

UNIVERSIDAD DE BUENOS AIRES

CEA-UBA
Centro de Estudios Avanzados

**MAESTRIA EN PROCESOS DE INTEGRACION
REGIONAL - MERCOSUR**

**"LAS HIDROVIAS DE LA CUENCA
DEL PLATA EN EL MERCOSUR"**

MAESTRANDO: Guillermo GREGORIO

DIRECTOR DE TESIS: Ing. Vittorio ORSI

Buenos Aires, Octubre 1998.

UNIVERSIDAD DE BUENOS AIRES

C E A – U B A

Centro de Estudios Avanzados

**MAESTRIA EN PROCESOS DE INTEGRACION
REGIONAL – MERCOSUR**

***“LAS HIDROVIAS DE LA CUENCA
DEL PLATA EN EL MERCOSUR”***

MAESTRANDO: *Guillermo GREGORIO*

DIRECTOR DE TESIS: *Ing. Vittorio ORSI*

Buenos Aires, Octubre de 1998.

Ejemplar : 06

INDICE

| | Pág. |
|---|------|
| PROLOGO | 1 |
| INTRODUCCION | 4 |
| CAPITULO I: | 11 |
| LA HIPOTESIS | 11 |
| CAPITULO II : | 20 |
| EL ESCENARIO DE LA CUENCA DEL PLATA. | 20 |
| II. 1. Antecedentes | 20 |
| II. 2. El Tratado de la Cuenca del Plata | 22 |
| II. 3. Resoluciones básicas adoptadas por los Cancilleres de la Cuenca del Plata | 28 |
| II. 4. Programa de Acciones para facilitar la Navegación y el Transporte fluvial | 26 |
| II. 5. Surgimiento del MERCOSUR en la Cuenca del Plata | 28 |
| II. 6. Adelantos tecnológicos | 30 |
| II. 6. 1. Sistema de Transporte marítimo y fluvial | 30 |
| II. 6. 2. Sistema productivo | 30 |
| II. 7. Los proyectos Latinoamericanos para la Integración | 32 |
| II. 8. Auge y decadencia de las Potencias marítimas | 33 |
| II. 9. La Cuenca del Plata | 35 |
| II. 10. La nueva Revolución Verde | 38 |
| II. 11. Factores concurrentes en el escenario de la Cuenca | 41 |
| II. 12. Los Acuerdos de Ministros de Obras Públicas y Transporte del Cono Sur | 42 |
| II. 13. Conclusiones | 45 |

| | |
|---|------------|
| V. 6. Las facilidades de las Hidrovías para el Transporte de cargas masivas | 89 |
| V. 7. La navegación en las Hidrovías Paraguay - Paraná y Tietê - Paraná | 92 |
| V. 8. Fletes desde el MERCOSUR hacia el exterior | 100 |
| V. 9. El impacto ambiental de las obras en la Hidrovía Paraguay - Paraná | 103 |
| V. 10. Conclusiones | 105 |
| CAPITULO VI: | 108 |
| LOS PRODUCTOS A TRANSPORTAR. | 108 |
| VI. 1. Generalidades | 108 |
| VI. 2. La producción masiva | 109 |
| VI. 3. El camino de la soja | 110 |
| VI. 4. La expansión de la Frontera agrícola en la Cuenca del Plata | 112 |
| VI. 5. La integración de los Flujos de Carga entre las HPP y HTP | 115 |
| VI. 6. Los flujos de carga a transportar por las Hidrovías | 116 |
| VI. 7. Conclusiones | 120 |
| CAPITULO VII: | 122 |
| LA VALIDEZ DE LA HIPOTESIS. | 122 |
| BIBLIOGRAFIA | 133 |
| ENTREVISTAS | 139 |
| ASISTENCIA A CONFERENCIAS Y SEMINARIOS | 140 |

| | |
|---|----|
| CAPITULO III: | 49 |
| | |
| JURISPRUDENCIA PARA LA NAVEGACION EN RIOS INTERNACIONALES. | 49 |
| III. 1. La libertad de navegación | 49 |
| III. 2. Los Tratados internacionales en la Subregión | 51 |
| III. 3. La jurisprudencia internacional aplicable a la Cuenca del Plata | 53 |
| III. 4. Conclusión | 54 |
| | |
| CAPITULO IV: | 55 |
| | |
| LAS HIDROVIAS DE LA CUENCA DEL PLATA. | 55 |
| IV. 1. Del conflicto a la Integración en la Cuenca del Plata | 55 |
| IV. 2. La Hidrovía Paraguay - Paraná | 61 |
| IV. 3. FONPLATA | 64 |
| IV. 4. La situación actual en la Cuenca del Plata | 66 |
| IV. 5. El Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay - Paraná | 67 |
| IV. 6. Características generales de los Ríos Paraguay - Paraná | 68 |
| IV. 7. La Hidrovía Tietê - Paraná | 70 |
| IV. 8. La Conducción de los proyectos y obras en el desarrollo de las Hidrovías | 72 |
| IV. 9. Conclusiones | 73 |
| | |
| CAPITULO V: | 75 |
| | |
| EL SECTOR TRANSPORTE Y SUS COSTOS. | 75 |
| V. 1. Generalidades | 75 |
| V. 2. El Transporte de Carga en la Subregión | 75 |
| V. 3. Facilidades del Transporte para la Carga | 79 |
| V. 4. La matriz de Transporte para cargas masivas a granel | 80 |
| V. 5. Los Fletes en la Subregión | 83 |

PROLOGO

La interacción entre países, regiones, sociedades, etc, ha aumentado considerablemente y su vinculación se hace cada vez más amplia y profunda. Ello ha extendido el campo en el que se desarrollan las acciones a la vez que se han multiplicado las interrelaciones acortando tiempos y distancias. En el ámbito de las actividades comerciales la celeridad y dinamismo han sido posibles merced a los adelantos técnicos en las Comunicaciones entendiendo por ello a las Telecomunicaciones para la transmisión de Datos, Señales e Imágenes en tiempo real y al Transporte para el traslado de personas y bienes. Ello ha afectado fundamentalmente a los mercados haciéndolos cada vez más amplios pero a la par crecen las exigencias y aumenta la competencia, por lo que para participar en él se requieren servicios eficaces, eficientes, flexibles y veloces.

