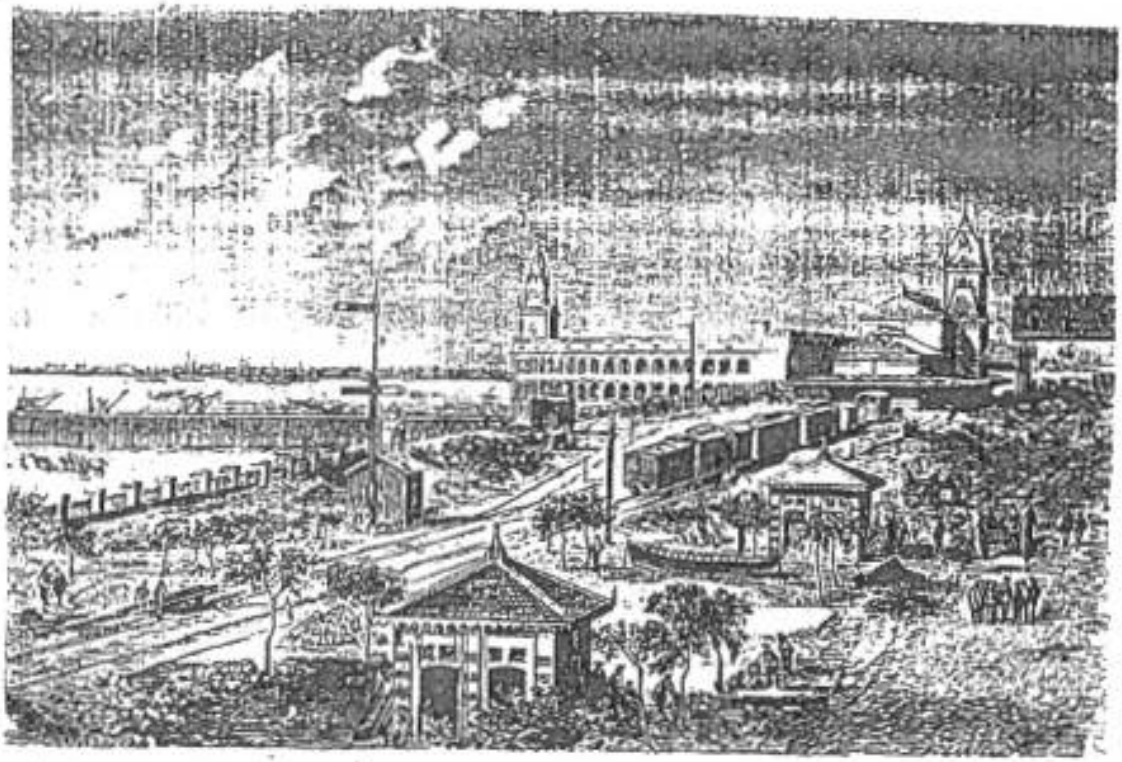
DESCRIPCION DE LAS PROVINCIAS DEL CHACO Y CONTINANTES. (Lámina del n.º 1, en p. 11 del texto)


