



UNIVERSIDAD ABIERTA INTERAMERICANA

Facultad de Derecho y Ciencias Políticas

Carrera Abogacía

Sede Regional de Rosario

“DE LA HIDROVIA AL MUNDO”

Un mecanismo determinante en el desarrollo y la integración

- **Tutor:** Abud, Gabriela Eugenia
- **Alumna:** Bourquin Poulain, María Natacha Ayelén
- **Título al que aspira:** Abogada
- **Fecha de presentación:** Diciembre 2021

1. Dedicatoria y agradecimientos:

Agradezco a mi familia y todos quienes estuvieron a mi lado estos años. Por su dedicación, compromiso y siempre confiar en mí. Especialmente a mi madre que fue quien estuvo desde el primer momento que elegí esta carrera, hasta ahora que llega a su final.

Agradezco profundamente toda la atención impuesta de docentes y directivos, siempre presentes en mis dudas y consultas.

En tercer lugar, no quiero olvidar de agradecer a los amigos que la institución me presentó, sin dudas su compañía hizo de este camino una experiencia inolvidable.

2. RESUMEN:

El presente trabajo propone abordar el análisis sobre la importancia de un sistema fluvial en un país Agroindustrial como la Argentina y la integración que se produce entre Argentina, Paraguay, Uruguay, Brasil y Bolivia con el resto del mundo.

Es de mi interés poder demostrar de qué forma la hidrovía constituye hoy uno de los principales sostenes para el país y la región.

En América del Sur, dos ríos motivan esta circulación: los ríos Paraná y Paraguay, que en su unión conforman lo que hoy es la denominada “*Hidrovía Paraná-Paraguay*” (HPP).

Se propone analizar una de las mayores arterias de comunicación fluvial y de transporte del mundo, compartida por los países de la denominada Cuenca del Plata: Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay. Es la única Hidrovía natural del mundo, sin necesidad de esclusas, que integra el sistema de la Cuenca del Plata.

A su vez, desde la ciudad de Rosario y el Gran Rosario, en la provincia de Santa Fe, Argentina, el río Paraná desemboca en el río de la Plata y de allí, al océano Atlántico. La posibilidad del dragado a 34 pies hace que esta ciudad y el Gran Rosario puedan recibir barcos de gran calado y tengan muchas terminales portuarias.

Argentina, es un país con enorme potencial comercial, alejado de los principales mercados de un mundo demandante de alimentos, y encuentra en el río Paraná el canal de acceso a su corazón productivo, derramando sobre las economías regionales **integración y competitividad** con mayores inversiones y puestos de trabajo.

3. INTRODUCCIÓN:

El propósito de escribir este trabajo de investigación es desarrollar dentro de la rama del Derecho de Integración, demostrar un conjunto de normas y principios que presiden ese proceso de integración regional entre dos o más Estados.

El derecho de Integración tiene su origen en el Derecho Internacional, y más específicamente en el derecho de los tratados.

A lo largo de la historia muchos fueron los acuerdos y tratados que se firmaron para su control de navegación, pero también, algunos tuvieron intereses comerciales que beneficiaron a pocos. La historia demuestra, que aún en estos tiempos, estamos con normativas de siglos pasados.

El proceso de integración regional surge como consecuencia de un tratado constitutivo, pero se diferencia del Derecho Internacional, mientras continúen en vigencia las relaciones entre los Estados. Incluye modalidades que influyen a los ciudadanos, especialmente en aquellas reglas que abarcan la integración económica y social.

La labor del sistema de la Hidrovía trata de comprender un derecho originario con aquellos tratados que dan origen al proceso de integración, además de los acuerdos complementarios o modificatorios que fueron llevándose a cabo a lo largo de los años. Desde su tratado precedente se busca encontrar los compromisos, principios y objetivos para verse reflejados en el sistema fluvial.

Indiscutiblemente la Hidrovía es un recurso natural que se debe preservar como estrategia comercial, no solamente de Argentina, sino también de los países que integran su navegabilidad, sin dejar de lado las consecuencias ecológicas y ambientales. El uso ambientalmente adecuado y con condiciones sostenibles de las cuencas hidrográficas de la región y de sus ríos afluentes contribuye de manera significativa a preservar este indiscutible recurso de agua dulce.

Mediante su estrategia comercial se puede acceder a variadas tareas y generar miles de puestos de trabajos directos e indirectos para ocuparse en múltiples propósitos necesarios para las exportaciones internacionales, una labor que no tiene receso en

ningún momento, durante las 24 horas para lograr que los productos exportados sean de la mejor calidad.

La finalidad de este escrito es reconocer que con acuerdos mancomunados no solamente el beneficio es para Argentina, sino también, para aquellos países como Paraguay, Bolivia, Brasil, Uruguay entre otros, de ahí que surge el nombre del mismo ***“De la Región al Mundo”***

Algunos de los tantos productos que se exportan son materia prima (tanto de origen animal, vegetal, mineral y artificial) necesariamente tienen que llegar al resto del mundo al menor costo, y de este modo, lograr que las exportaciones sean reconocidas en el mercado internacional.

La Hidrovía logra generar un movimiento económico altamente beneficioso para toda Sudamérica. Los países de la región enfrentan la imperiosa necesidad de mejorar su productividad y diversificar sus producciones a fin de alcanzar una mayor y mejor inserción en los mercados internacionales. Se trata de una cadena con los eslabones más importantes del mercado internacional y se constituye con la disminución del costo de transporte y logística.

4. JUSTIFICACIÓN DE ESTUDIO Y VIABILIDAD:

Un interés personal, alude a la siguiente investigación de este tema en particular por encontrarme dentro de la población de la zona del sector industrial y el acceso habitual al tramo del río. Es por este motivo de mi decisión en cuanto al trabajo de investigación.

¿Cómo esta impetuosa reserva hídrica nos comunica con aquellos países vecinos, hasta al mundo en general, mediante un sistema de transporte tan antiguo pero a la vez uno de los más eficientes hasta el día de hoy?

¿Será un mecanismo tan necesario para el desarrollo y la integración regional?

¿Por qué razón se considera importante tener presente que la hidrovía Paraná – Paraguay es el corazón de MERCOSUR, siendo fundamental en este proceso de integración?

¿Quiénes se benefician con el sistema de hidrovía?

Para poder analizar, investigar y responder a estas preguntas, mi investigación se encuentra enmarcada por los acuerdos de origen, la integración producida a lo largo del tiempo y dando fundamento al sistema fluvial de Hidrovía Paraná – Paraguay.

5. **PLANTEO DE LA SITUACIÓN PROBLEMÁTICA**

El presente trabajo está realizado en base a investigaciones realizadas para dar respuesta al siguiente planteo que se presenta a continuación:

¿Es la Hidrovía Paraná-Paraguay un mecanismo determinante para el desarrollo e integración regional?

6. OBJETIVOS:

Objetivo general:

- Analizar la necesidad de la Hidrovía como elemento necesario para el desarrollo y la integración regional.

Objetivos específicos:

- Profundizar la forma en la que la República Argentina establece la libertad de la vía navegable.
- Deducir la importancia del Tratado de la Cuenca del Plata.
- Observar las ventajas para la integración.
- Considerar la incorporación y la necesidad de la hidrovía en el MERCOSUR.

7. MARCO TEORICO:

“Si un hombre falla honrando sus ríos, no puede ganarse la vida que emana de ellos” (Autor desconocido)

El siguiente trabajo pone en resonancia la forma en que esta vía navegable permite la integración y desarrollo tanto en Argentina como en los países linderos, pero primero se debe conocer el significado de Hidrovía, que en este caso se trata de una unidad geográfica e hidrológica que la forma un río principal más los territorios entre el origen del río hasta su desembocadura.

La Hidrovía Paraná-Paraguay tiene una extensión navegable de 3.442km, comenzando en Puerto Cáceres, Brasil en el río Paraguay (en el extremo norte) extendiéndose hasta el puerto de Nueva Palmira en Uruguay (en el extremo sur). Admite una continua navegación entre Argentina, Brasil, Bolivia, Paraguay y Uruguay.

Un acuerdo llamado Santa Cruz de la Sierra, o Acuerdo HPP, se ampara en el tratado de Montevideo firmado en 1980. En él se establece un marco normativo común para el transporte por la Hidrovía. Y de esta forma, se favorece el desarrollo, la modernización y la eficiencia de las operaciones de navegación y transporte comercial en toda la región.

El tratado de Santa Cruz de la Sierra ha dado nacimiento a la Hidrovía, por lo que se la considera el eje de lo que significa la integración latinoamericana. La relevancia política regional de nuestro país depende en gran parte de lo que denominamos la Hidrovía.

El importante beneficio de la Hidrovía es la reducción de costos de transporte, e inexcusablemente desde este punto de vista el sistema fluvial constituye un elemento decisivo para el desarrollo de los países en su área de influencia, que ronda los 3.500.000 km², y con una población cercana a 60.000.000 de habitantes.

El objetivo trascendental de la perfección de este sistema es siempre beneficiar las comunicaciones fluviales, optimizando la navegación diurna y nocturna de barcasas con remolcadores de empuje durante la mayor parte del año con el mínimo precio ambiental.

Este mecanismo vincula varios puertos sustentables en competitividad real. Esto se hace efectivo con la decisión nacional del dragado de la Hidrovía dependiendo de la zona, y llegando a 34 pies (10,36 metros).

“Este mecanismo vincula varios puertos sustentables en competitividad real. Esto se hace efectivo con la decisión nacional del dragado de la Hidrovía dependiendo de la zona, y llega a todos los puertos. La solución de problemas de dragado, señalización o ayudas a la navegación permitirá contar con un adecuado y seguro medio de transporte de personas y mercancías. Por otra parte, la construcción o mejoramiento de accesos, puertos o plataformas de atención logística, entre otros, hará posible su funcionamiento como un apropiado sistema logístico integrado. Finalmente, el mejoramiento y fortalecimiento de cada una de las Hidrovías, además de incrementar la productividad y la competitividad de sus áreas de influencia, integrará regiones y habitantes en situación de relativo aislamiento” Hidrovías para el desarrollo y la integración suramericana” CAF. R. Terrasas. 2016.

A mediados del año 1995, el gobierno argentino convoca una licitación internacional dominada por la empresa de origen Belga “JAN DE NULL” con la empresa local EMEPA, quienes constituyeron la empresa Hidrovía S.A. Como consecuencia de esto, hasta hoy en día, se encuentra en debate ese contrato.

Para los países de Bolivia y Paraguay significa una importante oportunidad para mejorar su acceso a los puertos de ultramar a través del delta del Paraná (con la potencialidad de Diamante, en Entre Ríos, como terminal más septentrional), hasta los puertos de la Costa Atlántica, como los de Buenos Aires y Montevideo.

La economía paraguaya depende enormemente de lo que nosotros en Argentina decidamos producir con la Hidrovía, motivo por el cual, se puede hacer más extensible en un futuro cercano para la economía boliviana que también será dependiente de nuestro país a través de la misma. Es decir, el protagonismo que la Argentina quiere tener a nivel regional va a depender de cómo nosotros organicemos el sistema en la Hidrovía y de qué manera vamos a querer programarla para un futuro.

Importancia del conjunto fluvial

La Hidrovía constituye una de las reservas hídricas más importantes del mundo, no sólo por el caudal de los ríos que desaguan en él, sino por la diversidad biológica del área y por la riqueza de los territorios.

Por su extensión, es la segunda después de la cuenca amazónica en Sudamérica, y compone el área donde se concentra una importante actividad económica y la mayor densidad de población.

Como factor de desarrollo económico y social, la Hidrovía tiene un factor de mucha importancia. Es la mejor conectividad entre las poblaciones ubicadas en el área de influencia económica por su navegabilidad segura y confiable durante todo el año, lo que permite la ejecución de importantes comunicaciones, tales como, la educación, la salud, la tecnología y el trabajo pesquero como comercio local y nacional.

“El desarrollo hidroviario en el continente sudamericano constituye una necesidad permanente. Recién a partir de los años ochenta se registraron algunas acciones puntuales para el mejoramiento del sector, pero sin continuidad ni horizontes de mediano y largo aliento. Sin embargo, persisten algunas razones de carácter económico y social para insistir, siendo las más relevantes las siguientes: Como medio de transporte, las potencialidades económicas de las hidrovías son muy promisorias. Uno de los retos de cualquier medio de transporte es contar con suficiente carga. En Sudamérica puede afirmarse que para el caso fluvial y fluvio/lacustre existe carga propia suficiente, así como aquella procedente de otros mercados. En el primer caso son básicamente, granos, minerales, productos agroindustriales, particularmente alimentos, y otras cargas, muchas de ellas contenedorizadas”.

Foro “Perspectivas de la Agricultura del Cono Sur, Visión 2030”.

La navegación constituye, sin dudas, uno de los más importantes usos de los grandes ríos de la región. Y a tal fin, la “Hidrovía Paraná-Paraguay” es el corredor de mayor desarrollo y trascendencia económica para toda la cuenca, y uno de los más extensos del planeta. Esta Hidrovía, y su relación con los países vecinos permite la conexión con el mundo, surge como un elemento fundamental de esperanza y promesa para la Argentina, considerando que es un país con una enorme región patagónica que indudablemente se conecta al litoral fluvial.

No es solamente un país marítimo, sino que cuenta con su potencial tierra continental. Se debe tener presente que el desarrollo de la navegación a través de la Hidrovía tiene mucho que ver con el desarrollo de nuestro sector productivo.

La zona productiva más importante es el noroeste y requiere imperiosamente acceder a los puertos de ultra mar por medio de vías fluviales modernas, rápidas y seguras que generan menores costos de fletes y tornan competitivos a nuestros productos.

“Se advierten potencialidades en materia de tratados internacionales y normativas nacionales del sector. Prácticamente todos los países del continente cuentan con tratados internacionales y/o leyes nacionales que regulan los ríos y las Hidrovías. Asimismo, se registra que el uso de los ríos es tema constante de análisis en los encuentros binacionales y multinacionales de alto nivel político y, por su parte, que los gobiernos han generado políticas locales y fortalecido sus acciones en favor de un desarrollo integral del transporte fluvial” R Terrazas. 2016/ p.16. “Hidrovías para el desarrollo y la integración sudamericanas”

Importancia del Acuerdo Federal de la Hidrovía

Es importante este acuerdo, porque la Hidrovía es un extenso sistema hídrico denominado Cuenca del Plata que comprende más de tres millones de kilómetros cuadrados de superficie que desemboca en el Río de La Plata. La cuenca está en la jurisdicción de 5 países, por eso es que la Hidrovía es una de las vías de transporte más significativas para el logro de la integración física y económica del Mercosur, por ella se transportan más de cien millones de toneladas de carga.

La Hidrovía concentra una importante actividad económica y la mayor densidad de población en América del Sur con más de 40 millones de habitantes, en Argentina recorre las provincias de: Entre Ríos Santa Fe, Buenos Aires, Corrientes, Chaco, Misiones y Formosa, movilizandop principalmente granos y sus subproductos aceites y combustibles. Es un eje de integración provincial y corredor logístico primordial para las agro exportaciones es la puerta de salida del 80% de las exportaciones nacionales, en promedio ingresan a la hidrovía 4.400 buques de porte oceánico por año. La mitad son

graneleros y en menor proporción transitan porta contenedores y buques tanque, entre otros.