En lo que hace al Transporte de mercaderías, los ríos han sido desde que se tenga conocimiento el Medio más elemental y accesible para facilitar el comercio entre ribereños. La necesidad de este recurso natural, indispensable para la vida, ha sido fuente de los primeros asentamientos de la humanidad y en sus orillas y zonas aledañas no sólo se alzan las grandes ciudades capitales, sino que se concentra la mayor densidad de población. La búsqueda de sus vestigios en nuestro satélite es el indicio tras del cual se hallan empeñados los científicos para justificar algún tipo de existencia. Para los antiguos, el Agua junto con la Tierra y el Fuego, constituía uno de los tres elementos básicos de la naturaleza. Por otro lado, su dominio fue utilizado como barrera para el Comercio impidiendo o explotando su tránsito a través de aduanas.

Durante la última Misión en el exterior que cumplí en la Armada residí en Bonn, a la vera del Rin y tuve ocasión de cruzarlo por sus innumerables puentes y atravesarlo en *ferries* por diferentes secciones. Navegué por él y sus afluentes, traspasé esclusas y lo recorrí desde las nacientes hasta su desembocadura. Normalmente sereno al comenzar el invierno boreal, en el período de lluvias aumenta el caudal y acelera la corriente dejando en las ciudades ribereñas como testimonio de su paso las marcas alcanzadas por el nivel de sus desbordes. A lo largo de su curso no sólo se tejieron leyendas y se cultivan viñas, sino que se asentaron poblaciones e industrias encauzando sus aguas un intenso tráfico de embarcaciones de todo tipo en cuyos mástiles flamean las banderas de los Países de la Unión Europea y también de la Confederación Suiza, sirviendo esa vía fluvial a los fines de facilitar el comercio y aliviar el intenso tráfico terrestre.

Asimismo fui testigo de las esperas en los pasos a nivel donde se debe detener el motor del vehículo, a fin de no contaminar el aire, hasta aguardar el paso de los convoyes que pasan no sólo a horario sino a más de cien kilómetros por hora. También, en las imponentes carreteras alemanas de impecable trazado y conservación observé que no se cobra peaje y que en las autopistas, sin límite de velocidad, es obligatorio no sólo conservar la derecha sino también ceder el paso a los más rápidos.

Con aquellas vivencias y las que incorporé profesionalmente operando con otras Armadas, en particular las de Brasil, EE.UU., España, Gran Bretaña y Uruguay, los intercambios con distintos Países, el trabajo con otras Fuerzas e Instituciones, la conducción de conjuntos operativos y la aplicación sistémica, despertaron mi inclinación por la Maestría y, en oportunidad de seleccionar un Tema de Tesis, afín con su objetivo, consideré que tendría que resultar de interés, actualidad y prospectiva. Con esas premisas y teniendo en cuenta el crecimiento que registra el Comercio Internacional a tasas que superan a la producción de Bienes y Servicios percibí el papel que le cabe al Sector Transporte, lo cual ante la reducción de los aranceles y cuotas cobra aún mayor preponderancia ya que su costos pueden ser el Factor Determinante que permite ganar, perder o mantener un determinado Mercado y en este sentido, las grandes empresas han comprendido su importancia incorporándolo a la cadena de comercialización.

Por otro lado evalué que el acceso a las fuentes de información no me debía estar vedado y que el conocimiento previo del lenguaje y los códigos debían facilitarme el estudio; lo que me decidió a elegir las llamadas "Hidrovias" a fin de analizar el aporte de esas vías de comunicación para facilitar el Comercio en la Cuenca del Plata y considerar además el rol que les cabe en el Desarrollo y la Integración del MERCOSUR.

Satisfechas las premisas, hallé que la información relativa al Tema a raíz de los procesos de desregulación y privatización llevados a cabo en nuestro País en la presente década está dispersa en ámbitos Públicos y Privados; lo que no sólo demoró la obtención de datos que antes centralizaban los organismos nacionales como la Junta Nacional de Granos, la Administración General de Puertos, Ferrocarriles Argentinos, etc, que ya han dejado de existir o bien se encuentran en liquidación, sino que la compilación de estadísticas de distintas fuentes presenta problemas para su correlación. Se agrega a ello el hecho que los particulares guardan celosamente la información comercial, situación que se acentúa al tratar de comparar datos de diferentes países.

Además, por otras razones que serán analizadas en el desarrollo de la Tesis, se verificó que los fletes fluctúan no sólo estacionalmente sino a diario, como en un mercado *spot*, o bien a término donde también se pactan *futuros*.

La metodología empleada para el desarrollo de la Investigación se enmarca en el proceso deductivo que desde el marco del escenario general se difunde hacia lo particular. En ese sentido advertí la extensión del trabajo y la dificultad de conciliar la información para tratar con rigurosidad el Problema.

Finalmente y siguiendo el pensamiento de nuestro escritor Jorge Luis Borges de que "citar es omitir", quiero agradecerles a Todos cuanto hicieron para que esta Tesis fuera posible.

INTRODUCCION

En el ánimo y el espíritu de la gran empresa del descubrimiento de América analizados por el escritor paraguayo A. Roa Bastos en las memorias del Almirante Cristóbal Colón surge,* entre lo documental y la leyenda, que el encuentro del camino al Oriente por el Poniente permitiría llegar no sólo a la tierra de la especiería sino también a los tesoros del Cathay y el Cipango con sus templos y casas reales de oro puro. La posesión de esas riquezas, junto a la alianza con el Gran Khan de la China iban a permitir formar una poderosa coalición que al mando de los Reyes Católicos y bajo la insignia de la Fe destruirían al Islam y eliminarían a Portugal de la competencia hegemónica.