7
RIO DE LA PLATA
DESDE EUROPA
NAVEGACION EN EL PLATA EN EL SIGLO XVI
GEOPOLITICA DEL RIO DE LA PLATA.

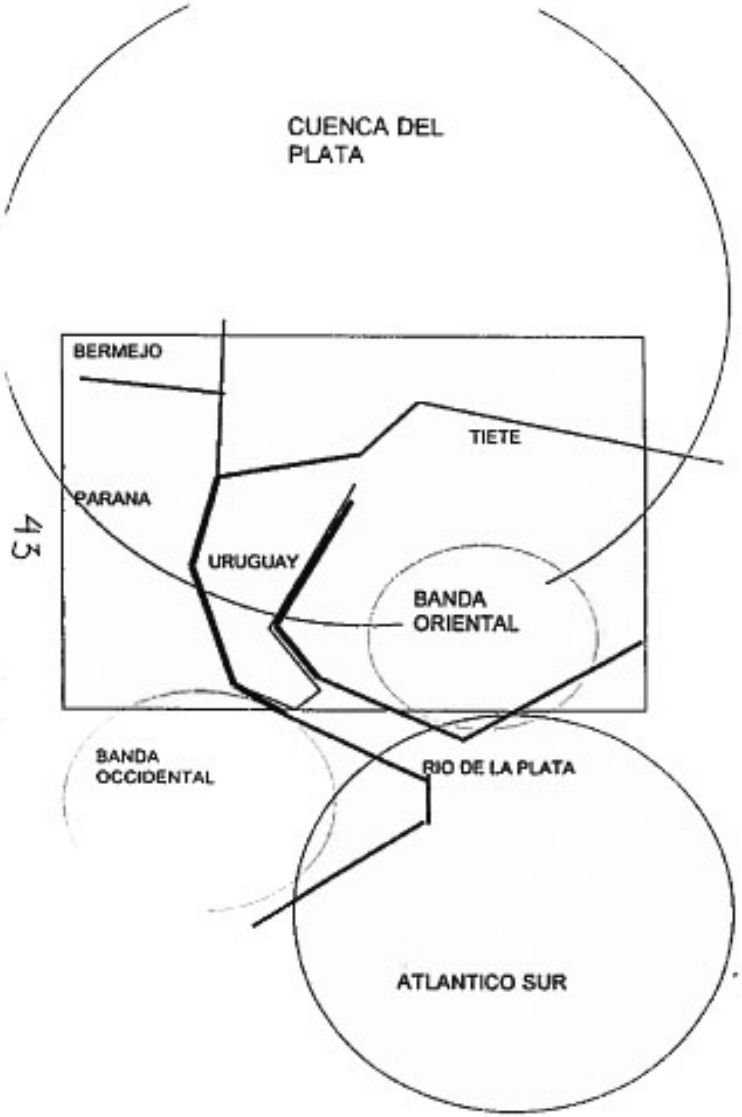

Rio de la Plata
E
41



9