Desde la implementación de la Hidrovía Paraná- Paraguay se logró una baja sustancial en los precios de transporte de cargas y una fuerte expansión de la superficie sembrada en las provincias. Actualmente es necesario ampliar su capacidad física y mejorar sus condiciones operativas para el mejor aprovechamiento de la Hidrovía, uno de los principales conductores del comercio argentino para potenciar el transporte intermodal con una impronta federal orientada al desarrollo productivo. De esta manera, se fomenta un sistema logístico sustentable alentando a las economías regionales generando empleo y contribuyendo a agregar valor a nuestros productos.

En la ciudad de Rosario, provincia de Santa fe, a los 29 días del mes de agosto del 2020, representado por el Gobierno Nacional y sus Ministros, junto a los representantes de las provincias de Buenos Aires, Corrientes, Chaco, Entre Ríos, Formosa, Santa Fe, Misiones se acuerda que la vía denominada Paraná Paraguay y en particular el sector argentino denominado Sistema navegable Troncal reviste una importancia fundamental para el desarrollo de transporte regional.

La misma reviste un alto valor geopolítico estratégico de integración regional, para el comercio y el desarrollo económico y productivo de la República Argentina y del resto de los países integrantes de la denominada Cuenca del Plata.

7.1 PALABRAS CLAVES:

Hidrovía-cuenca-transporte fluvial-integración-competitividad.

CONCEPTOS

Hidrovía: Vía fluvial que puede ser utilizada para navegar por embarcaciones acordes a su tamaño y profundidad.

Cuenca: Territorio cuyas todas sus aguas fluyen hacia un mismo río, lago o mar.

Transporte fluvial: Modo de transporte acuático que se desplaza por lagos, ríos y canales fluviales dotados de la profundidad adecuada. El transporte fluvial es un mecanismo de carga para el traslado de productos y/o pasajeros. Esto se realiza a través de ríos y canales fluviales, considerándose una de las más importantes vías de comercio, por lo cual, en ríos con las infraestructuras suficientes, es muy significativo.

Integración: Es el acto de unir, incorporar y/o entrelazar partes para que forme partes de un todo.

Competitividad: Capacidad que se posee para posicionarse delante de sus competidores, consiguiendo una mejor posición.

Diccionario de la RAE. Real Academia Española.

8. ABORDAJE METODOLÓGICO:

El siguiente trabajo está realizado con una metodología cualitativa de alcance descriptivo, cuyas técnicas de recolección de datos se basan en el análisis de distintas fuentes, que implica transparencia y fundamentos que son tomados para el desarrollo del tema en función de la articulación de paradigmas. Este trabajo es inductivo, por tener un alcance exploratorio y descriptivo. Hace que su abordaje tenga múltiples vertientes disciplinares: compilación de datos, datos históricos, mapas, fotografías, convenios, tratados, acuerdos,...para ir más allá y partir de la observación construyendo una mirada compleja y analítica con mayor profundidad al tema abordado.

Es por esto, me propongo en este trabajo la delimitación del objeto de estudio a través del método cualitativo, realizando una investigación del estudio de la Hidrovía y su importancia ante el mundo.

Porque para poder comprender cómo y por qué ocurren las cosas, es necesario un análisis en profundidad de los patrones que emergen de su estudio.

Muchos son los conceptos que enmarcan el trabajo cualitativo. Para realizarlo he tomado los aportes de Casablanca, Silvina., 2008:45.

“El método de abordaje del problema se relaciona con concepciones previas e implícitas que han de ser explicitadas en el desarrollo de la investigación, en la toma de posición del investigador” Casablanca.S. 2008. 45.

El objetivo de la selección del método es producir una teoría fundamentada en lo siguiente:

“...es decir fundamentada en el propio proceso de investigación, o fundamentada en los datos. Dicha teoría que fue desarrollada de manera inductiva probablemente generará hipótesis útiles para guiar, inicialmente, nuevas observaciones, participativas” Moreira, M. 2000:7

9. ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN.

CAPITULO 1

“LA LIBRE NAVEGACION DEL RIO PARANÁ EN LA REPÚBLICA ARGENTINA”

“Los ríos son lugares que renuevan nuestro espíritu, nos conectan con nuestro pasado y nos vinculan directamente con el flujo y el ritmo del mundo natural”. Ted Turner.

1.1. Dominio fluvial

1.2. Tratados y acuerdos que dieron surgimiento a la libre navegación argentina

1.3. Importancia de la libre navegación

1.1. Dominio fluvial:

Se le llama dominio fluvial al derecho de todo Estado para ejercer soberanía sobre el curso o porción del curso de un río, arroyos y cualquier otro curso de agua en los trechos que corren dentro del territorio del Estado, que lo atraviesan o separan.

No existe una norma consuetudinaria de Derecho que obligue a los Estados a abrir la navegación de los ríos que bordean o atraviesan su territorio a favor de todos los usuarios en general.

El principio de la utilización y participación equitativa y razonable de las aguas supone el uso y aprovechamiento de las aguas fluviales internacionales de una manera óptima y sostenible, teniendo en cuenta los intereses de los Estados ribereños, de manera tal, que se obtenga el máximo de beneficios con el mínimo posible de inconvenientes, intentando que todos y cada uno de los ribereños participantes satisfagan sus necesidades coordinadamente con las de los demás.

Se trata, en definitiva, de que un mismo curso de agua sea aplicado de la forma más favorablemente posible a fin de que todos los Estados del curso de agua sean partícipes de los beneficios en una proporción razonable, dentro de un esquema de desarrollo íntegro. Esa participación incluye tanto el derecho de utilizar el curso de agua como la obligación de cooperar en su protección y aprovechamiento como un medio de transporte, como parte fundamental de un sistema logístico amplio y como un instrumento ideal para promover el desarrollo e integración de los países y de la región.

La República Argentina tiene abierta la navegación de sus ríos navegables a los barcos de todos los países del mundo, los cuales pueden ingresar y circular por los ríos argentinos sin necesidad de solicitar autorización ni pagar derechos de peaje.

Este derecho está sujeto a las reglamentaciones dictadas por las autoridades argentinas, que debe tratar a los buques extranjeros de igual forma que a los nacionales, y ha sido establecido por medio de tratados bilaterales de reciprocidad y por una cláusula constitucional.

1.2. Tratados y acuerdos que dieron surgimiento a la libre navegación argentina:

“Ningún hombre pisa el mismo río dos veces, porque no será el mismo río y él no será el mismo hombre” Heráclito

Desde el año 1524 y 1525 Don Alejo García remonta los ríos Paraná y Paraguay, atravesando el Mato Grosso hasta el Alto Perú y realiza mapas cartográficos de los afluentes, Cuiabá, Porrudos y Sao Lourenzo.

Diversos tratados son los que procuran lugar a esta decisión, teniendo en cuenta los más relevantes desde el Tratado del Cuadrilátero firmado el 8 de febrero de 1822 entre las provincias de Buenos Aires, Corrientes, Entre Ríos, Santa Fe, disponen la libre navegación de los ríos para los barcos nacionales, el cual establece la libertad de comercio marítimo sin ser obligados a abonar derechos, descargar para vender sus mercaderías o frutos por pretexto del Gobierno de las cuatro provincias resultantes hasta ese momento. Con este tratado se afirma el federalismo; el Congreso al reunirse fija los límites entre las provincias y regularán la libertad de navegación y del comercio.

También se puede mencionar el Tratado de Reino Unido que favorece indirectamente a los barcos del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda debido a que el 2 de febrero de 1825 ese país firma con las Provincias Unidas del Río de la Plata un Tratado de Paz, Comercio y Navegación que establece la reciprocidad en la libertad de comercio.

“Fue nuestro primer Acuerdo Internacional con un país Europeo. El texto, referido a amistad, comercio y navegación, es de importancia crucial, en nuestra historia, pues consagra el primer reconocimiento europeo de nuestra Independencia.” (Casa Editorial El Tiempo, 2005)

Asimismo el Tratado Mackau-Arana; un pacto entre el Gobierno de Buenos Aires y el Gobierno de Francia, conocido como el acuerdo Mackau-Arana, que pone fin al bloqueo naval de los puertos del Río de la Plata en 1840 en su Artículo n° 5 que establece entre ambos países la conclusión de un tratado de comercio y navegación; y que los ciudadanos franceses en territorio argentino y los ciudadanos argentinos en territorio francés, son considerados en su persona y propiedades, como lo eran los súbditos de las demás naciones, aún las más favorecidas.

Además el 24 de noviembre de 1849 el Reino Unido y la Confederación Argentina firman la Convención Arana - Southern que dispone el reconocimiento británico de la soberanía argentina en el Paraná, y sella la paz con Inglaterra que reconoce:

“Ser la navegación del río Paraná una navegación interior de la Confederación Argentina y sujeta solamente a sus leyes y reglamentos; lo mismo que la del río Uruguay en común con el Estado Oriental”. Convención Arana-Southern.

Conjuntamente en la Convención celebrada entre el Brasil, la República Oriental del Uruguay y Entre Ríos para una alianza ofensiva y defensiva a fin de mantener la independencia y de pacificar el territorio del Uruguay, se firma el 29 de mayo de 1851, y establece que consentirían a las embarcaciones de los Estados aliados la libre navegación del Paraná en la parte que aquellos Gobiernos fueran ribereños.

En el Acuerdo de San Nicolás entre las provincias de la confederación, del 1 de junio de 1852, se le confiere a Urquiza la reglamentación de los ríos siendo atribución del Encargado de las Relaciones Exteriores, reglamentar la navegación de los ríos interiores conservando los intereses y seguridad del territorio y rentas fiscales.

El 28 de agosto de 1852 Urquiza decreta la libre navegación de los ríos y el 3 de octubre de ese mismo año en Paraná establece la navegación permitida de los ríos Paraná y Uruguay a toda embarcación cualquiera sea la nacionalidad, procedencia y tonelaje, tanto para buques mercantes como para los de guerra de las naciones amigas.

Sin olvidar claro está, una cláusula de libre navegación de los ríos, que se establece en la Constitución Argentina sancionada el 1 de mayo de 1853

“La navegación de los ríos interiores de la Confederación es libre para todas las banderas, con sujeción únicamente a los reglamentos que dicte la Autoridad Nacional”. Constitución Argentina 1853.

Con esa declaración constitucional la Confederación Argentina renuncia a impedir o gravar la navegación de sus ríos interiores a los barcos de cualquier bandera, limitando su soberanía a solo reglamentarla.

La cláusula constitucional de 1853 permanece sin cambios durante las reformas constitucionales al reunificarse el país y perdura en la Constitución, vigente hasta la actualidad.

Además en nuestra reglamentación encontramos actualmente vigente la Ley N° 24.385, en la que se aprueba el Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira) suscripto con las Repúblicas de Bolivia, Federativa del Brasil, Paraguay y Oriental del Uruguay, en Noviembre 11 de 1994. Su objeto es facilitar la navegación, el comercio y el transporte fluvial de bienes y personas, mediante el establecimiento de un marco normativo común, que favorece el desarrollo, modernización y eficiencia de las operaciones comerciales y de transporte además de garantizar el acceso en condiciones competitivas a los mercados de ultramar.

Infinitos protocolos adicionales encontramos junto a esta regulación, firmados por los países signatarios, mencionándolos sin perjuicio que posteriormente se firmen otros:

1. Protocolo Adicional sobre Asuntos Aduaneros;
2. Protocolo Adicional sobre Navegación y Seguridad;
3. Protocolo Adicional sobre Seguros;
4. Protocolo Adicional sobre Condiciones de Igualdad de Oportunidades para una Mayor Competitividad;
5. Protocolo Adicional sobre Solución de Controversias;
6. Protocolo Adicional sobre Cese Provisorio de Bandera;
7. Protocolo Adicional que Prorroga la Vigencia del Acuerdo hasta el 13 de febrero del 2020;

Y los reglamentos complementarios del Acuerdo:

1. Reglamento Transporte de Mercadería sobre Cubierta en Embarcaciones;
2. Reglamento Único de Balizamiento;
3. Glosario Uniforme de los Servicios Portuarios;
4. Reglamento para Prevenir los Abordajes;
5. Reglamento para la Determinación del Arqueo de la Embarcaciones;
6. Reglamento para el Plan de Comunicaciones para la Seguridad de la Navegación;
7. Reglamento Único de Dimensiones Máximas de los Convojes de la Hidrovía;
8. Reglamento de Francobordo y Estabilidad para Embarcaciones;
9. Reglamento sobre la Adopción de Requisitos Exigibles Comunes para la Matriculación de Embarcaciones, Inscripción de Contratos de utilización e

Intercambio de Información sobre Matriculación de Embarcaciones, Altas, Bajas y Modificaciones;

10. Reglamento de Reconocimientos, Inspecciones y Certificado de Seguridad para Embarcaciones;
11. Reglamento Régimen Único de Infracciones y Sanciones de la Hidrovía;
12. Régimen Uniforme para Ejercer el Pilotaje en la Hidrovía;
13. Reglamento Planes de Formación y Capacitación del Personal Embarcado de la Hidrovía Paraguay – Paraná;
14. Reglamento de Seguridad para las Embarcaciones.

Es estos acuerdos complementarios se ven reflejadas tres libertades:

- Navegación
- Tránsito
- Transferencia

1.3. La importancia de la libre navegación.

Es necesario entender que no fue una cuestión vertiginosa la que hizo posible esta modalidad de navegación. La integración comienza desde el siglo XIX, la libertad en la navegación es atendida por las reglamentaciones internas de nuestro país siendo la razón por la cual comienza la integración de la Argentina con el resto del mundo.

El comercio crece en gran medida por medio de los mecanismos que se van instituyendo y permitiendo. Se llega a través de nuestra historia a la creación de “La Hidrovía Paraná – Paraguay” la que otorga bajos costos del transporte fluvial y marítimo que benefician a los mercados regionales y la competitividad de sus productos hasta la fecha.

CAPITULO 2

“PUNTOS RELEVANTES DE LA HIDROVIA PARANÁ – PARAGUAY”

2.1. Ubicación geográfica y característica

2.2. Relevancia de la Hidrovía

2.3. Detrimentos de la Hidrovía

2.4. Antecedentes en consideración

2.5. Comité Intergubernamental Coordinador de los Países de la Cuenca del Plata (CIC)

2.6. Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraná – Paraguay

2.7. Ente Nacional de Control y Gestión de la Vía Navegable

2.1. Ubicación geográfica y características:

En cuanto a su característica geográfica, como se refirió anteriormente, la hidrovía tiene una extensión de 3.442 km que van desde Puerto Cáceres en Mato Grosso do Sul, Brasil, hasta el puerto de Nueva Palmira en Uruguay.

Este medio es parte de un inmenso sistema hídrico denominado “Cuenca del Plata”, que comprende a una región de algo más de tres millones de kilómetros cuadrados de superficie, cuyas aguas superficiales descargan en el Río de la Plata.

Esta cuenca se desarrolla en forma de abanico a partir de la desembocadura del mencionado río, expandiéndose dentro de la jurisdicción de cinco países. Implica gran parte del sur, del sudoeste y del centro-oeste de Brasil, el sudoeste de Bolivia; gran parte de Uruguay; todo el Paraguay y casi todo el norte, la Mesopotamia y la Pampa húmeda de la Argentina.

El perímetro de la Cuenca del Plata, una de las más grandes del mundo, abarca 3.100.000 km² en el territorio de cinco países: la República Argentina, el Estado Plurinacional de Bolivia, la República Federativa de Brasil, la República del Paraguay y la República Oriental del Uruguay. La noción de Cuenca Hidrográfica Internacional está definida como:

“La zona geográfica que se extiende por el territorio de dos o más Estados y está demarcada por la línea divisoria de un sistema hidrográfico de aguas superficiales y freáticas que fluyen hacia una salida común”. Normas de Helsinki sobre los usos de las Aguas de los Ríos Internacionales. Helsinki, agosto 20 de 1966.