Los pensamientos de las tripulaciones sometidas a graves penurias durante las largas travesías por mares desconocidos eran compensadas por el sueño de alcanzar la fama, la riqueza y el placer. Esa nueva Cruzada por mar permitiría expulsar para siempre a los infieles de los Santos Lugares vengando las injurias cometidas contra Cristo.

En esas circunstancias, la noticia del Descubrimiento desató la carrera entre España y Portugal, e impulsó luego las grandes empresas para encontrar un pasaje que abriera el camino hacia el mar hallado por Balboa, pero la leyenda del Rey Blanco, junto al Lago donde dormía el Sol y la Sierra de la Plata, desviaron varias expediciones. Como había ocurrido 500 años atrás con las cruzadas latinas que se apartaron del camino hacia Tierra Santa para dirigirse a Constantinopla atraídos por sus riquezas; en la afanosa búsqueda del Potosí, los Adelantados alteraron el rumbo y penetraron en la Cuenca del Plata.

Los itinerarios seguidos para alcanzar las minas de oro y plata desde el Atlántico remontando los Grandes Ríos, compitieron desde sus inicios con las hazañas de las travesías por tierra. Así, Alvar Núñez Cabeza de Vaca que partió el 2 de noviembre de 1541 desde las costas del Brasil, a la altura del paralelo de la isla de Santa Catarina (Florianópolis), demoró casi cinco meses para llegar a La Asunción. Tras la proeza de atravesar la región del Guayrá (Guaíra) y del Paraguay, descubriendo a su paso las cataratas del Iguazú y se adelantó a su primo Pedro Estopiñán que había despachado simultáneamente una expedición por mar e ingresó en el Río de La Plata donde afrontó serias dificultades para remontar los ríos Paraná y Uruguay.

* Augusto Roa Bastos, *Vigilia del Almirante*, 1ª ed., Bs. As., Sudamericana. S.A., 1992.

La línea imaginaria de Tordesillas para delimitar las posesiones entre los dos Imperios marítimos del Siglo XVI no resistió la presión portuguesa y fue cediendo, inicialmente ante la expansión Lusitana por la ambición de alcanzar el Potosí; y posteriormente por las incursiones de los *bandeirantes* tras la búsqueda de mano de obra indígena. Ello dio lugar a nuevos Tratados para demarcar las posesiones ultramarinas y, en ese intento, los ríos de la Cuenca del Plata se convirtieron en límites naturales para separar los territorios de las ex-Colonias. Su libre acceso como medio para penetrar, según las antiguas capitulaciones *las Puertas de la Tierra**, fue desde un principio motivo de graves conflictos con las Potencias de la época y años más tarde desató la Guerra en la Región.

El devenir de la Historia es conocido, la competencia y el recelo entre españoles y portugueses tuvo su correlato en los países herederos de aquella gesta.

La delimitación territorial de las Repúblicas Independientes basada en el principio del *uti possidetis* se consolidó sobre los accidentes geográficos que caracterizan al Subcontinente y en esa tesitura el curso de los Grandes Ríos obró a modo de barrera como las alturas de la Cordillera de los Andes. Así, las carreteras terminaron en las riberas; los escasos vados y puentes eran celosamente controlados ante la posibilidad de una invasión y las trochas ferroviarias se concibieron de diferentes dimensiones para evitar su interconexión.

La competencia por alcanzar los centros de producción, consumo y extracción desde y hacia los puertos de ultramar por vía fluvial o terrestre disputó el Transporte de la Carga en la Región. La ventaja que obtuvo por tierra Cabeza de Vaca ante la dificultad de la navegación a vela para remontar los ríos contra la corriente, fue superada por embarcaciones autopropulsadas, pero éstas cedieron luego ante un nuevo ingenio, el ferrocarril que sucumbiría más tarde por la estatización y los subsidios frente a la competencia que en el trazado de rutas contiguas ganó el transporte automotor en manos privadas.

Dentro de esa rivalidad, los distintos Modos de Transporte pugnaron por incorporar nuevos adelantos. La navegación en los ríos Paraguay y Paraná para el traslado de mercancías, correo y pasaje en embarcaciones a vapor, fue posteriormente

* Federico A. Daus, *Geografía y Unidad Argentina*, Instituto de Publicaciones Navales, 2ª ed. Bs. As., 1978

absorbida por el ferrocarril ya que los tendidos de líneas desde Corumbá, Asunción, Resistencia y Posadas brindaban enlaces más rápidos con los puertos de Santos, Buenos Aires y Montevideo. Años más tarde, para salvar las grandes distancias y los accidentes geográficos en el menor tiempo, el pasaje y los servicios postales, se inclinarían definitivamente por las líneas aéreas.

En aquella puja, el primer buque sudamericano con máquina a vapor que hizo su aparición en la zona fue la cañonera Tacuary, mandada a construir por el entonces presidente del Paraguay, Carlos A. López, que fue trasladada desde Londres a Asunción en 1854. Años más tarde (1860), al detener la cañonera al buque brasileño Marqués de Olinda que se encontraba en viaje desde Montevideo a Corumbá, disparó la declaración de Guerra del Imperio del Brasil al Paraguay que nos envolvió en la Guerra de la Triple Alianza y derramó aguas abajo, la sangre de nuestros hermanos. Posteriormente en 1932 el curso del Paraguay y el Paraná serían escenario de una nueva confrontación bélica entre los dos países mediterráneos de la Región.*

Posteriormente, la delimitación y demarcación definitiva de las fronteras entre los Países independizados de España y Portugal, fue motivo de nuevos litigios los cuales pudieron ser salvados a través de acuerdos pacíficos al igual que el contencioso por el aprovechamiento hidroeléctrico de los ríos fronterizos de curso compartido y sucesivo.