10



43

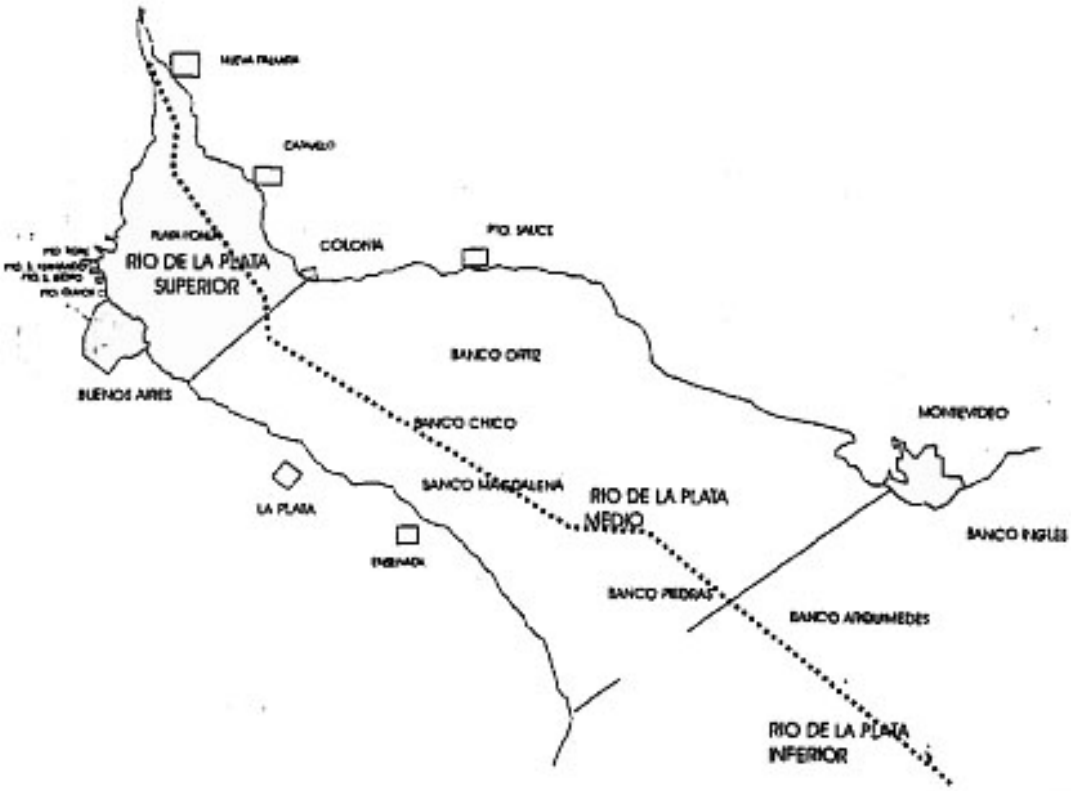
Cuenca del Plata

11

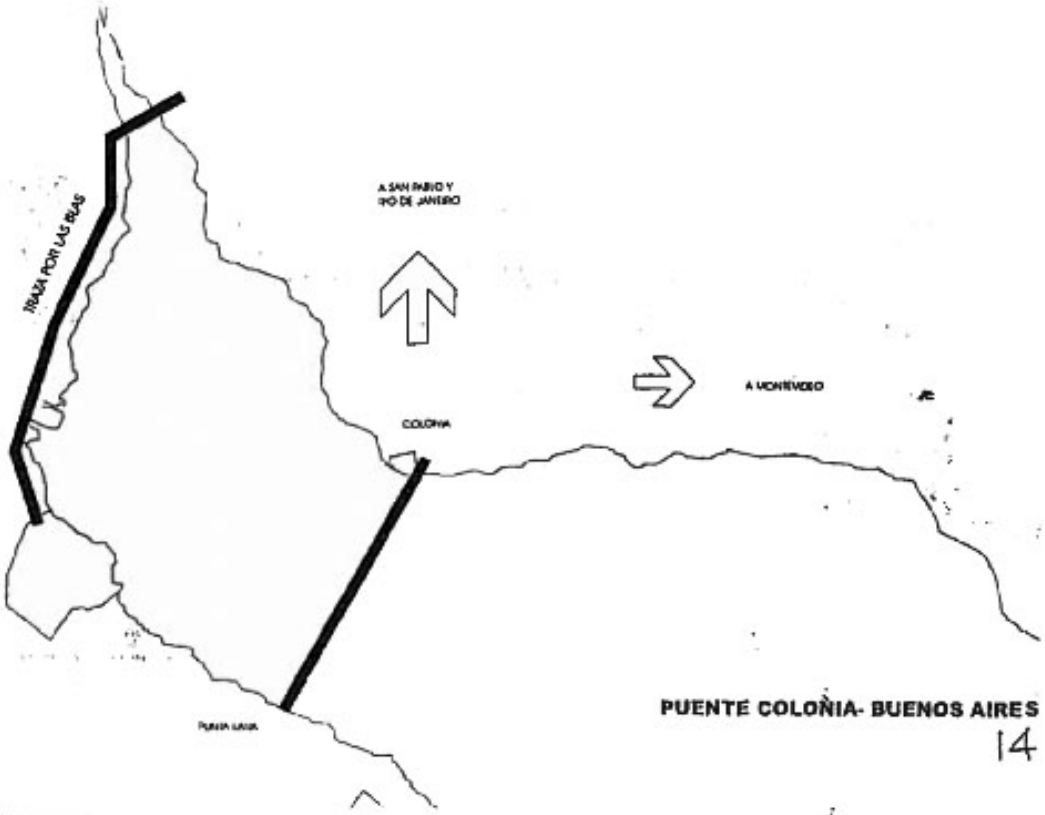
12

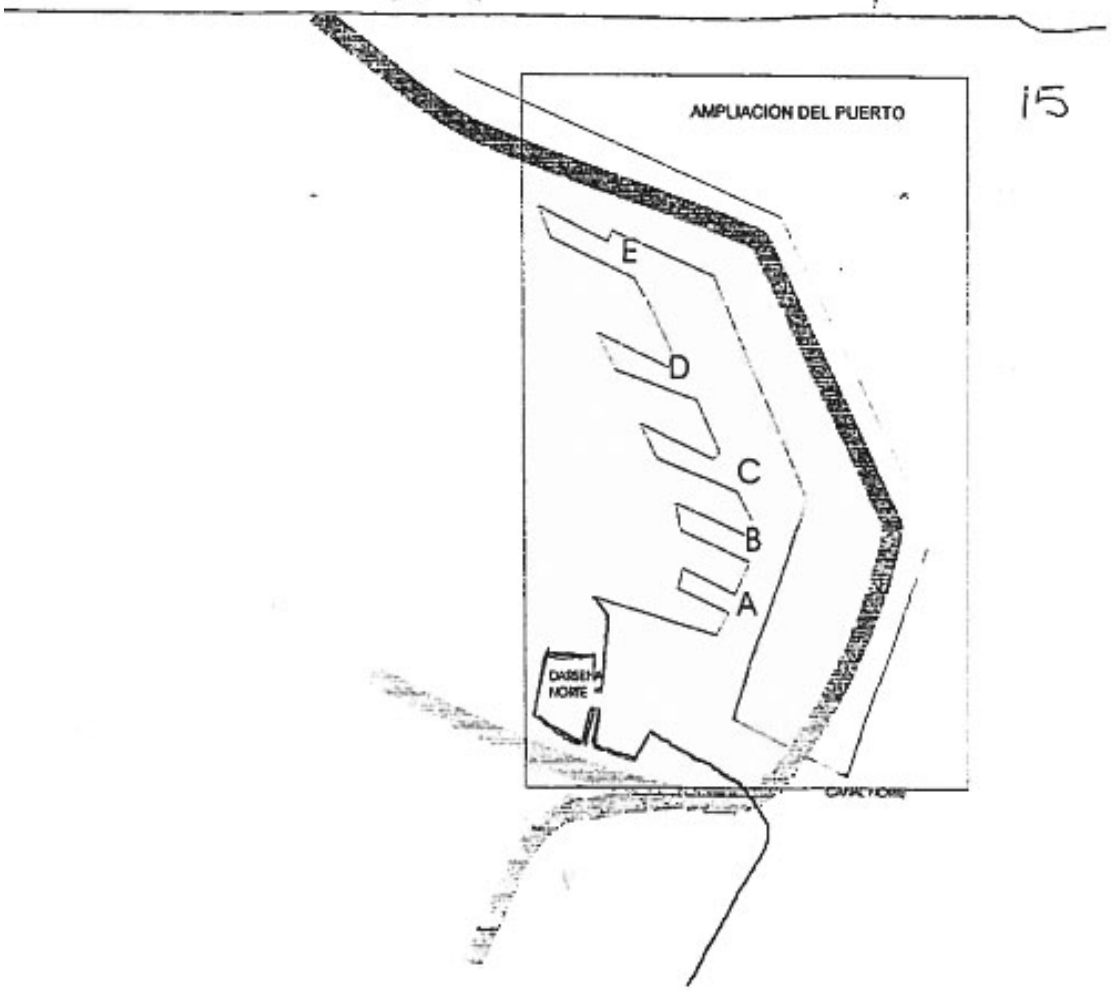
CORTE DE SUD AMERICA