La hidrovía es un cuerpo de agua que se utiliza como transporte, en este caso el río, aunque además pueden considerarse los mares, océanos y lagos. Por este medio se movilizan las cargas comerciales y el transporte de personas.

Históricamente este medio de transporte era utilizado con frecuencia, pero a partir del primer cuarto del siglo XX fue desplazado por los trenes y automóviles, sin embargo, en la década de los años 60 surge como consecuencia de la crisis petrolera para ahorrar combustible.



Fuente Imagen: Cronista/ Noticias. (2021)

No todo cuerpo de agua puede convertirse en una hidrovía, para esto debe cumplir con ciertos aspectos indispensables, como son la profundidad y el ancho, que deben ser de un tamaño significativo para permitir el paso de grandes barcos fluviales. Puede reflejarse la posibilidad en la Cuenca del Plata con sus características geográficas dado que dicho cuerpo de agua no debe presentar por ningún motivo cascadas o rápidos, que dificulten el libre tránsito; por lo que, la corriente de agua debe ser en extremo tranquila.

Si se quiere, las obras realizadas en un río para que éste funcione perfectamente como una hidrovía son mínimas, el mayor trabajo se encuentra en el dragado.

“El transporte acuático es una de las primeras formas de transporte de la humanidad, cuyos inicios tuvieron lugar en las costas de ríos, lagos o mares. El desplazamiento sobre el agua les permitió a las civilizaciones ancestrales encontrarse con otras culturas e intercambiar con ellas mercancía con facilidad y rapidez.” Equipo editorial, Etecé, 2019

2.2. Relevancia de la Hidrovía:

Señalada Cuenca se considera una de las más importantes del mundo, tanto por su extensión como por sus características socioeconómicas. Es un área de más de tres

millones de kilómetros cuadrados, habitada actualmente por más de 110 millones de personas y produce más del 70% del PBI de los cinco países que la integran.

Como medio de transporte, la potencialidad económica de la Hidrovía es muy prometedora. Uno de los retos de cualquier medio de transporte es contar con suficiente carga y mediante este sistema fluvial y fluvio/lacustre existe carga propia suficiente, así como aquella procedente de otros mercados. En el primer caso son básicamente, granos, minerales, productos agroindustriales, particularmente alimentos, y otras cargas. Esto se relaciona con las ventajas económicas, operativas y el reducido impacto ambiental que se origina.

Se considera un factor de desarrollo social y económico por la mayor y mejor conectividad entre las poblaciones ubicadas en el área de influencia de la hidrovía, siendo posible mediante una navegabilidad segura y confiable durante todo el año, permitiendo la ejecución de importantes proyectos en áreas relacionadas con la educación, la salud, tecnología, el intercambio de experiencias y un mejor aprovechamiento de las potencialidades productivas locales.

Constituye un sistema hídrico con una notable diversidad y productividad en materia biológica, alberga el mayor corredor de humedales de América del Sur y es reconocida como una de las más importantes cuencas del mundo por la cantidad, variedad y endemismo de su ictiofauna.

Este mecanismo se admite como impulsor de la integración regional acelerando y promoviendo los procesos de unificación ya existentes entre países y de la región suramericana en su conjunto, incorporando regiones y habitantes actualmente en situación de relativo aislamiento.

Se advierten potencialidades en materia de tratados internacionales y normativas nacionales del sector. Prácticamente todos los países del continente cuentan con tratados internacionales y/o leyes nacionales que regulan los ríos y la hidrovía. Asimismo, el uso de los ríos es tema constante de análisis en los encuentros binacionales y multinacionales de alto nivel político y, por su parte, que los gobiernos han generado políticas locales y fortalecido sus acciones en favor de un desarrollo integral del transporte fluvial.

En esta extensa área confluyen una variedad de riquezas naturales, potencial humano y un desarrollo industrial acumulado, que han sido los factores principales que impulsaron

a estas naciones a aunar esfuerzos e intereses para contribuir a su desarrollo económico y social.

La creación del Sistema de la Cuenca del Plata se transformó en un elemento de afianzamiento del proceso de integración dentro del cual se busca lograr el crecimiento armónico y equilibrado de la región.

En resumen podemos destacar que las ventajas de la Hidrovía Paraná-Paraguay son



- ✓ Aumento del comercio del Mercosur;
- ✓ Mayor integración entre las poblaciones de la Cuenca;
- ✓ El transporte a través de grandes distancias a bajo costo y grandes volúmenes de carga;
- ✓ La comunicación fluvial entre Argentina, Brasil, Paraguay, Bolivia y Uruguay;
- ✓ Permite mejorar las condiciones de navegabilidad, proporcionando una vía segura y confiable para las exportaciones e importaciones;
- ✓ Ayuda en la preservación de las condiciones de seguridad por cambios ecológicos, evitando así los arrastres de sedimentación o crecidas continuas;
- ✓ Disminuye la necesidad de construcción de carreteras, evitando la deforestación de grandes extensiones de tierra;
- ✓ Reduce gastos de combustible, ya que la energía es generada por el recurso hídrico;
- ✓ Reduce las emisiones de contaminación atmosférica y demás contaminantes químicos (se considera que la reducción es de un 33% menos que el transporte de tren y casi cuatro veces menos que el transporte vial).

2.3. Detrimentos de la Hidrovía:

Las desventajas pueden considerarse escasas en comparación con los beneficios que proporciona, sin embargo se puede mencionar la contaminación por el derrame de las sustancias transportadas.

Así como también la implicación de costos elevados por problemas ambientales referidos a los procesos de construcción, uso y mantenimiento; esta alteración medioambiental afecta tanto al cuerpo de agua, como a los seres vivos que en él habitan. En modo de ejemplo, la conexión entre la cuenca y la desconexión del río de sus humedales y llanuras inundables para reducir la velocidad del caudal, puede afectar severamente la hidrología del río; en consecuencia, se altera el transporte de sedimentos.

Por lo que, no obstante su riqueza, es una de las cuencas más afectadas en lo social y económico por las cíclicas inundaciones y los persistentes periodos de sequías. La relación entre la hidrología, las modificaciones en el uso del suelo y las incertidumbres respecto del clima futuro plantea una serie de desafíos para disminuir la vulnerabilidad a los desastres naturales y atender la gestión ambiental y las necesidades de la población en condiciones de pobreza y marginalidad.

En este contexto, el desarrollo económico y social requerido, dentro del marco de integración regional que lo contiene, plantea la necesidad de un gran esfuerzo en la valoración, conciencia y educación respecto de la naturaleza.

“El que no conoce su camino hacia el mar, debe tomar un río como guía”. Blaise Pascal.

Para una mejor interpretación se agrega el siguiente mapa:



Fuente Imagen: *“Qué es la Hidrovía Paraná-Paraguay”*. (2020) MERCOSUR – Economic.

2.4. Antecedentes:

La Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres – Puerto de Nueva Palmira), surge ante la necesidad de los países de la Cuenca del Plata de avanzar en la integración física regional a través de mejoras operativas y de infraestructura en el sistema fluvial de transporte.

El Tratado de la Cuenca del Plata es la manifestación jurídica de la voluntad de los gobiernos de esos cinco países hermanos de la América del Sur de promover el desarrollo y la integración de la zona.

Constituye un proyecto especial de integración, en el cual los países miembros comprometen su esfuerzo en beneficio de una parte de sus territorios, promoviendo en las áreas de influencia desarrollo armónico e integración física.

A través del Tratado de la Cuenca del Plata se acuerda promover programas, estudios y obras en áreas de interés común y la adopción de medidas para fomentar la navegación fluvial.

Este proyecto comienza políticamente mediante un proceso de integración de la Cuenca del Plata que se inicia el 27 de febrero de 1967, con la suscripción de una declaración conjunta de los cancilleres de Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay, quienes manifiestan encontrarse consolados de un firme espíritu de cooperación y convencidos de la necesidad de aunar esfuerzos para el desarrollo armónico y equilibrado de la región de la Cuenca del Plata en beneficio de los intereses comunes de sus países y de sus pueblos como un paso de gran alcance en el proceso de integración latinoamericana y procuran concretar mejor los objetivos nacionales de cada uno de los Estados participantes por todo lo cual expresan que:

“Es decisión de sus Gobiernos llevar a cabo el estudio conjunto e integral de la Cuenca del Plata, con miras a la realización de un programa de obras multinacionales, bilaterales y nacionales”. (Declaración Conjunta de Buenos Aires de 27 febrero de 1967)

Este Tratado presenta en sus artículos claros objetivos de integración:

“Las Partes Contratantes convienen en mancomunar esfuerzos con el objeto de promover el desarrollo armónico y la integración física de la Cuenca del Plata y de sus áreas de influencia directa y ponderable.

Parágrafo Único: A tal fin, promoverán en el ámbito de la Cuenca, la identificación de áreas de interés común y la realización de estudios, programas y obras, así como la formulación de entendimientos operativos e instrumentos jurídicos que estimen necesarios y que propendan a:

- a. La facilitación y asistencia en materia de navegación.*
- b. La utilización racional del recurso agua, especialmente a través de la regulación de los cursos de agua y su aprovechamiento múltiple y equitativo. 2 Comité Intergubernamental Coordinador de los Países de la Cuenca del Plata*
- c. La preservación y el fomento de la vida animal y vegetal.*
- d. El perfeccionamiento de las interconexiones viales, ferroviarias, fluviales, aéreas, eléctricas, y de telecomunicaciones.*
- e. La complementación regional mediante la promoción y radicación de industrias de interés para el desarrollo de la Cuenca.*
- f. La complementación económica del área limítrofe.*
- g. La Cooperación mutua en materia de educación, sanidad y lucha contra las enfermedades.*
- h. La Promoción de otros proyectos de interés común y en especial aquellos que tengan relación con el inventario, evaluación y el aprovechamiento de los recursos naturales del área.*
- i. El conocimiento integral de la Cuenca del Plata”*

El Tratado señala, además, que las partes contratantes podrán concluir acuerdos específicos o parciales, bilaterales o multilaterales, encaminados al logro de los objetivos generales de desarrollo de la Cuenca. Por otra parte, dispone:

“...que la unión colectiva entre las partes contratantes deberá desarrollarse sin perjuicio de que los proyectos y empresas que decidan ejecutar en sus respectivos territorios dentro del respeto al derecho internacional y según la buena práctica entre las naciones vecinas y amigas.”

El objetivo primordial que especifica el Tratado de la Cuenca del Plata es el de promover el desarrollo armónico y la integración física de la Cuenca en sus áreas de

influencia directa y ponderable. Para alcanzar estos objetivos se pretende identificar áreas de interés común y la realización de estudios, programas y obras, así como lograr entendimientos operativos y los instrumentos jurídicos necesarios que propendan en el sistema hidrográfico de la Cuenca la facilitación y asistencia en materia de navegación, así como la utilización racional del recurso agua.

En las áreas de influencia directa de la Cuenca es de importancia impulsar la complementación regional mediante la promoción y radicación de industrias de interés para el desarrollo de la Cuenca y la complementación económica de áreas limítrofes.

El Tratado de la Cuenca es de naturaleza básicamente geográfica, ya que está basado en el aprovechamiento del sistema hidrográfico de la Cuenca del Plata. Es un convenio zonal efectuado por los países que participan en él, con solamente una parte de sus territorios, a excepción del Paraguay. Tiene validez en un ámbito determinado, que es la zona cuyo desarrollo armónico e integración física desean promover en las áreas de influencia directa y ponderable en la Cuenca del Plata.

Posteriormente en 1987 en Santa Cruz de la Sierra (Bolivia), los cancilleres de los países de la Cuenca del Plata aprueban la Resolución N° 210 y declaran de interés prioritario el desarrollo del sistema Paraguay-Paraná, menciona por primera vez oficialmente el concepto “Hidro vía”.

Al año siguiente, los Ministros de Transporte y Obras Públicas de los Estados miembros se reúnen en Campo Grande (Brasil), dando lugar al “Primer Encuentro Internacional para el Desarrollo de la Hidro vía Paraná-Paraguay”. El objetivo fue identificar las opciones más adecuadas para el desarrollo de la Hidro vía, como corredor de transporte regional y como columna vertebral de una futura integración.

En 1989, durante la XIX Reunión de Cancilleres de la Cuenca del Plata, el Programa Hidro vía Paraguay-Paraná fue incorporado al sistema del Tratado de la Cuenca del Plata. Se creó también el Comité Intergubernamental de la Hidro vía Paraguay-Paraná (CIH), que es el órgano del Sistema del Tratado de la Cuenca del Plata encargado de coordinar, proponer, promover, evaluar, definir y ejecutar las acciones identificadas por los Estados miembros respecto al Programa Hidro vía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira), así como de gestionar y negociar, previa anuencia de las autoridades nacionales pertinentes de cada país, acuerdos de cooperación técnica

y suscribir aquellos no reembolsables para el desarrollo de un sistema eficiente de transporte fluvial.

2.5. Comité Intergubernamental Coordinador de los Países de la Cuenca del Plata (CIC)

El órgano permanente del Tratado es el Comité Intergubernamental Coordinador de los Países de la Cuenca del Plata (CIC), cuyo primer estatuto se aprueba por la II Reunión de Cancilleres, celebrado en Santa Cruz de la Sierra en 1968.

El Comité está encargado de promover, coordinar y seguir la marcha de las acciones multinacionales que tengan por objeto el desarrollo integrado de la Cuenca del Plata, de organizar la asistencia técnica y financiera con el apoyo de los organismos internacionales que estime conveniente y de ejecutar las decisiones que adopten los ministros de Relaciones Exteriores.

El CIC tiene su sede en Buenos Aires, lo que está determinado en el artículo v de su estatuto, existiendo un acuerdo de sede con el Gobierno de la República Argentina, suscripto el 22 de marzo de 1973.

El CIC está integrado por Representantes de cada uno de los cinco países miembro. Cada estado tiene dos representantes titulares y los alternos. Uno de los titulares es el representante de carácter político investido de las plenipotencias necesarias por su respectivo gobierno. El otro representante es un especialista en proyectos conforme los objetivos del sistema de la Cuenca del Plata.

La presidencia del Comité es ejercida por los representantes de los Estados miembros, en forma rotativa, según el orden alfabético del nombre de los países y por período de un año como lo establece el estatuto.

Respetando la regla básica de la unanimidad establecida desde 1967 y que rige en todos los aspectos y niveles de deliberación en el ámbito de la Cuenca del Plata, las decisiones del CIC son tomadas siempre por el voto afirmativo de todos los representantes y corresponde un voto a cada país. La Secretaría del Comité está dirigida por un secretario general designado por el voto unánime de las representaciones encontrándose integrada por el personal administrativo necesario para el cumplimiento de las tareas.

En nuestro país, derivado de este, se crea la “**Comisión Nacional del Tratado de la Cuenca del Plata**” un organismo fuera de nivel, dependiente del Ministerio de

Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto, que tiene por misión proponer al Poder Ejecutivo nacional la política a aplicar en el ámbito de la Cuenca del Plata. LEY X-1405 (Antes Ley 23027) se expresa en sus funciones:

- a. Elaborar las Políticas y Estrategias Nacionales referidas al ámbito de la Cuenca del Plata y, una vez aprobadas, darlas a conocer a las autoridades nacionales, provinciales, municipales y entidades públicas y privadas;
- b. Instruir y solicitar informes al representante argentino ante el Comité Intergubernamental Coordinador de los países de la Cuenca del Plata;
- c. Evaluar y coordinar las posibilidades de cooperación técnica o de apoyo financiero conducentes al desarrollo del área de la Cuenca;
- d. Solicitar al Comité Hídrico de la Cuenca del Plata la realización de estudios y programas para la utilización racional de los recursos hídricos especialmente por intermedio de la regulación de estos recursos y su aprovechamiento múltiple y equitativo.