A su vez, desde el período colonial y también después de la Independencia, el comercio de las antiguas posesiones con las ex-Metrópolis que continuó con las nuevas Potencias Marítimas surgidas en los Siglos XIX y XX se caracterizó, desde sus inicios, por la exportación de materias primas e importación de productos industrializados. Además, por su ubicación periférica en el hemisferio marítimo, su comercio exterior se hizo y continúa siendo fuertemente dependiente del transporte ultramarino.

Con el advenimiento del MERCOSUR, a comienzos de la presente década, los Países Miembros y Asociados se encuentran hoy abocadas a la tarea de profundizar y consolidar la Integración para alcanzar los objetivos del Tratado de Asunción en el marco de los acuerdos rubricados en el GATT - OMC. La drástica remoción de las barreras aduaneras y fiscales ha aumentado aceleradamente el intercambio comercial adquiriendo mayor intensidad en la Región al quebrarse, a cinco Siglos del descubrimiento del *Nuevo Mundo*, el patrón mercantilista que había caracterizado a las Repúblicas Suda-

*En este trabajo el término Región se empleará con el alcance de MERCOSUR ampliado

americanas y, como cabe esperar en este caso, a tasas que superan el crecimiento de la producción constituyendo ello un punto de inflexión en el desarrollo del intercambio comercial intrazona. Sin embargo, ese hecho dejó al descubierto las falencias por la falta de una adecuada infraestructura de Transporte, problema que se acentuó al haberse multiplicado las distancias a recorrer dentro del nuevo Mercado Ampliado.

Por otra parte, los adelantos técnicos implementados en el Transporte en los últimos tiempos, incentivados por los *shocks* petroleros al comienzo y fines de la década del 70, la desregulación del Sector, los procesos de su concesionamiento y privatización, junto al aumento de la productividad y la mayor competencia, ha impulsado la reducción de costos y en este contexto, los Grandes Ríos de la Cuenca del Plata han ganado nuevamente protagonismo, no sólo como medio eficiente para que la producción primaria y extractiva de la Región llegue a los puertos de ultramar desde los cuales se distribuye a los mercados internacionales, sino también para facilitar el Comercio Intrazona, atrayendo inversiones que contribuirán al Desarrollo y la Integración.

“Los caminos que andan” visualizados por Sarmiento en *Argirópolis* están en marcha,* y además del tradicional mercado Atlántico donde se coloca la producción excedentaria de la Región, se avizora actualmente otro mayor en la región del Asia Pacífico por lo que alcanzar los puertos de ultramar en ambos océanos desde los centros de la producción al menor costo, junto al desarrollo del transporte multimodal, resulta prioritario; pero para poder satisfacer esa mayor demanda en condiciones competitivas se requiere disponer no sólo de una legislación adecuada y armónica, sino también de una moderna infraestructura en puertos, canales, esclusas, corredores, caminos, pasos, puentes, vías, etc, así como reemplazar el material obsoleto a través de nuevas adquisiciones de camiones, locomotoras, vagones, embarcaciones, grúas, guinches, etc. Así, mejorar la deteriorada infraestructura del Transporte para insertarse competitivamente en el mercado internacional y romper el aislamiento del pasado entre los Países de la Región, requiere ingentes recursos financieros que superan la disponibilidad de los gobiernos abrumados por el peso de la deuda, el ajuste estructural y los reclamos sociales insatisfechos.

Las riquezas del Rey Blanco en el interior de *Terra Incógnita* tan ansiada por los Conquistadores pareciera tener hoy un nuevo correlato. Mientras *El rey de la Soja* en la Chapada do Parecis expande la frontera agrícola en Brasil, en nuestro País surge el

*Faustino Domingo Sarmiento, *ARGIROPOLIS*, Bs. As., Ed. Concejo Deliberante, 1962.

filón de la minería en el Bajo La Alumbraera a lo que se suma la explotación extensiva de los tradicionales y abundantes recursos naturales de la Región de ventajas comparativas factoriales junto a los derivados de la industrialización agropecuaria, forestal y minera, en un aparente resurgimiento del perfil agroexportador ante el agotamiento del proceso sustitutivo de importaciones encarado por los Países Miembros y Asociados del MERCOSUR a partir de la crisis de la década del 80.

La apertura de la economía y la estabilización de los desajustes macroeconómicos, así como la recuperación de la senda del crecimiento y el aumento del comercio intra-zona, junto a los procesos de privatización y de reconversión de la producción, han atraído la Inversión Extranjera hacia la Región y todos los días las noticias dan cuenta de nuevos planes de adquisiciones y proyectos a través del ingreso de Capitales que, junto con las fusiones, alianzas, *joint ventures*, etc, impulsan el Comercio a la vez que ayudan a paliar el creciente déficit de la cuenta corriente.

Dentro de este contexto, en la presente Tesis se analizará la competencia entre los distintos Medios y Modos de Transporte para el traslado de la producción desde origen a destino. Con ese fin se estudiará no sólo el papel que juegan las Hidrovías de la Cuenca del Plata, sino también su aporte para el Desarrollo y la Integración.

Con el propósito señalado, veremos que las decisiones adoptadas por Carlos III en el Siglo XVIII para afianzar las posesiones españolas en el Nuevo Mundo -como fue la expulsión de los jesuitas, la toma de la Colonia de Sacramento, la creación del Virreinato del Río de la Plata con su división en Intendencias y la promulgación del Decreto para el libre comercio entre sus puertos y la Metrópoli- obedecieron a distintas razones de orden estratégico, económicas y comerciales y así Buenos Aires se convirtió en el Puerto de salida para las riquezas del Potosí. A pesar de la menor distancia que mediaba entre la zona de extracción y Lima y desde allí a España, la facilidad para recorrer un camino si bien más largo pero llano que evitaba los transbordos en el istmo de Panamá, las tempestades y los piratas del Caribe, inclinó la balanza a favor de las lentas y pesadas carretas que, atravesando las extensas y desoladas pampas, aventajaron a las cautelosas mulas por los caminos cordilleranos **transformando una Mayor Distancia Física en una Menor Distancia Económica.**