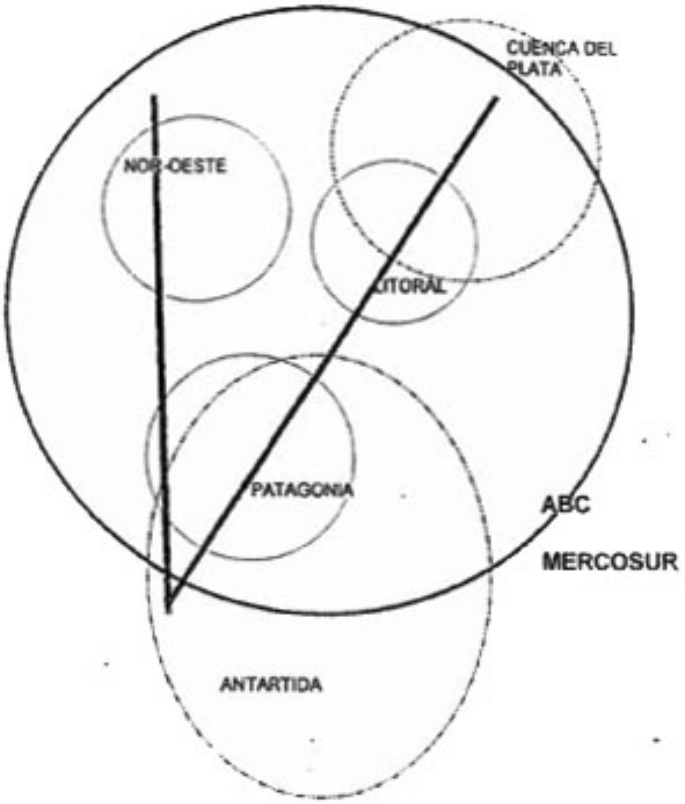
SE VE LA ROCA DE LOS ANDES PASAR BAJO LOS SEDIMENTOS DE LA PAMPA Y EMERGER POR LA ISLA MARTIN GARCIA. BAJO EL RIO DE LA PLATA