Esta ley además hace mención del Comité Hídrico de la Cuenca del Plata, dependiente del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, que tiene por misión proponer al Poder Ejecutivo nacional y a los Gobiernos provinciales involucrados, la política hídrica a aplicar en el ámbito argentino de la Cuenca del Plata, cuyas funciones formuladas son:

- a) Coordinar la acción que en materia hídrica cumplen los organismos nacionales, regionales, interprovinciales, provinciales y municipales en el ámbito de su competencia;
- b) Recomendar las estrategias y normas adecuadas para la administración, conservación y aprovechamiento de los recursos hídricos en el ámbito argentino de la Cuenca;
- c) Proponer al Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto la política y estrategias que en materia de recursos hídricos deben seguir las representaciones argentinas en los organismos binacionales que actúen en el área de la Cuenca.

2.6. Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraná – Paraguay:

El Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay – Paraná es el órgano político que interviene en todo lo relacionado al funcionamiento del Acuerdo de Transporte

Fluvial por la Hidrovía Paraguay – Paraná, se firma en Las Leñas el 26 de Junio de 1992 por los cinco países que la integran (Bolivia, Brasil, Paraguay, Argentina y Uruguay).

Se trata de un órgano político de vital importancia dentro de la Hidrovía Paraguay – Paraná y, en tal sentido, el Comité Intergubernamental de la Hidrovía (CIH)

“Es el órgano del Tratado de la Cuenca del Plata encargado de coordinar, proponer, promover, evaluar, definir y ejecutar las acciones identificadas por los Estados miembros respecto del Programa Hidrovía Paraguay – Paraná (Puerto de Cáceres – Puerto de Nueva Palmira) así como de gestionar y negociar, previa anuencia de las autoridades nacionales pertinentes de cada país, acuerdos de cooperación técnica y suscribir aquellos no reembolsables para el desarrollo de un sistema eficiente de transporte fluvial, constituyéndose en el foro de entendimiento para los asuntos relacionados con este tema”.

Comité Intergubernamental de la Hidrovía (CIH)

Tal como lo establece su Estatuto, dentro de sus atribuciones se encuentran las siguientes:

- Determinar acciones e identificar proyectos y obras para mejorar la navegabilidad con el objeto de facilitar el transporte en la Hidrovía.
- Determinar las prioridades de las acciones y de los proyectos a realizar, que contribuyan al mejoramiento permanente de las condiciones de navegabilidad con el objeto de facilitar el transporte en la Hidrovía y las prioridades de las acciones y de los proyectos que se refieran a otros asuntos del citado Programa.
- Realizar el seguimiento de los proyectos, obras y acciones conforme acuerden los Estados miembros.
- Evaluar las posibles fuentes de financiamiento disponibles para estudios, proyectos y obras.
- Gestionar la cooperación técnica y el asesoramiento de organismos regionales e internacionales.
- Solicitar a los organismos nacionales su colaboración y apoyo para el desarrollo de las distintas actividades comprendidas en el programa de la Hidrovía.

- Solicitar y promover la realización de estudios o la actualización de los existentes sobre las obras y otros temas de importancia para el desarrollo de la Hidrovía.
- Negociar los términos de los acuerdos que fueran necesarios con organismos regionales e internacionales, para la recepción de cooperación técnica.
- Promover la compatibilización y simplificación de la legislación y reglamentación vigente, aplicables a la navegación y al transporte en la Hidrovía y a otros asuntos del citado Programa, con el fin de definir un marco normativo que facilite su competitividad aumentando su eficiencia.
- Convocar Grupos Técnicos para el estudio de asuntos específicos.
- Negociar con FONPLATA (Banco de Desarrollo conformado por cinco países: Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay, cuya principal misión es apoyar la integración de los países miembros para lograr un desarrollo armónico e inclusivo, mediante operaciones de crédito y recursos no reembolsables del sector público) y otros organismos especializados los términos de los acuerdos específicos para que actúen como agentes financieros en aquellas operaciones en las cuales el CIH fuera el solicitante o beneficiario.
- Confeccionar los pliegos de las licitaciones para la contratación de estudios financiados con recursos de cooperación técnica no reembolsable o donaciones; aprobar la precalificación de firmas consultoras y consultores individuales; otorgar la adjudicación de los estudios y celebrar los contratos para su realización.
- Elaborar la reglamentación necesaria para lograr el pleno cumplimiento del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay – Paraná, la que será propuesta a los Estados miembros para su adopción, de acuerdo con su normativa interna, que será efectiva cuando los mismos la aprueben.
- Desempeñar cualquier otra función que los Estados miembros le asignen.

2.7. Ente Nacional de Control y Gestión de la Vía Navegable:

Para mencionar y tener en cuenta, en nuestro país se llevó a cabo la creación del “**Ente Nacional de Control y Gestión de la Vía Navegable**” un organismo de carácter autárquico, a través del Decreto de Necesidad y Urgencia N° 556/21 y bajo el ámbito del Ministerio de Transporte de la Nación, que garantiza el seguimiento y la fiscalización de la prestación de los servicios que se brinden en la Vía Navegable Troncal contando con la participación de las siete provincias ribereñas.

Su principal objetivo se ve plasmado:

“...tendrá la misión de velar por la calidad y adecuada prestación de los servicios, la debida protección de los usuarios y las usuarias, el resguardo de los bienes de dominio público y privado del ESTADO NACIONAL y el cumplimiento de las leyes, reglamentos y marcos contractuales y regulatorios mediante el ejercicio de la actividad de auditoría, control, inspección, regulación y seguimiento de las materias administrativas, ambientales primarias, económico-financieras, legales, determinación y/o modificación de traza, tarifarias y técnicas de los contratos de concesión de obra pública y otros que pudieran realizarse para el desarrollo de trabajos de modernización, ampliación, operación y mantenimiento del sistema de señalización y balizamiento, de dragado y redragado, control hidrológico y/o de actividades complementarias a aquellos, sobre la vía navegable troncal comprendida entre el kilómetro 1238 del RÍO PARANÁ, punto denominado Confluencia, hasta la Zona de Aguas Profundas Naturales, en el RÍO DE LA PLATA exterior, y de aquellos sectores que el PODER EJECUTIVO NACIONAL le asigne en el futuro”. Decreto de Necesidad y Urgencia N° 556/21 Ministerio de Transporte de la Nación.

CAPITULO 3

“EL MERCOSUR”

UN FACTOR DETERMINANTE PARA LA HIDROVÍA

“Como el sistema circulatorio humano, se necesita un sistema de transporte internacional fluvial en Sudamérica, una arteria troncal en el corazón del Continente” Bolsa de Comercio de Rosario” Septiembre 2020

3.1. El mercado común del sur: MERCOSUR.

3.2. Un factor determinante para la hidrovia

3.3. Ventajas en consideración de los países que la componen.

3.1. MERCOSUR:

“Conforme el Tratado de Asunción para la Constitución de un Mercado Común los Estados Partes deciden constituir un Mercado Común, que debe estar conformado al 31 de diciembre de 1994, el que se denominará Mercado Común del Sur (MERCOSUR).” (Vectores, 2015, p. Sitio Oficial del MERCOSUR.)

El Mercado Común del Sur: MERCOSUR es una integración regional constituida por Brasil, Paraguay, Uruguay y Argentina, al cual posteriormente se han incorporado Venezuela y Bolivia como último proceso de adhesión.

Tiene como objetivo principal: propiciar un espacio común que genera oportunidades comerciales y de inversiones a través de la integración competitiva de las económicas nacionales al mercado internacional.

Ha establecido múltiples acuerdos con países o grupos de países, otorgándoles, en algunos casos, carácter de Estados Asociados.

Estos participan en actividades y reuniones del bloque y cuentan con preferencias comerciales con los Estados Partes. El MERCOSUR también ha firmado acuerdos de tipo comercial, político, o de cooperación con una diversa cantidad de naciones y organismos en los cinco continentes.

El sistema hidroviario del MERCOSUR suma aproximadamente 7000 km de extensión; abarca territorio argentino, brasileño, paraguayo, uruguayo y boliviano. El sistema está constituido por el río Paraná (desde la confluencia de los ríos Paranaíba y Grande en el Brasil hasta la desembocadura en el Río de la Plata), el Paraguay (desde su nacimiento en el estado de Matto Grosso en el Brasil hasta su salida en el Paraná en Confluencia), el Tieté (en el estado de San Pablo, Brasil), el tramo inferior del Uruguay y el Río de la Plata.

3.2. Un factor determinante para la hidrovía

Se considera de suma importancia la hidrovía dentro de los acuerdos con el Mercosur, ya que es una vía comercial internacional que abarca países de Sudamérica hacia el resto de los continentes. Tiene la intención de facilitar el transporte, comercio y la navegación.

Los países del Mercosur invirtieron, y probablemente seguirán invirtiendo miles de millones de dólares en la ampliación y modernización de su infraestructura portuaria,

más aún cuando consideren que la profundización de la integración también pasa, en gran parte, por la integración hídrica.

Se considera una forma bastante económica de unir el MERCOSUR productivo. Asimismo, en el orden local, descomprime el flujo de camiones en ruta, facilitando el cuidado de esas vías y el tránsito. Alivia el acceso y maniobrabilidad en puertos, fundamentalmente en la temporada pico de cosecha o cosecha alta. Permite planificar el uso del flete corto, del campo al acopio o puerto, en forma más eficiente.

Recurrir con mayor frecuencia las rutas de la hidrovía no sólo representa un ahorro de costos importante para el productor agropecuario, sino también un multiplicador de efectos para muchas otras falencias que hoy afectan a la infraestructura local.

Otros beneficios a destacar son la previsibilidad, ya que ofrece una garantía de tráfico permanente; la regularidad que posibilita trabajar con tráficos regulares en base a la programación de los mismos; la competitividad que favorece la competencia y alienta la productividad y la seguridad en cuanto reduce interferencias, demoras, congestionamientos y riesgo de accidentes.

Considerando a la hidrovía como punto de partida de la regionalización reviste ésta en el proceso de integración de las regiones que recorre, abarcando diferentes áreas, tales como económicas, sociales, culturales, de salud e investigación; potenciando de esta manera el crecimiento de las economías regionales.

3.3. Ventajas de la hidrovía en consideración a los países que lo componen

- Bolivia:

Para Bolivia, la vía navegable comprende una de las más factibles soluciones en su comercio exterior. La ampliación de su uso ha sido una constante propuesta a fin de mejorar la competitividad del comercio exterior boliviano, una alternativa para la salida y el ingreso de mercaderías a través del Océano Atlántico. Entre los productos exportados a través de sus puertos, se destaca la soya y sus derivados. Por el lado de las importaciones enfatiza el diesel como el principal producto que ingresa a través de la Hidrovía, seguido de gasolinas y malta sin tostar.

Las primeras razones por las que se impulsa un mayor uso de la Hidrovía Paraguay-Paraná tienen que ver primeramente con el hecho de consagrar una salida soberana al mar para Bolivia.

Con menores costos, los operadores de comercio exterior pueden competir en mejores condiciones que sus competidores de países vecinos como Brasil, Argentina, Paraguay y Uruguay, que ya hacen uso de la Hidrovía para movilizar su carga y que, además, poseen una producción agroindustrial.

Un tercer y no menos importante motivo por el cual la Hidrovía Paraguay-Paraná es una prioridad para Bolivia, es el efecto de la inversión tanto pública como privada, lo que puede implicar un gran “polo de desarrollo”, con la creación de numerosas fuentes de empleo, tanto para la construcción de infraestructura así como con los servicios que podrían masificarse con una utilización a mayor escala de esta vía de salida.

- Paraguay:

La hidrovía Paraná - Paraguay es el más importante medio de comunicación del país, absorbe actualmente 75% del comercio exterior paraguayo. El uso de la hidrovía abarata en un 60% el transporte de granos del país, en relación al antiguo uso del puerto brasileiro de Paranaguá, hacía donde la producción se trasladaba en camiones.

Lo que se exporta por medio de la hidrovía son principalmente granos y asimismo carne. Pero es sabido que este negocio es mas absorbido por Argentina exportando trigo, maíz, soja y sorgo, que es lo que más se está vendiendo al exterior. También se exporta mineral de hierro, pero en menor cantidad. Dependiendo de la época del año también salen frutas, todo lo que es cítrico. Además que se transportar combustible líquido siendo por agua mucho más barato que por tierra.

Al igual que para el resto de los países genera mucho trabajo en forma directa e indirecta. Al lograr tener un puerto activo la Hidrovía justamente logra eso y en cantidades muy importantes. No solamente en el área naviera sino también en zonas adyacentes, como puede llegar a ser la provisión de combustible, comestibles, mantenimiento de embarcaciones, los relevos y traslados de las tripulaciones, transporte aéreo y terrestre.

- Uruguay:

Este país se beneficia con el puerto de Nueva Palmira por donde allí pasa y hay recursos de trabajo, economía y comercio. Ubicado en el kilómetro cero, es decir el inicio de la Hidrovía Paraná - Paraguay.

Desde su creación es clave en la navegación de los ríos interiores de América del Sur y en la conexión con los corredores bioceánicos que entrelazan las costas atlántica y pacífica. Es el más apto para la carga y descarga de graneles sólidos, cebada, cereales, celulosa, fertilizante (sólido y líquido), etc.

- Brasil:

Para este país, significa una ruta alternativa y más eficiente de exportación de su gran producción de soja y maíz, en tierras de Mato Grosso, Estado que ha expandido la frontera agrícola de granos en forma por demás significativa

- Argentina

Estamos hablando de que se considera como la principal ruta de salida de las exportaciones del complejo agroindustrial argentino y de los países vecinos del MERCOSUR.

Este mecanismo representa una vía de salida estratégica para nuestras exportaciones en un 80%. Hablamos de que por nuestro río Paraná pasa por año el grueso del comercio exterior argentino, unos u\$s 70 mil millones, en aproximadamente 4.400 buques, donde la mitad son cargas de granos, transportando cien millones de toneladas.

Se beneficia tener uno de los canales navegables troncales más largos del mundo. Argentina se favorece por el transporte de 102 millones de toneladas.

Se debe destacar que la soja es el principal cultivo, dentro de otros granos exportables de la región, desde la implementación de la hidrovía se dio una significativa expansión de la producción de todos los cultivos exportables (soja, maíz, trigo, cebada cervecera, sorgo, girasol, maní) y sus derivados (harinas y aceites). Además de la soja y derivados, otras cargas de potencial crecimiento como, la recuperación de la producción ganadera y del sector agroindustrial, además de la explotación de yacimientos minerales.

Santa fe se destaca por la óptima infraestructura de transporte que contribuye a solidificar la posición geográfica privilegiada de esta provincia en el Mercosur. Más de 20 terminales portuarias se distribuyen a orillas de los 700 km de costa que posee esta

provincia en la Hidrovía Paraná-Paraguay, siendo puerta de entrada y salida de gran parte de la producción de su amplia área de influencia. El área portuaria comprendida entre las localidades de Puerto General San Martín y General Lagos moviliza el 76% de los granos, el 75% de los aceites vegetales, el 89% de los productos oleaginosos del país: producción que totaliza más de 4000 millones de dólares al año. Las conexiones terrestres, carreteras o vías férreas, así como las aéreas, conectan a la provincia con los principales centros de producción de la Argentina y del Mercosur.