A las puertas del Siglo XXI, pareciera que los adelantos científicos y tecnológicos alcanzados desde entonces en el Transporte, así como las inversiones en el Sector, la

apertura del canal de Panamá, el crecimiento del intercambio comercial, los nuevos mercados del Asia Pacífico, la constitución de la UE, el NAFTA, el MERCOSUR, su profundización y ampliación, así como el futuro del ALCA, en el marco de la OMC, los nuevos acuerdos internacionales y las relaciones interestaduales al término de la Guerra Fría, etc, hacen pensar que el problema del Transporte en la Región se inserta en una nueva dimensión. Sin embargo, desde las raíces de esta Introducción histórica como punto de partida y reflexión que guiará el pensamiento, al que se añadirán los fundamentos de causalidad a fin de formular la Hipótesis, se analizarán los factores Económicos, Físicos, Jurídicos, Operativos y Políticos que hacen al desarrollo sustentable de las Hidrovías de la Cuenca del Plata en el MERCOSUR que permitan corroborar la Tesis; y en esa directriz, se verá que hoy las lentas barcazas, como antaño las pesadas carretas, volverán a competir por la Carga, ya no con las mulas, sino con el ágil y rápido Transporte Carretero, vial y ferroviario, en una nueva puja por alcanzar al menor costo en tiempo y oportunidad desde los orígenes de la producción, las terminales para proceder a su distribución, procesamiento y consumo.

El propósito de la Tesis, atento al objetivo de la Maestría, se presenta como muy ambicioso y de largo desarrollo, por lo que sólo se estudiarán las variables que no pueden ser aisladas del proceso deductivo al que concurren a la hora del análisis sistémico; jugando a favor, permaneciendo neutrales o accionando en contra de un modo u otro con mayor o menor relevancia. Por lo tanto se referirá a ellas sólo con la profundidad que su incidencia amerita agrupándolas, por su mayor interrelación, en los sucesivos Capítulos desde la formulación de la Hipótesis hasta la verificación de la Proposición.

Finalmente cabe destacar que sin dejar de considerar la importancia y las ventajas del Medio Aéreo en el sector del Transporte, dado su alta velocidad de traslado y la facilidad para salvar las grandes distancias y accidentes geográficos, así como su rápido desarrollo; en función de la reducida capacidad de porte de las aeronaves, al estudiarse en este trabajo las Cargas desde y hacia la Región, han sido dejadas fuera de toda consideración ya que el Medio sólo participa con un porcentaje muy reducido (1 %) del mercado, quedando casi reservado en exclusivo para el servicio de pasajeros, correos, repuestos de alto valor agregado, servicios de posventa y mercaderías perecederas de escaso volumen / peso.

Teniendo en cuenta los criterios expuestos, se desarrollarán los siguientes contenidos:

Capítulo I: Descripción de los factores de carácter general que inciden en el problema y relevamiento de las variables concurrentes que permiten plantear la Proposición.

Capítulo II: Estudio del escenario particular en el que se desarrolla el Problema y examen de sus características físicas, económicas, y políticas.

Capítulo III: Análisis de la jurisprudencia relativa a la navegación que les cabe a los ríos internacionales que conforman el sistema fluvial de la Cuenca del Plata.

Capítulo IV: Descripción de la situación de las Hidrovías del MERCOSUR, presentación del marco institucional y análisis de la situación operativa .

Capítulo V: Examen del Sistema de Transportes en el Cono Sur y las facilidades que cada uno de los Medios y Modos ofrece para el porte de la mercaderías.*

Capítulo VI: Análisis de la facilidades que brinda la navegación fluvial de convoyes por las Hidrovías para el tráfico Cargas de la Región.

Capítulo VII: Compilación e integración de las Conclusiones parciales obtenidas en los análisis previos a efectos de verificar la validez de la Hipótesis.

Finalmente cabe agregar que para facilitar la comprensión y la lectura del trabajo, la documentación que se acompaña junto a las Abreviaturas, Estadísticas, Gráficos, Mapas y Siglas que se emplean y refieren en el cuerpo de la Tesis, por su volumen y variedad, son presentados en un Apéndice separado de aquél al que se aludirá como ADEGM.

*El alcance del término Cono Sur se usará con el alcance del MERCOSUR ampliado más la República del Perú. Es decir Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay.

CAPITULO I

LA HIPOTESIS

La función económica del Transporte acuático, aéreo y terrestre ha sido plenamente desarrollada en base a los costos fijos y variables. Así, la inversión en cada Subsector, la capacidad de carga, el consumo, su mantenimiento, el régimen impositivo, la tasa de retorno, etc, pueden ser representadas en un modelo matemático para distintos tipos de mercaderías y a través de un ordenador según su valor, peso y tamaño, se podrá seleccionar el Medio físico y el Modo de Transporte a emplear que resulte más apropiado para una determinada operación comercial.

El tipo y valor del bien, su embalaje para la preservación, la perdurabilidad, el acondicionamiento para el traslado, la distancia a recorrer por el transporte, la frecuencia de los viajes, las características de la travesía, el mercado, su continuidad, las necesidades de almacenaje y la oportunidad para su distribución influirán sobre el costo del seguro y flete (CIF).

En ese contexto, para facilitar el Transporte y hacerlo más eficiente, los Países Miembros del MERCOSUR (PM) y sus Asociados (Bolivia y Chile), han encarado una serie de obras tendientes a mejorar la infraestructura a través de Inversiones Públicas y Privadas. Por otro lado y ante la insuficiencia de financiamiento gubernamental para afrontar los cuantiosos fondos que requiere la recuperación y modernización del Sector, sus integrantes han recurrido al sistema de concesiones y ha quedado casi en exclusividad a manos de Empresas Privadas la adquisición del material rodante y embarcaciones, el aumento de la capacidad de carga, estiba y almacenaje, así como la administración y operación de los servicios correspondientes.