13

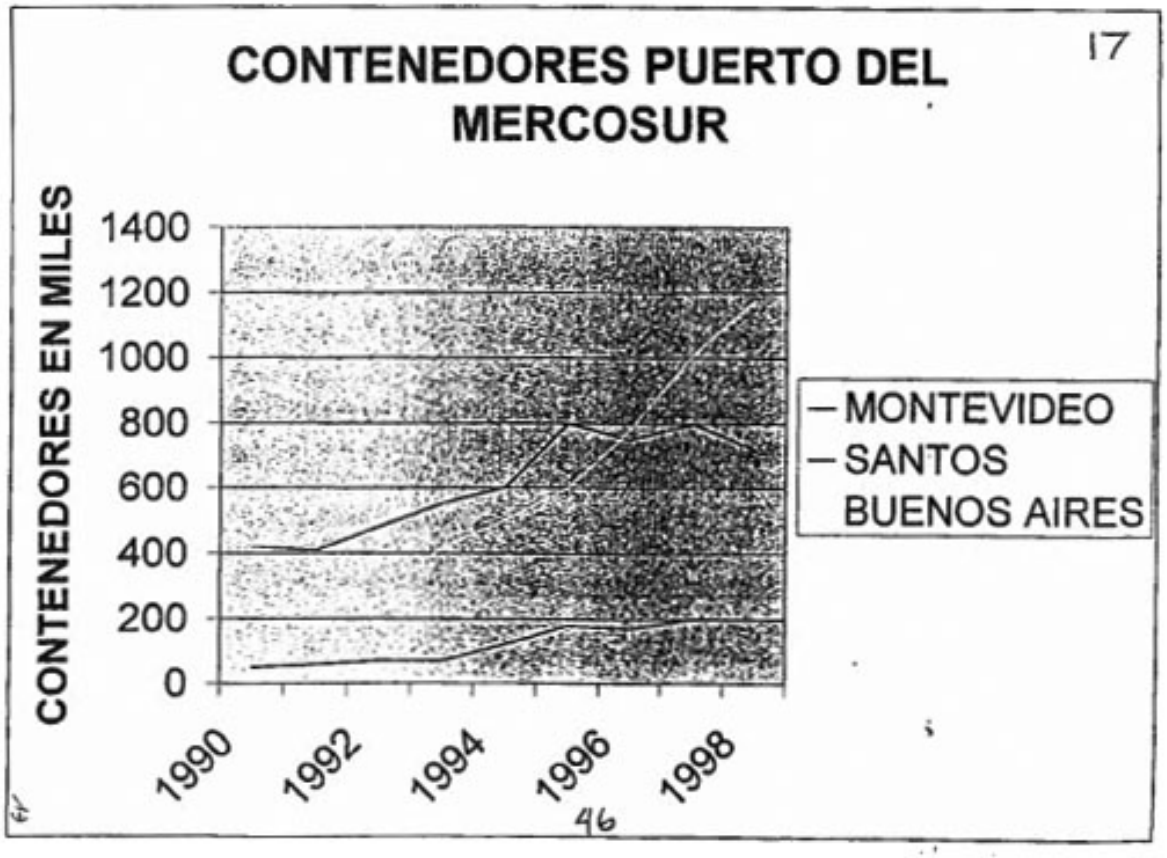

A SAN PABLO Y
RIO DE JANEIRO
TRAZA POR LAS IBIAS
A MONTEVIDEO
COLONIA
PUENTE COLONIA- BUENOS AIRES
14


AMPLIACION DEL PUERTO
15
E
D
C
B
A
DARSENA
NORTE