Se puede destacar en nuestro país la relevancia del Acuerdo Federal de la Hidrovía Paraná – Paraguay cuya firma se realizó en Santa Fe, y tiene como objetivo establecer la creación de la Administradora Federal Hidrovía Sociedad del Estado, una medida que impulsa, transparenta y potencia el funcionamiento de la Hidrovía Paraná-Paraguay. Tendrá una participación del 51% por parte del Estado Nacional y un 49% dividido en 7 provincias (Buenos Aires, Chaco, Corrientes, Entre Ríos, Formosa, Misiones y Santa Fe), controlará los procesos de licitación y podrá llevar adelante obras complementarias y accesorias a la hidrovía.

Se considera que con el Acuerdo se genera:

“la posibilidad de estar expresando el renacimiento de un federalismo efectivo, concreto, donde visualizar la grandeza de la Argentina”. “El deseo es que podamos tener una hidrovía que nos siga generando las posibilidades de menores costos para que la producción se pueda seguir ampliando, no solamente sus superficies, sino también sus rindes y sus llegadas”.

El Presidente Fernández junto al Ministro de Transporte Meoni firman el Acuerdo Federal de la Hidrovía junto a Gobernadores 2020.

Se puede decir entonces, que Argentina y Brasil son economías industriales y agrícolas, mientras que Uruguay y Paraguay tienen economías primarias, por lo que esta desigualdad económica y productiva atrae diferentes intereses entre los miembros que ya algunos necesitan mayores volúmenes de productos importados y otros industriales.

Brasil gracias al Mercosur y su buena organización ha logrado muy buenos resultados en tanto a superávit comercial como en la atracción de inversiones extranjeras indirectas, obteniendo grandes volúmenes de producción, y millones de puestos de trabajo en el sector automotriz, químico y de auto partes.

De los productos exportados a los miembros del Mercosur el 87% fueron productos industrializados y el 20% de las exportaciones de las pymes brasileras son a países miembros del bloque.

A Uruguay este bloque le brindo muchas herramientas para su crecimiento, Brasil es su principal socio comercial y el 25% de sus exportaciones van a este país, a su vez representa el 7% de la inversión extranjera directa, además, el Mercosur es responsable del progreso paraguayo ya que fortaleció la competitividad de la producción nacional ya que tuvo que mejorar la calidad de sus productos y su proceso de producción y generó un incremento del comercio intrazona. Más del 50% del comercio Paraguay con el Mercosur y la totalidad de sus exportaciones de productos industrializados tienen como destino a los países miembros del bloque. A pesar de ello tuvo errores desde el principio, pero también es cierto que con un ingreso nominal que supera las expectativas y una amplia población es una de las seis mayores comunidades económicas del mundo. Por otro lado, cerca de las $\frac{3}{4}$ partes de su producción económica, población y superficie se centran en Brasil.

CAPITULO 5:

5.1 CONCLUSIONES



“Los grandes resultados, requieren grandes ambiciones”

Heráclito.

Fuente Imagen: Agrolatam/Noticias. (2018)

El presente trabajo permite introducirnos en una problemática tan relevante como lo es la optimización de la Hidrovía, como punto de partida para un proceso fundamental de integración Sudamericana.

Se tiene en cuenta el enorme beneficio que trae aparejado en términos económicos, tales como la reducción de costos de transporte, una mayor cantidad de volúmenes exportados, una menor contaminación ambiental y la reducida cantidad de accidentes y costos en comparación a otros medios de transporte, entre otros.

Este trabajo visualiza que la Hidrovía presenta importantes beneficios económicos siendo el aspecto fundamental y el punto de partida para el proceso de integración junto con el desarrollo de los países sudamericanos.

Se llega a la necesidad de la búsqueda de un proceso de conformación de un bloque económico de mayor importancia, con intereses comunes para generar un cambio de países llamados del tercer mundo y poder competir frente a los bloques europeos o asiáticos que manejan los intereses de los mercados mundiales.

No debemos olvidarnos que los países que exportan por medio de la Hidrovía son quienes trabajan para muchos países con economías multinacionales y cuyos beneficios son obtenidos justamente por los países más olvidados.

Se necesitan nuevos cambios, nuevos pensamientos superadores para la unión e integración de todos los países que utilizan la Hidrovía, como lo expresa en una de las frases de Henri Louis Berson, en la que se plasma la dialéctica entre el pensamiento y la práctica, pensar como un hombre de acción y actuar como un hombre de pensamiento.

Quiero concluir invitando a la reflexión con una de las frases de Platón que encierra, en cierta forma, la conclusión del trabajo de investigación al decir que “El comienzo es la parte más importante del recorrido” si consideramos que tenemos un recurso tan ambicionado por las grandes potencias, es porque realmente contamos con un recurso de enorme estrategia comercial, como así también, una de las más grandes reservas hídricas de agua dulce en el planeta.

.

5.2. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Argentina.gob. “Armada intereses marítimos”. (s/f). Cita Online: <https://www.argentina.gob.ar/armada/intereses-maritimos/hidrovia-parana-paraguay>
- B. A. 30. (2021). “*Régimen Legal y Actualidad de los Entes de Gestión Portuaria*”. Cita Online: https://www.bcr.com.ar/sites/default/files/2020-10/mgendragigena_-_regimen_legal_y_actualidad_de_los_entes_de_gestion_port.pdf
- Bogado Bordazar, L. L., & Bono, L. M. (2019). “*Integración regional en América Latina y el Caribe: principales procesos*”. Cita Online: <http://sedici.unlp.edu.ar/handle/10915/116189>
- Cicaré y Álvaro Torriglia, S. (2021). “*El modelo actual de la hidrovía funcionó bien*”. La Capital. Cita Online: <https://www.lacapital.com.ar/economia/el-modelo-actual-la-hidrovia-funciono-bien-n2665666.html>
- Cristiani, M., Perezlindo, M. L., Pascar, N., & Marchegiani, L. (2018). “*Hidrovía Paraná-Paraguay: Legislación, economía y sustentabilidad portuaria*”.
- Dreon, E. Laura Maira Bono. (2016) “*Sudamérica: infraestructura e integración. La Hidrovía Paraná-Paraguay. Relaciones internacionales*”. Cita Online: <http://sedici.unlp.edu.ar/handle/10915/57626>
- Fuente Imagen: Acopiadores/Noticias. (2021). “*Si crece el calado del río Paraná ahorraría US\$75 millones*”. Cita Online: <http://www.acopiadores.com/noticia/19200/si-crece-el-calado-del-rio-parana-ahorraria-us-75-millones>
- Fuente Imagen: Agrolatam/ Noticias. (2021). “*20 Buques yanquis esperando para descargar soja en argentina*”. Cita Online: <https://www.agrolatam.com/nota/34747-hay-20-buques-yanquis-esperando-para-descargar-soja-en-argentina/>
- Fuente Imagen: Canal Abierto/Noticias. (2021) “*Un modelo de país e integración regional navega por el Paraná*”. Cita Online:

<https://canalabierto.com.ar/2021/04/07/el-modelo-de-pais-e-integracion-regional-navega-por-el-parana/>

Fuente Imagen: Cronista/ Noticias. (2021) “*El Gobierno creó el ente regulador para a nueva concesión*”. Cita Online: <https://www.cronista.com/economia-politica/hidrovia-parana-licitacion-el-gobierno-creo-el-ente-regulador-de-la-nueva-concesion/>

Fuente imagen: Cuenca del Plata – Geography Quizizz (S/f). Cita Online: <https://quizizz.com/admin/quiz/5f88f3239e4e09001b4a4cfc/cuenca-del-rio-de-la-plata>

Fuente imagen: El País Noticias. (2018) “*Hidrovia P.P.: a 31 años de su creación*”. Cita Online: <https://www.elpais.com.uy/negocios/noticias/hidrovia-anos-creacion.html>

Fuente Imagen: Paralelo32/Noticias. (2021) “*Concesión de la Hidrovía Paraná Paraguay vence en Abril y no hay fecha de licitación*”. Cita Online: <https://paralelo32.com.ar/la-concesion-de-la-hidrovia-parana-paraguay-vence-al-abril-y-no-hay-fecha-de-licitacion/>

Hernández Sampieri Roberto; Carlos Fernández Collado y Pilar Baptista Lucio. McGraw-Hill 2003 Interamericana. México, D. F. Tercera edición.

Ibelando. (2020). “*Hidrovías Regionales. Cuestiones Legales y Económicas*.” Cita Online: <https://www.bcr.com.ar/es/desarrollo-economico/transporte-infraestructura-e-hidrovia/noticias/hidrovias-regionales-cuestiones>

Iglesias, M. T. P. (2007). “*Una valoración a la luz de Derecho Fluvial Internacional*”. Revista Aportes para la Integración Latinoamericana. Cita Online: <https://revistas.unlp.edu.ar/aportes/article/view/3343>

Moreira, M.A. (2000) “*Aprendizaje significativo crítico*”.

Nº, U., III. (2021). *Transporte y Carga Marítima*. Iplacex.cl. Cita Online: http://cursos.iplacex.cl/CED/TCM5005/S5/ME_5.pdf

Organización Aladi. (2021) “*Acuerdos Actuales*”. Cita Online: <http://www.aladi.org/sitioaladi/acuerdosactuales/>

- Organización CIC PLATA. (2021). “*Sobre el CIC*”. Cita Online: <https://cicplata.org/es/sobre-el-cic/>
- Organización IADE. (2021) “*El debate sobre la Hidrovía*”. Cita Online: <https://www.iade.org.ar/noticias/el-debate-sobre-la-hidrovia>
- Página oficial AFIP. (2021). “*Hidrovía Paraguay – Paraná*”. Cita Online: <https://www.afip.gob.ar/hidrovia-parana/que-es/rutas.asp>
- Página Oficial Argentina. (2020). “*Hidrovía Paraná- Paraguay*”. Cita Online: <https://www.argentina.gob.ar/armada/intereses-maritimos/hidrovia-parana-paraguay>
- Querol María. (2003). “*Estudio sobre los convenios y acuerdos de cooperación entre los países de América Latina y el Caribe, en relación con sistemas hídricos y cuerpos de agua transfronterizos*”. Cita Online: <https://1library.co/document/z3j8ermy-estudio-convenios-acuerdos-cooperacion-america-relacion-hidricos-transfronterizos.html>
- Redacción El Tiempo. (2005) “*Independencia y libre comercio*”. Cita Online: <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1634061>
- Rolando Terrazas, Asesor Senior; Vicepresidencia de Infraestructura. (2016) Foro “*Perspectivas de la Agricultura del Cono Sur, Visión 2030*”. Cita Online: <http://docplayer.es/36217866-Hidrovi-as-para-el-desarrollo-y-la-integracion-suramericana.html>
- Seminario Hidrovía Paraná – Paraguay. (2021). “*¿Factor de integración y desarrollo?*” Cita online: https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSe9Mb-gLp_1812PGucFYE0kCAcYMbRH6r93Kk0Qm5BgC_a5Nw/viewform
- Silvina Casablanco. (2008) “*Desde adentro, los caminos de la formación docente en tiempos complejos y digitales*”. Cita Online: <https://www.silvinacasablanco.com/tesis/PDF/Silvina%20Casablanco%20-%20Tesis%20Doctoral.pdf>
- Sitio oficial del MERCOSUR. (2015). Cita Online: <https://www.mercosur.int/>

Theworldnews. (2021) *Hidrovia: puerta de salida de las exportaciones argentinas*.
Theworldnews.net; Theworldnews. Cita Online: <https://theworldnews.net/ar-news/hidrovia-puerta-de-salida-de-las-exportaciones-argentinas>

Wikipedia contributors. (2021). “*Libre navegación de los ríos de Argentina*”. Wikipedia,
The Free Encyclopedia.. Cita Online:
https://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Libre_navegaci%C3%B3n_de_los_r%C3%ADos_de_Argentina&oldid=13588762

5.3. ANEXOS



Fuente Imagen: Cuenca del Plata – Geography Quizizz (s/f)

TRATADO DE LA CUENCA DEL PLATA:

Los Gobiernos de las Repúblicas de Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay, representados en la I Reunión Extraordinaria de Cancilleres de los Países de la Cuenca del Plata, realizada en Brasilia, el 22 y 23 de abril de 1969;

CONVENCIDOS de la necesidad de aunar esfuerzos para el debido logro de los propósitos fundamentales señalados en la Declaración Conjunta de Buenos Aires de 27 de febrero de 1967 y en el Acta de Santa Cruz de la Sierra de 20 de mayo de 1968 y animados de un firme espíritu de cooperación y solidaridad;

PERSUADIDOS de que la acción mancomunada permitirá el desarrollo armónico y equilibrado así como el óptimo aprovechamiento de los grandes recursos naturales de la región y asegurará su preservación para las generaciones futuras a través de la utilización racional de esos recursos;

CONSIDERANDO asimismo que los Cancilleres han aprobado un Estatuto para el Comité Intergubernamental Coordinador de los Países de la Cuenca del Plata;

DECIDIERON suscribir el presente Tratado para afianzar la institucionalización del sistema de la Cuenca del Plata y, a ese fin, designaron sus Plenipotenciarios, que convinieron lo siguiente:

ARTÍCULO I: Las Partes Contratantes convienen en mancomunar esfuerzos con el objeto de promover el desarrollo armónico y la integración física de la Cuenca del Plata y de sus áreas de influencia directa y ponderable.

Parágrafo único. A tal fin, promoverán en el ámbito de la Cuenca, la identificación de áreas de interés común y la realización de estudios, programas y obras, así como la formulación de entendimientos operativos e instrumentos jurídicos que estimen necesarios y que propendan a:

- a. La facilitación y asistencia en materia de navegación.
- b. La utilización racional del recurso agua, especialmente a través de la regulación de los cursos de agua y su aprovechamiento múltiple y equitativo.
- c. La preservación y el fomento de la vida animal y vegetal.
- d. El perfeccionamiento de las interconexiones viales, ferroviarias, fluviales, aéreas, eléctricas y de telecomunicaciones.
- e. La complementación regional mediante la promoción y radicación de industrias de interés para el desarrollo de la Cuenca.
- f. La complementación económica de áreas limítrofes.
- g. La cooperación mutua en materia de educación, sanidad y lucha contra las enfermedades.
- h. La promoción de otros proyectos de interés común y en especial aquellos que tengan relación con el inventario, evaluación y el aprovechamiento de los recursos naturales del área.
- i. El conocimiento integral de la Cuenca del Plata.

ARTICULO II: Los Ministros de Relaciones Exteriores de los Países de la Cuenca del Plata se reunirán una vez por año, en fecha que será sugerida por el Comité Intergubernamental Coordinador, a fin de trazar directivas básicas de política común para el logro de los propósitos establecidos en este Tratado; apreciar y evaluar los resultados obtenidos; celebrar consultas sobre la acción de sus respectivos Gobiernos en

el ámbito del desarrollo multinacional integrado de la Cuenca; dirigir la acción del Comité Intergubernamental Coordinador y, en general, adoptar las providencias necesarias para el cumplimiento del presente Tratado a través de las realizaciones concretas que él demande.

Parágrafo 1º: Los Ministros de Relaciones Exteriores podrán reunirse en sesión extraordinaria, previa convocatoria efectuada por el Comité Intergubernamental Coordinador a solicitud de por lo menos tres de las Partes Contratantes.

Parágrafo 2º: Si excepcionalmente el Ministro de Relaciones Exteriores de una de las Partes Contratantes no pudiera concurrir a una reunión, ordinaria o extraordinaria, se hará representar por un Delegado Especial.