Asimismo, la rapidez con que viene creciendo el Comercio Internacional a raíz de la estabilización y apertura de las economías, su desregulación y los procesos de integración, obliga a las Empresas a mejorar su eficiencia, elevar la calidad y optimizar la comercialización de su producción para participar en un mercado, si bien más amplio, cada vez más competitivo.

Las inversiones en la Región, estimuladas en la presente década por los procesos de privatización y concesión junto a la reestructuración gerencial y operacional del Transporte, contribuyeron rápidamente a reducir los costos. La plataforma más apta, flexible y de rápida incorporación para atender a los nuevos y crecientes flujos de intercambio fue el camión que ya estaba en manos privadas; por otro lado, su disponibilidad y adquisición requiere el menor tiempo y demanda la menor inversión para satisfacer en oportunidad esta nueva dinámica del comercio. Sin embargo, el incremento en el tráfico por carretera en breve tiempo congestionó las rutas y saturó las aduanas, a la vez que aumentaron los accidentes. La débil infraestructura vial resultó insuficiente y pronto sucumbió ante el mayor peso y frecuencia de las cargas. Paralelamente se iniciaba el traspaso a manos privadas de operación de los ferrocarriles y terminales portuarias y en este sentido como se verá en el desarrollo de la Tesis, nuestro País tomó ventaja.

En efecto, las autoridades nacionales con las bases del Informe Okita I, los antecedentes de la Cuenca del Plata y los proyectos patrocinados por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) a través del Instituto para la Integración de América Latina y Caribe (INTAL), disponían de estudios en la Materia y respondieron rápidamente a la demanda en todos los frentes.

Los problemas de los cruces fronterizos para las interconexiones internacionales a través de pasos y puentes, los trámites aduaneros y de inmigración se han ido agilizando a través de acuerdos Bilaterales con los países limítrofes y otros de alcance Multilateral en base a los mecanismos iniciales previstos en el Tratado de Asunción que luego se consolidaron a través de Ouro Preto; todo ello en el marco del Tratado de Montevideo de 1980 (ALADI). Además, las nuevas obras e inversiones y otras en proyecto y ejecución han permitido y contribuirán a mejorar los flujos de Transporte y abaratar sus costos.

Dentro de ese contexto, cabe referir al Tratado de la Cuenca del Plata firmado en abril de 1969 con el objetivo de impulsar el desarrollo armónico y la integración física de la Subregión, basado fundamentalmente en las facilidades que brindan los grandes ríos internacionales que discurren desde el interior hacia el mar para ser aprovechados con fines comerciales, en particular para el desarrollo del Transporte fluvial. Pero la orientación de ese importante marco jurídico que impulsó extensos estudios afines a su propósito, resultó alterado debido a los desarrollos autónomos que acometieron las economías más avanzadas entre los Países Miembros; circunstancia que se potenció con

el brusco aumento del precio del petróleo (1973), por lo que AR y BR decidieron priorizar el recurso de los caudalosos ríos de la Cuenca como fuente de energía. Luego del segundo shock petrolero (1979) y la crisis de la deuda externa que agotó los ingentes recursos invertidos en el proceso de sustitución de importaciones (ISI), resurgió el interés por el empleo de las vías navegables para facilitar el Transporte como un medio eficiente para reducir el consumo de combustible y abaratar los Fletes a fin de que, desde las distantes zonas de producción y extracción de materias primas en el interior de la Subregión,*se facilitara su inserción competitiva en el Comercio Internacional.

En tales circunstancias, durante la XVII Reunión de Cancilleres de los Países de la Cuenca del Plata en 1987, a través de una Resolución se declaró de interés prioritario el desarrollo del sistema fluvial, encomendándose la elaboración de un proyecto de factibilidad económica para la navegación de la llamada Hidrovía Paraguay - Paraná (HPP) que finalizó con la firma del respectivo Acuerdo alcanzado en Santa Cruz de la Sierra, Bolivia (BO), en diciembre de 1991.

En el marco del Acuerdo de Transporte Fluvial de la HPP y sus protocolos adicionales, se iniciaron estudios para el mejoramiento de esa vía navegable. Esas acciones fueron seguidas por el dragado y balizamiento del tramo inferior de la Hidrovia llevados a cabo por nuestro País; ello facilitó el acceso de los buques de ultramar y su navegación durante las 24 horas todos los días del año, lo que permitió disminuir los tiempos de espera con el consiguiente abaratamiento de los costos operativos. Así, los buques tipo *Panamax* (diseñados con el máximo porte que admite atravesar el canal homónimo) aumentaron considerablemente, aguas arriba, en el Paraná Inferior, su capacidad de carga en el mayor complejo oleaginoso de Sudamérica en el área de Rosario y Santa Fe (ROSAFE).

Las obras del tramo de la HPP en el Paraná Medio y Superior desde Santa Fe hasta Asunción para asegurar una profundidad de diez pies (3,04m.), requiere redragar, adecuar algunos pasos e implantar el balizamiento y la señalización.** Asimismo, está en ejecución el dragado del canal Martín García a una profundidad que se corresponderá con el determinante a 32 pies (9,75m.) del Mitre y el de navegación principal del Río de la Plata.

*El alcance del término Subregión refiere a los Países integrantes de la Cuenca del Plata, Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay

** Al momento de finalizar la Tesis, estas obras se encontraban próximas a ejecutar. Decreto nacional 1106/97

Sin embargo, los estudios llevados a cabo hasta el presente sobre Evaluación del Impacto Ambiental (EIA- módulo B 2-), que se requieren previo a la ejecución de las obras de ingeniería de largo plazo (módulo B 1) del proyecto de la HPP, han surgido observaciones sobre la incidencia de las mismas en el ecosistema del Pantanal en el río Alto Paraguay.