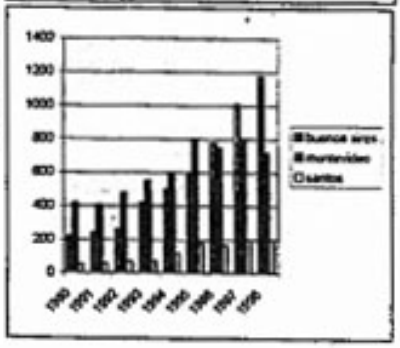
REGIONES ARGENTINAS Y AREAS GEOPOLITICAS DE AMERICA DEL SUR

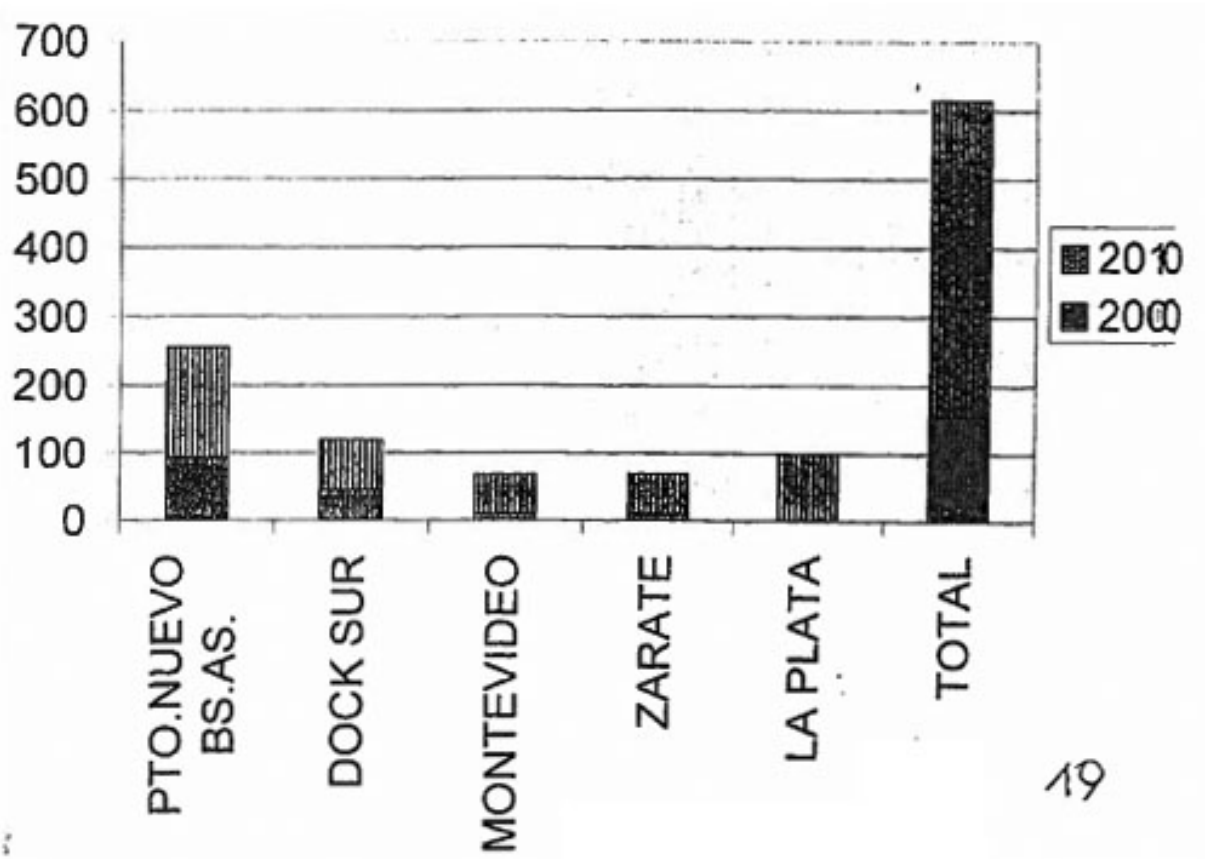
16



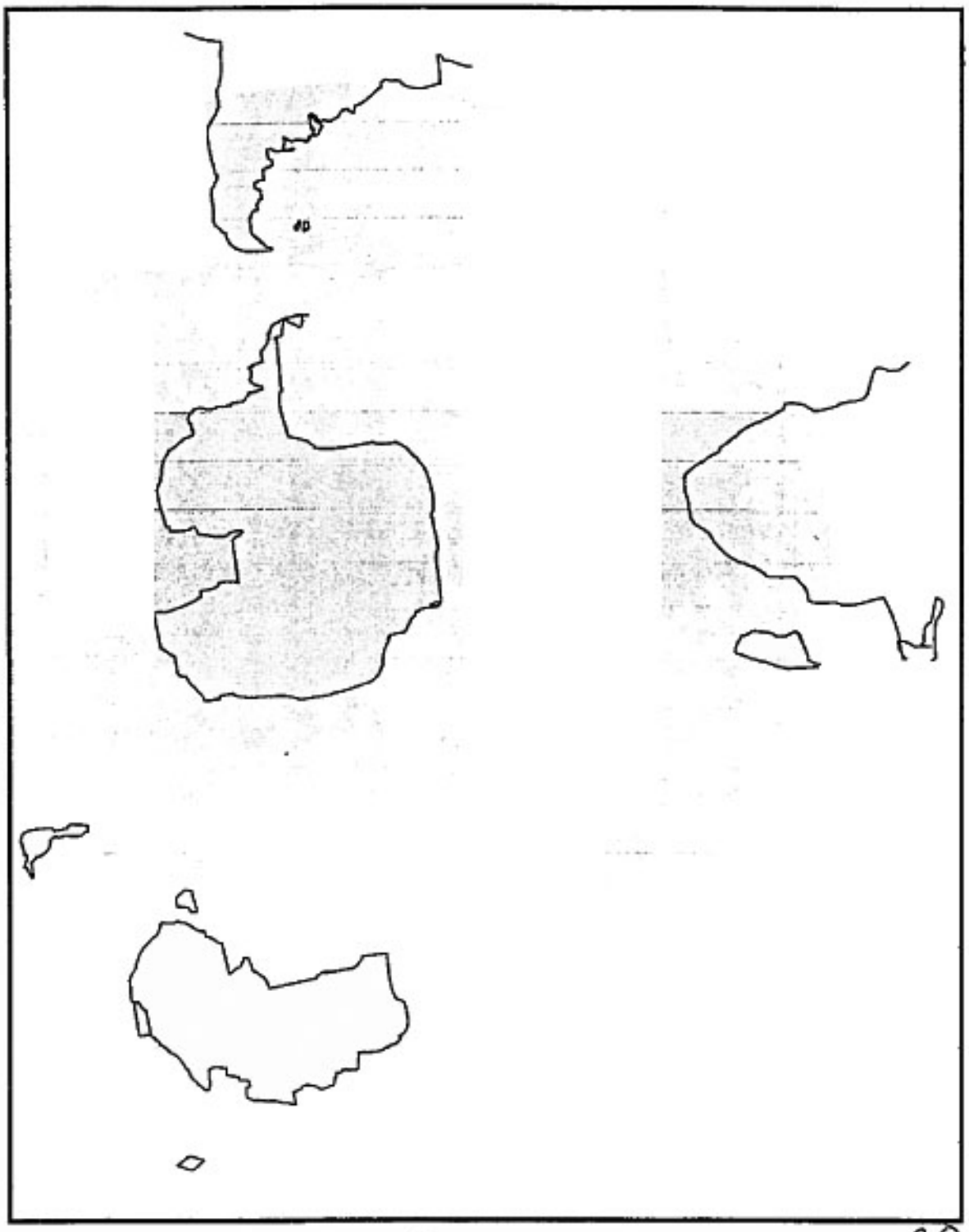
18

	buenos aires	montevideo	santos
1990	220	420	50
1991	240	410	60
1992	260	480	70
1993	420	550	70
1994	500	600	120
1995	600	800	180
1996	780	750	170
1997	1010	800	200
1998	1180	720	200





19



20

antar.cdr