Parágrafo 3º: Las decisiones tomadas en reuniones efectuadas de conformidad con este artículo requerirán siempre el voto unánime de los cinco países.

ARTICULO III: Para los efectos del presente Tratado, el Comité Intergubernamental Coordinador es reconocido como el órgano permanente de la Cuenca, encargado de promover, coordinar y seguir la marcha de las acciones multinacionales que tengan por objeto el desarrollo integrado de la Cuenca del Plata, y de la asistencia técnica y financiera que organice con el apoyo de los organismos internacionales que estime convenientes, y ejecutar las decisiones que adopten los Ministros de Relaciones Exteriores.

Parágrafo 1º: El Comité Intergubernamental Coordinador se regirá por el Estatuto aprobado en la Segunda Reunión de Cancilleres de los Países de la Cuenca del Plata, celebrada en Santa Cruz de la Sierra, Bolivia, del 18 al 20 de mayo de 1968.

Parágrafo 2º En reunión extraordinaria, a tal fin especialmente convocado, los Ministros de Relaciones Exteriores podrán, siempre con el voto unánime de los cinco países, reformar el Estatuto del Comité Intergubernamental Coordinador.

ARTÍCULO IV: Sin perjuicio de las disposiciones internas de cada país, serán órganos de cooperación y asesoramiento de los Gobiernos las Comisiones o Secretarías nacionales constituidas de acuerdo con la Declaración Conjunta de Buenos Aires. Tales Comisiones o Secretarías podrán establecer contactos bilaterales, obedeciendo siempre a los criterios y normas de los países interesados, manteniendo debidamente informado, cuando sea el caso, al Comité Intergubernamental Coordinador.

ARTÍCULO V: La acción colectiva entre las Partes Contratantes deberá desarrollarse sin perjuicio de aquellos proyectos y empresas que decidan ejecutar en sus respectivos territorios, dentro del respeto al derecho internacional y según la buena práctica entre naciones vecinas y amigas.

ARTICULO VI: Lo establecido en el presente Tratado no inhibirá a las Partes Contratantes para concluir acuerdos específicos o parciales, bilaterales o multilaterales, encaminados al logro de los objetivos generales de desarrollo de la Cuenca.

ARTÍCULO VII: El presente Tratado se denominará Tratado de la Cuenca del Plata y tendrá duración ilimitada.

ARTÍCULO VIII: El presente Tratado será ratificado por las Partes Contratantes y los Instrumentos de Ratificación serán depositados ante el Gobierno de la República Federativa del Brasil.

Parágrafo 1º El presente Tratado entrará en vigor treinta días después de depositados los Instrumentos de Ratificación de todas las Partes Contratantes.

Parágrafo 2º Mientras las Partes Contratantes procedan a la ratificación del presente Tratado y al depósito de los Instrumentos de Ratificación, en la acción multinacional emprendida para el desarrollo de la Cuenca del Plata, se sujetarán a lo acordado en la Declaración Conjunta de Buenos Aires y en el Acta de Santa Cruz de la Sierra.

Parágrafo 3º La intención de denunciar el presente Tratado será comunicada por una Parte Contratante a las demás Partes Contratantes por lo menos noventa días antes de la entrega formal del Instrumento de Denuncia al Gobierno de la República Federativa del Brasil. Formalizada la denuncia, los efectos del Tratado cesarán para la Parte Contratante denunciante, en el plazo de un año.

TRATADO DE LA CUENCA DEL PLATA EN FE DE LO CUAL, los infrascritos Plenipotenciarios, después de haber depositado sus plenos poderes, que se han encontrado en buena y debida forma, firman el presente Tratado. HECHO en la ciudad de Brasilia, a los veinte y tres días del mes de abril de mil novecientos sesenta y nueve, en un solo ejemplar, en los idiomas español y portugués, que quedará depositado en los archivos del Ministerio de Relaciones Exteriores del Brasil, el cual expedirá copias autenticadas a los países signatarios.

ACUERDOS SOBRE LA LIBRE NAVEGACIÓN EN LA REPÚBLICA



ARGENTINA:

Fuente Imagen: Paralelo32/Noticias. (2021)

Tratado del Cuadrilátero firmado el 8 de febrero de 1822 entre las provincias de Buenos Aires, Corrientes, Entre Ríos, Santa Fe art. relevante:

Artículo 8°. *“Queda igualmente libre el comercio marítimo en todas las direcciones y destinos en buques nacionales, sin poder ser obligados a mandarlos abonar derechos, descargar para vender sus mercaderías o fruto por pretexto alguno por los Gobiernos de las cuatro provincias, cuyos puertos subsisten habilitados en los mismos términos; sólo si, por obviar el perjudicial abuso del contrabando, podrán ser reconocidos por los guardacostas respectivos, como sus licencias, guías y demás documentos con que deban navegar, siendo decomiso lo que venga fuera de ellos”.*

Tratado de Reino Unido 2 de febrero de 1825 firmado con las Provincias Unidas del Río de la Plata un Tratado de Paz, Comercio y Navegación:

Artículo 2°. *“Habrá entre todos los territorios de S. M. B. en Europa y los territorios de las Provincias Unidas del Río de la Plata una recíproca libertad de comercio. Los habitantes de los dos países gozarán respectivamente la franqueza de llegar segura y libremente con sus buques y cargas a todos aquellos parajes, puertos y ríos en los dichos territorios, a donde sea o pueda ser permitido a otros extranjeros llegar, entrar en los mismos y permanecer y residir en cualquiera parte de dichos territorios respectivamente.*

También alquilar y ocupar casas y almacenes para los fines de su tráfico; y

generalmente los comerciantes y traficantes de cada nación respectivamente, disfrutarán de la más completa protección y seguridad para su comercio siempre sujetos a las leyes y estatutos de los países respectivamente”.

Tratado Mackau-Arana, art. principal:

Artículo 5°. “Aunque los derechos y goces que en el territorio de la Confederación Argentina disfrutaban actualmente los extranjeros en sus personas y propiedades sean comunes entre los súbditos y ciudadanos de todas y cada una de las Naciones amigas y neutrales, el Gobierno de S. M. el Rey de los Franceses y el de la Provincia de Buenos Aires, Encargado de las Relaciones Exteriores de la Confederación Argentina declaran, que ínterin media la conclusión de un tratado de comercio y navegación entre la Francia y la Confederación Argentina, los ciudadanos Franceses en territorio Argentino, y los ciudadanos Argentinos en el de Francia, serán considerados en ambos territorios en sus personas y propiedades como lo son ó lo podrán ser los súbditos y ciudadanos de todas y cada una de las demás naciones, aun las más favorecidas”.

Convención Arana - Southern 24 de noviembre de 1849 que dispuso el reconocimiento británico de la soberanía argentina en el Paraná:

Artículo 4°. “El gobierno de S. M. B. reconoce ser la navegación del Río Paraná una navegación interior de la Confederación Argentina y sujeta solamente a sus leyes y reglamentos; lo mismo que la del Río Uruguay en común con el Estado Oriental”.

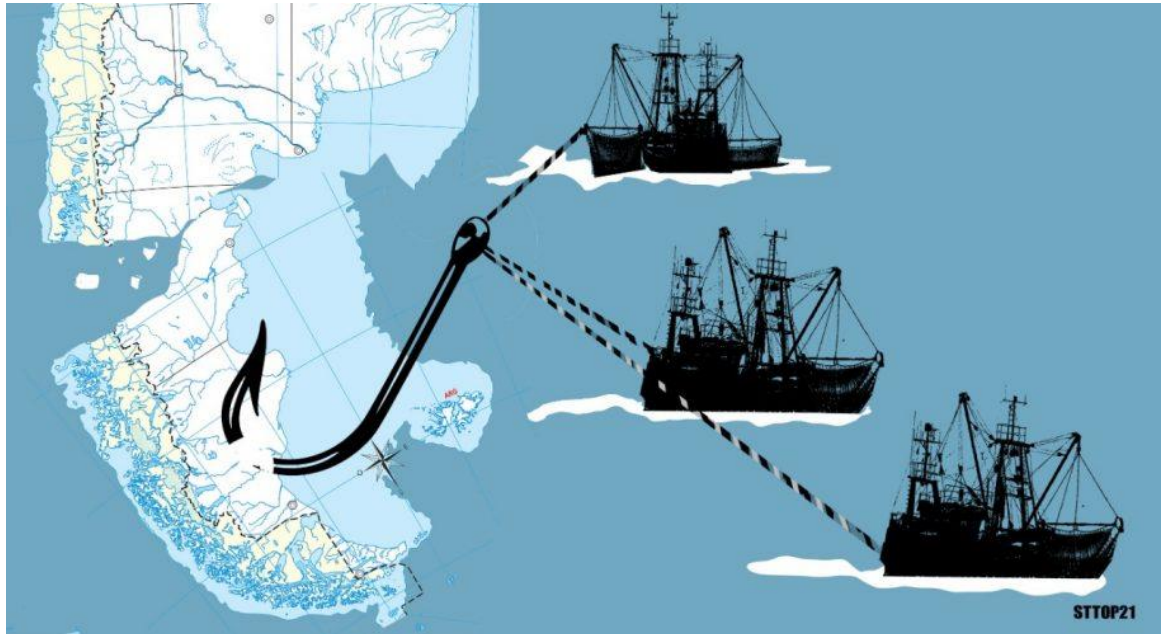
Convención celebrada entre el Brasil, la República Oriental del Uruguay y Entre Ríos firmada el 29 de mayo de 1851:

Artículo 8. “Los Gobiernos de Entre Ríos y Corrientes (si este consintiese en el presente convenio) consentirán á las embarcaciones de los Estados aliados la libre navegación del Paraná en la parte que aquellos Gobiernos son ribereños, y sin perjuicio de los derechos y estipulaciones provenientes de la convención preliminar de paz de 27 de agosto de 1828, o de cualquier otro derecho proveniente de cualquier otro principio”.

Acuerdo de San Nicolás entre las provincias de la confederación, del 1 de junio de 1852 sobre la reglamentación de los ríos:

Artículo 16°. “Será de las atribuciones del Encargado de las Relaciones Exteriores, reglamentar la navegación de los ríos interiores de la República, de modo que se

conserven los intereses y seguridad del territorio y de las rentas fiscales, y lo será igualmente la Administración General de Correos, la creación y mejora de los caminos públicos, y de postas de bueyes para el transporte de mercaderías”.



Fuente Imagen: Canal Abierto/Noticias. (2021)

Ley N° 24.385

Apruébese el Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira) suscripto con las Repúblicas de Bolivia, Federativa del Brasil, Paraguay y Oriental del Uruguay.

Sancionada: octubre 19 de 1994.

Promulgada de Hecho: Noviembre 11 de 1994.

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina reunidos en Congreso, etc., sancionan con fuerza de Ley:

ARTICULO 1º — Apruébase el ACUERDO DE TRANSPORTE FLUVIAL POR LA HIDROVIA PARAGUAY-PARANA (PUERTO DE CACERES-PUERTO DE NUEVA PALMIRA) suscripto entre la REPUBLICA ARGENTINA, la REPUBLICA DE BOLIVIA, la REPUBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL, la REPUBLICA DEL PARAGUAY y la REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY, en el Valle de Las Leñas, Departamento de Malargue, Provincia de Mendoza, el 26 de junio de 1992, que consta de QUINCE (15) capítulos, TREINTA Y SEIS (36) artículos y SEIS (6) Protocolos Adicionales, cuya fotocopia autenticada forma parte de la presente ley.

ARTICULO 2º — Comuníquese al Poder Ejecutivo Nacional. — ALBERTO R. PIERRI. — EDUARDO MENEM. — Esther H. Pereyra Arandía de Pérez Pardo. — Edgardo Piuzzi.

DADA EN LA SALA DE SESIONES DEL CONGRESO ARGENTINO, EN BUENOS AIRES, A LOS DIECINUEVE DIAS DEL MES DE OCTUBRE DEL AÑO MIL NOVECIENTOS NOVENTA Y CUATRO.

ACUERDO DE TRANSPORTE FLUVIAL POR LA HIDROVIA PARAGUAY-PARANÁ

(Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira)

Los plenipotenciarios de la República Argentina, de la República de Bolivia, de la República Federativa del Brasil, de la República del Paraguay y de la República Oriental del Uruguay:

CONVENCIDOS Que para la concreción del proceso de integración regional es necesario contar con servicios de transporte y comunicaciones eficientes y adecuados a los requerimientos actuales del comercio y el desarrollo;

PERSUADIDOS Que la Hidrovía Paraguay–Paraná (Puerto de Cáceres–Puerto de Nueva Palmira) constituye un factor de suma importancia para la integración física y económica de los Países de la Cuenca del Plata;

SEGUROS Que el desarrollo de la Hidrovía Paraguay–Paraná (Puerto de Cáceres–Puerto de Nueva Palmira) crea una comunidad de intereses que debe ser apoyada en forma adecuada, eficaz y mancomunada, basada en la igualdad de derechos y obligaciones de sus países ribereños;

DECIDIDOS A crear las condiciones necesarias para concederse mutuamente todas las facilidades y garantías posibles a fin de lograr la más amplia libertad de tránsito fluvial, de transporte de personas y bienes y la libre navegación;

RECONOCIENDO Que deben eliminarse todas las trabas y restricciones administrativas, reglamentarias y de procedimiento, y la necesidad de crear para el efecto un marco normativo común, con el objeto de desarrollar un comercio fluido y una operativa fluvial eficiente;

REAFIRMANDO El principio de la libre navegación de los ríos de la Cuenca del Plata, establecido por los países ribereños de la Hidrovía Paraguay–Paraná (Puerto de Cáceres–Puerto de Nueva Palmira) en sus legislaciones y en los tratados internacionales vigentes;

CONSIDERANDO El Tratado de Brasilia de 1969 como marco político para la integración física de la Cuenca del Plata y la Resolución N° 238 de la XIX Reunión de Cancilleres de la Cuenca del Plata;

TENIENDO PRESENTE Los principios, objetivos y mecanismos del Tratado de Montevideo 1980 y lo dispuesto en los artículos segundo y décimo de la resolución 2 del Consejo de Ministros de la Asociación;

CONVIENEN En celebrar, al amparo de dicho tratado, el presente Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay–Paraná (Puerto de Cáceres–Puerto de Nueva Palmira).

CAPITULO I: Objeto y alcance del Acuerdo

Artículo 1. El presente Acuerdo tiene por objeto facilitar la navegación y el transporte comercial, fluvial longitudinal en la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira), en adelante "la Hidrovía", en el ámbito del Tratado de la Cuenca del Plata, mediante el establecimiento de un marco normativo común que favorezca el desarrollo, modernización y eficiencia de dichas operaciones, y que facilite y permita el acceso en condiciones competitivas a los mercados de ultramar.

Artículo 2. La Hidrovía comprende los Ríos Paraguay y Paraná, incluyendo los diferentes brazos de desembocadura de este último, desde Cáceres en la República Federativa del Brasil hasta Nueva Palmira en la República Oriental del Uruguay y el Canal Tamengo, afluente del Río Paraguay, compartido por la República de Bolivia y la República Federativa del Brasil.

Artículo 3. Las disposiciones del presente Acuerdo son aplicables a la navegación, el comercio y el transporte de bienes y personas que comprendan la utilización de la Hidrovía.

Se exceptúa de esta norma el paso de buques de guerra y otras embarcaciones con actividades sin fines de comercio, así como el transporte fluvial transversal fronterizo, los cuales se regirán por los tratados y normas existentes o que se concierten en el futuro entre los países ribereños de la Hidrovía o entre estos y terceros países.