Por otra parte, el salto de 120 m. de la represa de Itaipú, que permitió superar la navegación de los saltos del Guaira en el Paraná Superior impide al presente, por carecer de esclusas, conectar la HPP con la Hidrovía Tietê -Paraná (HTP) en la cual, al haberse finalizado a principios del cte. año la esclusa de Jupia, se puede alcanzar desde el lago artificial de aquélla las proximidades del mayor Estado de la República Federativa del Brasil (SP).

Los problemas del ecosistema del Pantanal y la represa de Itaipú materializan los dos grandes escollos para concretar la integración del sistema de navegación impulsado por el Tratado de la Cuenca del Plata y convertir este enlace fluvial en cuyas riveras y sus proximidades se asientan las grandes zonas productivas, de procesamiento y consumo así como las terminales de transferencia más importantes de la Subregión donde se registra el mayor porcentual de PBI no sólo en una vía estratégica de comunicación que vincule a los Países Miembros para el comercio intraregional y de extra-zona, sino como pilar del Desarrollo y la Integración.

Nuestro País ha decidido entonces, en el tramo de exclusividad de la HPP desde Santa Fe hacia el norte hasta Confluencia (ver Mapa N°3 en ADEMG), y en los compartidos con Paraguay desde allí hasta Asunción e Iguazú,* y con Uruguay en el río homónimo desde su desembocadura hasta la represa de Salto Grande que las nuevas obras de apertura y mantenimiento del dragado, así como el correspondiente balizamiento y señalización serán afrontados por la República Argentina y no demandarán peaje como sí se reguló desde aquél puerto hacia y desde el océano mientras que, por otro lado, Brasil en la HTP ha aplicado una tasa para el mantenimiento de la nueva señalización.

*Con fecha 23 de junio de 1998 se firmaron entre la República Argentina y la República del Paraguay los acuerdos correspondientes a esos fines.

Por lo expuesto anteriormente, si bien en la HPP está asegurada la libre navegación para las embarcaciones de todas las banderas, Argentina (AR) desde los tramos inferiores hacia el interior y Brasil (BR) desde sus nacientes y en la HTP; ejerciendo posiciones dominantes, detentan la decisión, dentro de las posibilidades técnicas y en el marco de los acuerdos alcanzados, no sólo del determinante de la profundidad de las vías acuáticas, sino también de subsidiar o no al transporte fluvial en la vía navegable y recuperar las inversiones de las obras tendientes para facilitar la navegación a través del pago de una tasa en ríos internacionales de curso compartido y sucesivo, o bien asumir los costos de las obras con cargo a Rentas Generales.

En esas circunstancias, **el salto de Itaipú no sólo impide la comunicación acuática entre las HPP / HTP, interrumpiendo la conexión fluvial entre las dos zonas de mayor desarrollo industrial como es el eje Buenos Aires.- São Paulo, sino que fractura administrativa y operativamente al río Paraná, que conformando ambas Hidrovías, es parte de un mismo sistema de navegación, el del Plata.** Así, esta vía natural obstaculizada por obras artificiales y segmentada bajo diferentes regímenes a través de su curso, no sólo se encuentra sometida a distintas jurisdicciones sino que, a pesar de atender a los mismos fines e idénticos propósitos y sirviendo a los principios y objetivos comunes fijados por los Tratados de la Cuenca y el MERCOSUR, está subordinada a diferentes normas.

Se observa entonces que en las zonas exclusivas o compartidas de los ríos internacionales de curso sucesivo de la Cuenca del Plata se toman distintas Decisiones y se adoptan diferentes Resoluciones con el fin de facilitar la navegación imponiendo un régimen administrativo y operativo que responde a legislaciones desiguales.

De todo ello surge que las acciones de los Países dominantes de las vías de comunicación acuática, como es el caso de los dos socios mayores en el MERCOSUR, distorsionan el Sistema de Transporte en la Región, alteran los costos y dificultan la normal competencia entre los distintos Modos. Esta circunstancia plantea nuevos problemas, genera inconvenientes e introduce mayores dificultades.

Se añade además que, ante la falta de recursos Públicos para financiar la infraestructura vial proyectada para el transporte terrestre y las que están en ejecución, de alcance binacional o exclusivo, se ha optado por la concesión de obras como es el caso del puente Santo Tomé - São Borja y Rosario - Victoria, en base al sistema de Construir,

Operar y Transferir (BOT / COT), y no se ha contemplado en los contratos correspondientes a esos emprendimientos como tampoco en el proyectado puente Bs. As. - Colonia, el tendido de una línea ferroviaria, sino que sólo se dejará el espacio para un futuro trazado por lo que en estos casos se favorece, dentro de un mismo Medio, el Terrestre, al Carretero, discriminando al Ferroviario.

Así, las obras para mejorar la navegación fluvial del Paraná Medio y Alto hasta Iguazú, del río Paraguay desde su desembocadura hasta Asunción, el Canal Tamengo y del río Uruguay desde el paralelo de Punta Gorda hasta Concordia, que favorecerán fundamentalmente a los Estados del Centro Oeste de BR (Mato Grosso -MT-, Mato Grosso do Sul -MS-, Goiás -GO- y Distrito Federal -DF-), al Departamento de Santa Cruz de la Sierra (SZ) del Oriente Boliviano, a la región chaqueña del Paraguay (PY), a las Provincias AR del Noreste (NEA), Noroeste (NOA) * y septentrionales de la Pampa Húmeda y a los Departamentos occidentales del Uruguay (UY), no podrán ser aprovechadas eficientemente en la medida que las acciones llevadas a cabo a nivel nacional o Subregional no sean articuladas institucional y operativamente con las que se desarrollan en las otras zonas y en los distintos Subsectores.

Paralelamente con lo señalado más arriba, en las reuniones del Subgrupo de Trabajo N°5, de Transporte e Infraestructura (SGT 5), del Grupo Mercado Común del MERCOSUR (GMC), foro al cual se han derivado los estudios a fin de elaborar las recomendaciones para llevar adelante la integración física de Países Miembros (AR, BR, PY y UY) y Asociados (BO y CH) y algunos otros como observadores (p. ej. Perú), y donde se lleva a cabo el relevamiento de la normativa administrativa y técnica que los rige, al momento de tener que armonizar las diferentes legislaciones, reglamentaciones y normas a través de acuerdos multilaterales en el marco de la ALADI, se registran cambiantes posturas y surgen nuevas desinteligencias.