CAPITULO II Libertad de navegación

Artículo 4. Los países signatarios se reconocen recíprocamente la libertad de navegación en toda la Hidrovía de las embarcaciones de sus respectivas banderas, así como la navegación de embarcaciones de terceras banderas.

Artículo 5. Sin previo acuerdo de los países signatarios no se podrá establecer ningún impuesto, gravamen, tributo o derecho sobre el transporte, las embarcaciones o sus cargamentos, basado únicamente en el hecho de la navegación.

CAPITULO III Igualdad de tratamiento

Artículo 6. En todas las operaciones reguladas por el presente Acuerdo los países signatarios otorgan recíprocamente a las embarcaciones de bandera de los demás países signatarios idéntico tratamiento al que conceden a las embarcaciones nacionales en materia de tributos, tarifas, tasas, gravámenes, derechos, trámites, practica, pilotaje, remolque, servicios portuarios y auxiliares, no pudiéndose realizar ningún tipo de discriminación por razón de la bandera.

Artículo 7. Los países signatarios compatibilizarán y/o armonizarán sus respectivas legislaciones en la medida que fuere necesario, para crear condiciones de igualdad de oportunidad, de forma tal que permitan simultáneamente la liberalización del mercado, la reducción de costos y la mayor competitividad.

Artículo 8. Todas las ventajas, favores, franquicias, inmunidades y privilegios que los países signatarios apliquen a las embarcaciones en todas las operaciones reguladas por el presente Acuerdo, en virtud de convenios entre los países signatarios o entre éstos y terceros países o que concedan de manera unilateral a cualquiera de ellos, se harán extensivos automáticamente a los demás países signatarios del presente Acuerdo.

CAPITULO IV Libertad de tránsito

Artículo 9. Se reconoce la libertad de tránsito por la Hidrovía de las embarcaciones, bienes y personas de los países signatarios y sólo podrá cobrarse la tasa retributiva de los servicios efectivamente prestados a los mismos.

Igualmente se reconoce entre los países signatarios, la libertad de transferencia de carga, alije, transbordo y depósito de mercancías en todas las instalaciones habilitadas a dichos efectos, no pudiéndose realizar discriminación alguna a causa del origen de la carga de los puntos de partida, de entrada, de salida o de destino o de cualquier circunstancia relativa a la propiedad de las mercancías, de las embarcaciones o de la nacionalidad de las personas.

CAPITULO V Reserva de Carga

SECCION 1

Reserva de Carga Regional

Artículo 10. El transporte de bienes y personas entre los países signatarios que se realicen con origen y destino en puertos localizados en la Hidrovía, queda reservado a los armadores de los países signatarios en igualdad de derechos, tratamientos y condiciones establecidas en el presente Acuerdo.

El ejercicio del derecho a la reserva de carga regional, se hará efectivo en forma multilateral y su implantación se basará en el principio de reciprocidad.

SECCION 2 Reserva de Carga Nacional

Artículo 11. Quedan eliminadas en favor de las embarcaciones de bandera de los países que integran la Hidrovía, a partir de la entrada en vigor del presente Acuerdo, las limitaciones existentes al transporte de determinados bienes o personas reservados en su totalidad o en parte a las embarcaciones que naveguen bajo bandera nacional del país de destino o de origen.

Queda excluido del ámbito de aplicación de este Acuerdo y de sus Protocolos, el transporte de cabotaje nacional, el que está reservado a las embarcaciones de los respectivos países.

Disposición Transitoria

La República del Paraguay se compromete a eliminar el cincuenta por ciento (50 %) de su reserva de carga al 31 de agosto de 1992 y un diez por ciento (10 %) adicional al entrar en vigor el Acuerdo.

Después de su entrada en vigor, eliminará el veinte por ciento (20 %) al 31 de diciembre de 1993 y el veinte por ciento (20 %) restante antes del 31 de diciembre de 1994.

CAPITULO VI Armador de la Hidrovía

Artículo 12. A los efectos del presente Acuerdo se considerará Armador de la Hidrovía, a los armadores de los países signatarios, reconocidos como tales por sus respectivas legislaciones.

Artículo 13. Las embarcaciones fluviales registradas como tales en cada uno de los países signatarios serán reconocidas como embarcaciones de la Hidrovía por los otros

países signatarios. A tales efectos los organismos nacionales competentes intercambiarán las informaciones pertinentes.

Artículo 14. Los armadores de la Hidrovía podrán utilizar en la prestación de sus servicios embarcaciones propias o bajo contrato de fletamento o arrendamiento a casco desnudo de conformidad con la legislación nacional de cada país signatario.

Artículo 15. Los países signatarios se comprometen a adoptar las normas necesarias para facilitar el desarrollo de empresas de transporte en la Hidrovía, con participación de capitales, bienes de capital, servicios y demás factores de producción de dos o más países signatarios.

CAPITULO VII Facilitación del transporte y el comercio

Artículo 16. Con la finalidad de facilitar las operaciones de transporte de bienes y personas y de comercio que se realicen en la Hidrovía, los países signatarios se comprometen a eliminar gradualmente las trabas y restricciones reglamentarias y de procedimiento que obstaculizan el desenvolvimiento de dichas operaciones.

Artículo 17. A fin de lograr el cumplimiento del presente Acuerdo los países signatarios convienen celebrar, sin perjuicio de otros que sean oportunamente indicados los siguientes Protocolos Adicionales:

- a) Asuntos Aduaneros
- b) Navegación y Seguridad
- c) Seguros
- d) Condiciones de igualdad de oportunidades para una mayor competitividad
- e) Solución de Controversias
- f) Cese provisorio de bandera

CAPITULO VIII Servicios Portuarios y Servicios Auxiliares de Navegación

Artículo 18. Los países signatarios se garantizan mutuamente la facilidades que se han otorgado hasta el presente y las que se otorguen en el futuro para el acceso y operaciones en sus respectivos puertos localizados en la Hidrovía.

Artículo 19. Los países signatarios promoverán medidas tendientes a incrementar la eficiencia de los servicios portuarios prestados a las embarcaciones y a las cargas que se

movilicen por la Hidrovía, y al desarrollo de acciones de cooperación en materia portuaria y de coordinación de transporte intermodal.

Artículo 20. Los países signatarios adoptarán las medidas necesarias para crear las condiciones que permitan optimizar los servicios de practicaje y pilotaje para las operaciones de transporte fluvial realizadas por las embarcaciones de los países que integran la Hidrovía.

Artículo 21. Los países signatarios revisarán las características y costos de los servicios de practicaje y pilotaje con el objetivo de readecuar su estructura, de modo de armonizar las condiciones de prestación del servicio, reducir sus costos y garantizar una equitativa e igualitaria aplicación de éstos para todos los armadores de la Hidrovía.

CAPITULO IX Órganos del Acuerdo

Artículo 22. Los órganos del Acuerdo son:

- a) El Comité Intergubernamental de la Hidrovía (C. I. H.), órgano del Tratado de la Cuenca del Plata, es el órgano político.
- b) La Comisión del Acuerdo, en adelante "la Comisión", es el órgano técnico.

Los países signatarios designarán los organismos nacionales competentes para la aplicación del presente Acuerdo.

Los representantes acreditados de estos organismos constituirán la Comisión, que será el órgano técnico para la aplicación, seguimiento y desarrollo del Acuerdo dentro de las competencias atribuidas en el artículo 23.

Artículo 23. La Comisión tendrá las siguientes funciones:

- a) Velar por el cumplimiento de las disposiciones del presente Acuerdo para resolver los problemas que se presenten en su aplicación;
- b) Estudiar y proponer la adopción de medidas que faciliten el cumplimiento de los objetivos del presente Acuerdo;
- c) Aprobar su reglamento interno y dictar las disposiciones que considere necesario para su funcionamiento;
- d) Recomendar al C. I. H. modificaciones o adiciones al presente Acuerdo.

- e) Informar al C. I. H. al menos una vez al año sobre los avances logrados en los compromisos y los resultados alcanzados en la aplicación y en el desarrollo del presente Acuerdo; y
- f) Cumplir con cualquier otro cometido que le asigne el C. I. H.

Artículo 24. La Comisión podrá convocar a reuniones de representantes de otros organismos de la Administración Pública y del sector privado para facilitar la aplicación y desarrollo del Acuerdo.

Artículo 25. Cada país signatario tendrá un voto y las decisiones de la Comisión serán tomadas por unanimidad y con la presencia de todos los países signatarios.

CAPITULO X Solución de Controversias

Artículo 26. Las controversias que surjan con motivo de la interpretación, aplicación o incumplimiento de las disposiciones del presente Acuerdo, así como de sus Protocolos y de las decisiones del C. I. H. y de la Comisión del Acuerdo, serán sometidas al procedimiento del Protocolo sobre Solución de Controversias, previsto en el Artículo 17 inciso e) del presente Acuerdo.

CAPITULO XI Evaluación y ajustes

Artículo 27. La Comisión evaluará anualmente los resultados alcanzados en el marco del presente Acuerdo, debiendo presentar sus conclusiones al C. I. H. para su consideración.

Artículo 28. Anualmente, en ocasión de la evaluación antes mencionada, la Comisión podrá llevar a consideración del C.I. H. propuestas de modificación y desarrollo y/o perfeccionamiento del presente Acuerdo.

Artículo 29. Las modificaciones y adiciones al presente Acuerdo deberán ser aprobadas por el C. I. H. y formalizadas a través de Protocolos Adicionales o Modificatorios.

CAPITULO XII Entrada en vigor y duración

Artículo 30. El presente Acuerdo y sus Protocolos Adicionales entrarán en vigor treinta (30) días después de la fecha en que la Secretaría General de la ALADI comunique a los países signatarios la recepción de la última notificación relativa al cumplimiento de las disposiciones legales internas para su puesta en vigor y tendrá una duración de diez (10) años.

Seis meses antes del vencimiento del plazo de validez establecido los países se reunirán a fin de evaluar los resultados del Acuerdo para determinar conjuntamente la conveniencia de prorrogarlo.

Sin embargo este plazo podrá ser anticipado por el C. I. H. teniendo en cuenta los avances logrados en el desarrollo del Acuerdo.

En caso de que ello fuera convenido se fijará un nuevo período de vigencia, el que podrá ser indefinido.

CAPITULO XIII Adhesión

Artículo 31. El presente Acuerdo estará abierto a la adhesión, previa negociación, de los países miembros de la ALADI que deseen participar en todos los aspectos del Programa de la Hidrovía Paraguay-Paraná.

Artículo 32. La adhesión se formalizará una vez que se hayan negociado los términos de la misma entre los países signatarios y el país solicitante, mediante la suscripción de un Protocolo Adicional al presente Acuerdo que entrará en vigor treinta (30) días después del cumplimiento de los requisitos establecidos en el párrafo primero del Artículo 30 del presente Acuerdo.

CAPITULO XIV Denuncia

Artículo 33. Cualquier país signatario del presente Acuerdo podrá denunciarlo transcurridos cuatro (4) años de su entrada en vigor. Al efecto, notificará su decisión con sesenta (60) días de anticipación, depositando el instrumento respectivo en la Secretaría General de la ALADI, la cual informará de la denuncia a los demás países signatarios.

Transcurridos sesenta (60) días de formalizada la denuncia, cesarán automáticamente para el país denunciante, los derechos y obligaciones contraídos en virtud del presente Acuerdo.

CAPITULO XV Disposiciones Generales

Artículo 34. Ninguna de las disposiciones del presente Acuerdo podrá limitar el derecho de los países signatarios de adoptar medidas para proteger el medio ambiente, la salubridad y el orden público, de acuerdo con su respectiva legislación interna.

Artículo 35. El presente Acuerdo será denominado "Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra".

Artículo 36. La Secretaría General de la ALADI será la depositaria del presente Acuerdo y enviará copia del mismo, debidamente autenticada, a los Gobiernos de los países signatarios.

EN FE DE LO CUAL, los respectivos Plenipotenciarios suscriben el presente Acuerdo en el Valle de Las Leñas, Departamento Malargue, Provincia de Mendoza, República Argentina, a los veintiséis días del mes de junio de mil novecientos noventa y dos, en un original en los idiomas español y portugués, siendo ambos textos igualmente válidos.



ACUERDO FEDERAL HIDROVÍA

Fuente imagen: Corporación Navíos. El País/Noticias. (2018)

En la Ciudad de Rosario, Provincia de Santa Fe, a los 29 días del mes de agosto del año dos mil veinte, entre el GOBIERNO NACIONAL, representado en este acto por el Señor Ministro de Transporte, D. Mario Andrés Meoni, por el Señor Ministro del Interior, Dr. Eduardo De Pedro, por el Señor Ministro de Desarrollo Productivo, Dr. Matías Sebastián Kulfas, y los representantes de las provincias de BUENOS AIRES, Gobernador Lic. Axel Kicillof, CORRIENTES, Gobernador Dr. Gustavo Valdés, CHACO, Gobernador Cdr. Jorge Milton Capitanich, ENTRE RÍOS, Gobernador Cdr. Gustavo Eduardo Bordet, FORMOSA, Gobernador Gildo Insfran, MISIONES, Gobernador Dr. Oscar Herrera Ahuad, SANTA FE, Gobernador Cdr. Omar Perotti, en adelante “LAS PROVINCIAS”, todos en adelante denominados conjuntamente “LAS PARTES”, y

Considerando: Que la vía navegable denominada Hidrovía Paraguay-Paraná, y en particular el sector argentino, denominado Sistema Navegable Troncal, en su extensión desde la zona de Confluencia hasta el Océano al Atlántico, reviste una importancia fundamental para el desarrollo del transporte regional.

Que la misma, no solo resulta un elemento clave de logística para nuestras exportaciones, sino que reviste un altísimo valor geopolítico y estratégico de integración

regional, para el comercio y el desarrollo económico y productivo de la República Argentina, y del resto de los países integrantes de la denominada cuenca del Plata.

Que debe atenderse en tal sentido, a la interrelación del sistema Hidrovía Paraguay-Paraná con los corredores bioceánicos existentes y los proyectos para futuros emprendimientos en el área denominada Alto Paraná que implicaran la constitución de un corredor Norte-Sur de desarrollo a través de dicha autopista fluvial para el transporte, comercio e integración regional.

Que la integración regional a través de dicha Hidrovía comprende los Ríos Paraguay y Paraná, incluyendo los diferentes brazos de la desembocadura de este último, desde Cáceres en la República Federativa del Brasil hasta Nueva Palmira en la República Oriental del Uruguay y el Canal Tamengo, afluente del Río Paraguay, compartido por el Estado Plurinacional de Bolivia y la República Federativa del Brasil. Que en 1969 en Brasilia, se suscribió el Tratado de la Cuenca del Plata, entre Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay.

Que en el año 1987, en Santa Cruz de la Sierra, los Cancilleres de los países de la Cuenca del Plata por Resolución N°210 declararon de interés prioritario el desarrollo del sistema fluvial formado por los ríos ParaguayParaná.

Que en el año 1988, los Ministros de Transporte y Obras Públicas de los países miembros, en el “Primer Encuentro Internacional para el Desarrollo de la Hidrovía Paraguay-Paraná” definieron a la Hidrovía, como corredor de transporte regional y como columna vertebral de una futura integración.

Que en el año 1989, en la XIX Reunión de Cancilleres de la Cuenca del Plata, por Resolución N° 238, el Programa Hidrovía Paraguay-Paraná es incorporado al sistema del Tratado de la Cuenca del Plata; y el 26 de junio de 1992, en Mendoza, los cinco países suscribieron el Acuerdo de Transporte Fluvial de la Hidrovía (Puerto de Cáceres – Puerto de Nueva Palmira) también denominado “Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra”.

Que en esta concepción la Hidrovía no es solamente un corredor logístico comercial, sino también un potente instrumento para el desarrollo sustentable, la integración regional y una oportunidad para contribuir a la mejora de la competitividad de nuestras economías regionales.

Que para la República Argentina el sistema denominado Hidrovía Paraguay-Paraná, y en particular el Sistema de Navegación Troncal, en su extensión desde la zona de Confluencia hasta el Océano al Atlántico, ha resultado un elemento clave para el desarrollo exportador.

Que, en efecto, actualmente la Hidrovía constituye la opción de transporte mas relevante de nuestra producción agrícola, tanto de graneles sólidos como líquidos; por ella circula más del noventa por ciento de la mercadería transportada en contenedores (Puerto Buenos Aires y Terminal Dock Sud); la carga de nuestra industria automotriz (Puerto de Zárate); de la industria metalúrgica, en particular su producción siderúrgica; la gran mayoría del transporte de pasajeros en la modalidad de cruceros; un gran porcentaje de las operaciones de cabotaje y transbordo de cargas; así como también constituye una de las vías centrales de transporte de gas natural, petróleo crudo y productos refinados, revistiendo una importancia vital para el abastecimiento energético de nuestro país.

Que corresponde destacar que dicho desarrollo a través de las mejoras en la profundización, dragado y balizamiento se instrumentó en un amplio sector de la denominada vía navegable troncal a través de un contrato de concesión en la modalidad de obra pública por peaje.

Que por Decreto N° 863 de fecha 29 de abril de 1993, se facultó al entonces Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos a llamar a Licitación Pública Nacional e Internacional por el régimen de Concesión de Obra Pública por Peaje, para la Modernización, Ampliación, Operación y Mantenimiento del Sistema de Señalización y Tareas de Redragado y Mantenimiento de la Vía Navegable Troncal, comprendida entre el Kilómetro 584 del rio Paraná, tramo exterior de acceso al Puerto de Santa Fe y la zona de aguas profundas naturales en el Rio de la Plata exterior, hasta la altura del Kilómetro 205,3 del Canal Punta Indio, por el Canal Ingeniero Emilio Mitre; cuyo llamado se instrumentó a través de la Resolución N° 507 del 20 de mayo de 1993 de dicho Ministerio.

Que por Decreto N° 253 del 21 de febrero de 1995 se adjudicó y se aprobó el contrato de concesión; y mediante el artículo 1° del Decreto N° 918 de fecha 11 de septiembre de 1997 se instruyó al entonces Ministro de Economía y Obras y Servicios Públicos para que, en los términos del artículo 5° del Decreto N° 253 de fecha 21 de febrero de 1995, renegocie con la empresa concesionaria dicho Contrato.

Que en dicho marco, mediante Acta Acuerdo, con fecha 3 de octubre de 1997 se extendieron las obras de dragado y señalización desde el Kilómetro 205,3 hasta la altura del Kilómetro 239,1 del Canal Punta Indio.

Que con fecha 20 de octubre de 2009 la Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos y la empresa Concesionaria Hidrovía Sociedad Anónima suscribieron un Acta Acuerdo, ratificada por el Decreto N° 113 de fecha 21 de enero de 2010, con los términos de la renegociación integral llevada a cabo y estableciendo las condiciones de adecuación de dicho Contrato aprobado por el Decreto N° 253 del 21 de febrero de 1995.

Que el contrato de concesión se encuentra próximo a su vencimiento, por lo que resulta esencial buscar mecanismos de participación y trabajo conjunto con las distintas jurisdicciones, así como con los usuarios públicos y privados, que permitan no sólo capitalizar la experiencia anterior sino planificar las mejoras para un desarrollo integral y sustentable de dicha vía navegable, el abaratamiento de los costos, la modernización del sistema portuario y la integración con las demás modalidades de transporte.

Que, en tal sentido, no debe perderse de vista que la Hidrovía, comprende y beneficia de manera directa e indirecta a gran parte de las Provincias Argentinas, por lo que deviene necesario la búsqueda de instrumentos y arreglos institucionales que aseguren una real y creciente participación de las mismas como actores fundamentales para su desarrollo dentro del diseño de un plan de transporte integral y profundamente federal.

Que por su naturaleza e importancia, el modo fluvial, además de su sustentabilidad ambiental, deberá constituir un elemento central para la optimización de nuestra matriz de transporte, integrándose en forma armónica dentro de una visión multimodal con los sistemas portuarios, ferroviarios y de transporte automotor de cargas.

Que nuestro sistema político federal, implica una distribución ordenada de competencias entre Nación y provincias, según los principios de nuestra Constitución Nacional, constituciones provinciales y leyes nacionales y provinciales, que hacen imprescindible la búsqueda de herramientas institucionales adecuadas para una mejor coordinación conjunta, pero a su vez, que resguarden las plenas competencias exclusivas de cada jurisdicción (artículos 26, 75 incisos 10 y 18, 121 y 124 de la Constitución Nacional).

Que sin perjuicio de lo expuesto, corresponde también atender a la pronta finalización de la concesión de la obra pública por peaje en el sector de la vía navegable troncal.

Que en ese orden de ideas, resulta conveniente integrar a las provincias firmantes a participar en dicho proceso a través de nuevos mecanismos institucionales en un marco de respeto de las competencias exclusivas y concurrentes de todas las partes.

Que en tal sentido, la constitución de una Sociedad del Estado para la administración del Sistema Nacional de la Hidrovía en toda su extensión, donde las partes firmantes participen en la composición de su capital y en los órganos de gobierno de la misma, resulta una respuesta adecuada con los objetivos buscados.

Que dicha Sociedad como administradora del sistema, podrá por si o por terceros ejecutar todas las obras y proyectos necesarios para el desarrollo de la Hidrovía en el sector troncal, dando cumplimiento a los procesos de contratación pública que pudieren corresponder, estableciendo los mecanismos de control y regulación del o los contratos a suscribirse; así como ser el instrumento adecuado para el desarrollo de nuevos sectores u otras vías navegables de interés de la Nación o de las provincias suscriptoras del presente.

Que si bien el Decreto N° 863 de fecha 29 de abril de 1993, en su artículo 12, dispuso la creación de un Órgano de Control a cargo de la supervisión e inspección técnica y ambiental, así como la auditoría económica, administrativa, contable y legal de la Concesión, dicho órgano no fue constituido, y sus funciones estuvieron a cargo de la entonces Secretaría de Transporte asistida por las entonces Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables y la Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables; con las modificaciones introducidas a través de la Disposición N° 80/00 de la ex Subsecretaría de Transporte por Agua y Puertos, modificada por sus similares N° 177/00-SSTAyP y N° 37/02-SSPyVN, que reestructuraron la conformación de la Comisión de Seguimiento creada por Resolución N° 1/95- SSPyVN. Que en tal sentido, la sociedad cuya creación impulsará el Poder Ejecutivo Nacional, contemplando la participación de las provincias firmantes, tanto en su capital como en sus órganos de gobierno, será también el marco adecuado para establecer un sistema de control para las nuevas modalidades contractuales que se proyecten, definiendo a través del presente convenio las bases de constitución de la misma, así como aquellos aspectos centrales que posibiliten su mejor desenvolvimiento futuro.

Que la planificación, el desarrollo y la implementación de una política de transporte de naturaleza Federal, requiere que desde el Gobierno Nacional sean tanto el Ministerio del Interior, el Ministerio de Desarrollo Productivo, como el Ministerio de Transporte de la Nación, las reparticiones indicadas para el cumplimiento de dicho fin, sin perjuicio de la posible incorporación posterior de otras reparticiones del Poder Ejecutivo Nacional con competencias en la materia.

Que en tal sentido, las partes reconocen al extenso tramo argentino de la Hidrovía Paraguay-Paraná como un activo estratégico fundamental para la formulación de una política de Estado de largo plazo y profundamente Federal, entendiendo la necesidad de instrumentar todas las medidas conducentes al logro de los objetivos de dicha política de transporte mediante el presente Acuerdo.

Por lo expuesto, LAS PARTES acuerdan:

PRIMERA. Principios:

1.1. Declarar el firme compromiso de realizar los mayores esfuerzos para la coordinación de las políticas, estrategias y acciones, en materia de transporte hidroviario, en el marco de las competencias exclusivas y concurrentes de cada jurisdicción, en un todo de acuerdo a lo establecido por la Constitución Nacional, las Constituciones Provinciales y las leyes nacionales y locales vigentes.

1.2. Propender y establecer los mecanismos de coordinación necesarios para la armonización de criterios técnicos, ambientales, económicos y normativos; facilitando el intercambio de información entre las partes.

1.3. Coadyuvar a la definición, implementación y ejecución de políticas comunes de coordinación y planificación, a los fines de que la Hidrovía sea el elemento clave para la integración logística, fomentar la multi e intermodalidad del transporte, en un marco de desarrollo económico y social regional, ambientalmente sustentable y profundamente federal.

SEGUNDA. Consejo Federal:

2.1. El Ministerio de Transporte de la Nación creará, en el ámbito de su competencia, el "Consejo Federal Hidrovía" como espacio de coordinación política y estratégica. Dicho Consejo será presidido por el señor Ministro de Transporte de la Nación e integrado por

representantes designados por el Ministerio del Interior, el Ministerio de Desarrollo Productivo y por cada una de las provincias suscriptoras del presente.

2.2. El Ministerio de Transporte de la Nación podrá también invitar a participar en el Consejo Federal, en carácter consultivo, a representantes de los puertos públicos y privados, entidades empresarias, entidades representativas de usuarios, organizaciones no gubernamentales, organizaciones sindicales con representación profesional y territorial específica en la actividad; así como a otros entes u organismos públicos o académicos con interés en la materia. El Subsecretario de Puertos, Vías Navegables y Marina Mercante de la Nación ejercerá la Secretaría Ejecutiva del Consejo.

2.3. El Consejo Federal Hidrovía tendrá como objeto:

- a. Planificar el desarrollo del sector a mediano y largo plazo; promoviendo la elaboración de políticas públicas en forma integrada con la política de transporte en general.
- b. Fomentar el desarrollo de políticas que contribuyan a la modernización, integración y competitividad de la Hidrovía.
- c. Aconsejar sobre modificaciones normativas requeridas a tal fin.
- d. Impulsar acciones tendientes a lograr la adecuada armonización de intereses de todas las jurisdicciones.
- e. Asesorar al Poder Ejecutivo Nacional y los Poderes Ejecutivos de las provincias en todo lo concerniente al sistema de Hidrovía.
- f. Proponer todas las acciones necesarias para el mejoramiento de las condiciones de navegabilidad.
- g. Realizar propuestas sobre cambios en las trazas del sistema de navegación y sugerir la incorporación de nuevos tramos, la ejecución de obras de ensanche y dragado, o mejoras en los sistemas de balizamiento y señalización incorporando nuevas tecnologías.
- h. Opinar en relación al impacto ambiental de las obras proyectadas en la red fluvial, con el objeto de preservar y conservar el medio ambiente, sin perjuicio de las competencias específicas en la materia y las facultades concurrentes del artículo 41 de la Constitución Nacional y específicamente lo dispuesto por la Ley N° 25.688.

i. Proponer las acciones necesarias para coadyuvar a la integración de las distintas modalidades de transporte a la red de la hidrovía.

j. Cualquier otra acción necesaria para el cumplimiento de los objetivos del presente acuerdo.

2.4. Las opiniones y recomendaciones del Consejo Federal Hidrovía serán de carácter consultivo y no vinculante para las partes.

2.5. El Consejo Federal Hidrovía dictará su propio reglamento de funcionamiento interno. Las funciones de sus representantes se ejercerán ad honorem.

2.6. El Consejo Federal Hidrovía podrá constituir en su ámbito las comisiones técnicas en las materias que estime corresponder para el mejor cumplimiento de sus fines.

2.7. Las partes asumen el compromiso de designar a sus representantes dentro de los treinta (30) días corridos a partir de la suscripción del presente acuerdo.

TERCERA. Sociedad Administradora Hidrovía:

3.1. El Ministerio de Transporte impulsará, la creación de una Sociedad del Estado (Ley Nº 20.705) para la administración de la Hidrovía, que funcionará en el ámbito de dicho Ministerio y cuya norma de creación contemplará la integración y participación del Estado Nacional y las provincias de Buenos Aires, Corrientes, Chaco, Entre Ríos, Formosa, Misiones y Santa Fe.

3.2. La Sociedad Administradora deberá contemplar en el acto de creación y su estatuto, la participación en el directorio de al menos un miembro designado a propuesta de cada una de las provincias firmantes, y que la Presidencia de la sociedad sea ejercida por el Estado Nacional a través del Ministerio de Transporte de la Nación, así como la participación en el directorio de los Ministerios del Interior y de Desarrollo Productivo de la Nación.

3.3. En el acto de creación se determinará su estructura y fuentes de financiamiento, priorizando los principios de eficiencia, economía y profesionalidad para el cumplimiento de sus funciones.

3.4. La Sociedad Administradora a constituir tendrá entre sus objetivos:

- a. La administración integral del sector Nacional de la Hidrovía Paraguay-Paraná en toda su extensión, con los alcances que se establezcan en el acto de creación y en su objeto social.
- b. Realizar por si o por terceros la obras y proyectos necesarios para el desarrollo de la Hidrovía en toda la extensión del sector argentino; así como cualquier nuevo desarrollo en otras vías navegables de interés de la Nación o de las provincias que la integren.
- c. Cualquier otra actividad que coadyuve al cumplimiento de su objeto social.

CUARTA. Dentro de sus respectivas Jurisdicciones, las partes implementarán los mecanismos de aprobación o ratificación que correspondieren, sin perjuicio de comprometerse a realizar todas las medidas administrativas necesarias para su mas urgente implementación.

De conformidad, se firman () ejemplares del mismo tenor a efecto, en la Ciudad de Rosario, Provincia de Santa Fe, a los 29 días del mes de agosto del 2020



Fuente Imagen: Clarin. Acopiadores/Noticias. (2021)

ÍNDICE:

1. 2

2. 3

3. 4

4. 6

5. 7

6. 8

7. 9

7.1 PALABRAS CLAVES:

14

8. 15

9. 16

CAPITULO 1

16

	77
“LA LIBRE NAVEGACION DEL RIO PARANÁ EN LA REPÚBLICA ARGENTINA”	16
1.1. Dominio fluvial:	17
1.2. Tratados y acuerdos que dieron surgimiento a la libre navegación argentina:	18
1.3. La importancia de la libre navegación.	21
CAPITULO 2	22
“PUNTOS RELEVANTES DE LA HIDROVIA PARANÁ – PARAGUAY”	22
2.1. Ubicación geográfica y características:	23
2.2. Relevancia de la Hidrovía:	24
2.3. Detrimentos de la Hidrovía:	26
2.4. Antecedentes:	29
2.5. Comité Intergubernamental Coordinador de los Países de la Cuenca del Plata (CIC)	32
2.6. Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraná – Paraguay:	33
2.7. Ente Nacional de Control y Gestión de la Vía Navegable:	35
CAPITULO 3	37
“EL MERCOSUR”	37
UN FACTOR DETERMINANTE PARA LA HIDROVÍA	37
3.1. MERCOSUR:	38
3.2. Un factor determinante para la hidrovía	38
3.3. Ventajas de la hidrovía en consideración a los países que lo componen	39
CAPITULO 5:	44
5.1 CONCLUSIONES	44
5.2. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	46
5.3. ANEXOS	50