*NEA: Prov. de Corrientes, Chaco, Formosa, Misiones y Sta. Fé que conforman con los Estados de Sta. - Catarina y Rio Grande el CRECENA Litoral. NOA alude a las Provs. de Cata marca, Jujuy, La Rioja, Salta, Stgo del Estero y Tucumán que integran el Acuerdo del Centro-Oeste Sudamericano (ZICOSUR).

En esa tesitura, al el cierre de esta investigación se agrega el interés de BR de negociar un nuevo Acuerdo tripartito que reemplace al alcanzado en 1979 para compatibilizar las cotas de las represas de Itaipú y Corpus, a fin de ampliar los márgenes de variación de los parámetros del caudal estipulados en su Anexo con vistas a incorporar dos nuevas turbinas a la gigantesca obra hidroeléctrica.*

De acuerdo a lo expuesto, en cada situación y para cada tipo de mercadería se requerirá, en oportunidad de su comercialización, un análisis particular para determinar cuál es el Modo de Transporte, o una combinación de ellos que asegure alcanzar en tiempo, oportunidad y con seguridad desde su origen, un determinado destino al menor costo.

En el contexto planteado se puede observar entonces que en el pasado, las decisiones adoptadas por las ex-Metrópolis y los países independizados de España y Portugal que podían afectarlos mutuamente eran consultadas sólo cuando actuando como aliados debían confrontar con terceros. Hoy sin embargo, España y Portugal han depuesto aquellas actitudes a través de su incorporación a la Alianza Atlántica (OTAN) y a la Unión Europea (UE), pero sus herederos, a pesar de ser socios en el MERCOSUR y signatarios del Tratado de la Cuenca del Plata, adoptan Decisiones autónomas y toman Resoluciones que afectan a los diferentes Medios y Modos de Transporte, ocasionando derrames que alteran el camino de la Integración y arrojan incertidumbre sobre su futuro que, en lo atinente a la presente investigación, se materializa en la distorsión de la función económica del Sector y afecta los flujos de comercio, favoreciendo a unos y perjudicando a otros, malgastando recursos al no armonizar esfuerzos y aportando inseguridad sobre el recupero de las inversiones realizadas, las que actualmente se encuentran en ejecución y otras que se hallan en fase de estudio y proyecto.

Por todo ello y para evitar el inconveniente señalado en el párrafo anterior es necesario abordar la problemática relativa al aprovechamiento de todos los Ríos Internacionales de curso contiguo y sucesivo que conforman la Cuenca del Plata en forma sistémica e integral a través de un Acuerdo Multilateral que tienda a facilitar el Comercio, apuntale el Desarrollo y fortalezca el proceso de Integración Regional.

* Ver: "Se oponen a que se altere el régimen del río Paraná", *La Nación*, 25 de octubre de 1998, p.21.

Ese modo de acción, de la cual surge la Hipótesis, cuenta al presente con los elementos constitutivos para su implementación, cual es la estructura del Comité Intergubernamental de la Cuenca del Plata (CIC) y la del Organismo para el financiamiento de los Proyectos y Obras (FONPLATA), a través de los fondos aportados por los socios, la posibilidad de incorporar a Chile, así como disponer de otros recursos que podrían procurarse por medio de organismos internacionales de crédito como el BID.

El desarrollo en el Sector del Transporte ha permitido acortar distancias y tiempos, los buques tipo *Panamax* pueden atravesar el istmo centroamericano y sortear tempestades; y en estas circunstancias, las mejoras ejecutadas en las HPP / HTP y otras planeadas para facilitar la navegación fluvial hacia y desde los puertos de ultramar compiten con los corredores viales interoceánicos para despachar la carga hacia el tradicional mercado Atlántico y el que surge en el Pacífico ante la creciente demanda de los países del Sudeste Asiático debido al incremento de su población y la mejora de su nivel de vida que expande el consumo e introduce cambios en sus patrones alimentarios.

Se agrega a lo expuesto más arriba, la incorporación de nuevos ingenios navales que han sido adaptados a los ríos, las "barcazas", que, lentas y pesadas como antaño las carretas de la época colonial, pueden recorrer largas distancias a través de las vías navegables hacia y desde las terminales de transferencia, y al disponer de una gran capacidad de carga resultan económicas y confiables para el transporte de los grandes volúmenes y pesos que genera el aumento de la producción ante el crecimiento de la actividad primaria y la de carácter extractivo en la Subregión, por lo que contribuyen a disminuir la incidencia de los costos de Transporte en la comercialización de esos bienes que, por su bajo valor agregado y corta cadena productiva de escasa diferenciación, están sometidos a la volatilidad de los mercados internacionales con incidencia desfavorable en los términos del intercambio con los Países Desarrollados.

En este escenario, el puerto de Buenos Aires ya no rivalizará como antaño con el de Lima, sino que hoy dentro de la Región, como se verá en el desarrollo de la Tesis, en que las ex-colonias españolas se han integrado con el entonces imperio del Brasil, deberá competir con otros ultramarinos en el sistema del Plata; Sepetiba, Santos, Paranaguá y Río Grande sobre el litoral Atlántico y Antofagasta y Mejillones en el Pacífico. Asimismo, durante el análisis volverá a surgir la disputa ancestral entre los ejes N - S y E- W, por los que otrora pugnaron españoles y lusitanos, y hoy en los albores del Siglo XXI, sus herederos reeditan por medio de la competencia entre los distintos Modos de

Transporte. Así, el longitudinal, materializado por la HPP y alentado por nuestro País competirá por los transversales: Hidroviario, Ferroviario y Rodoviario, incentivados por el lanzamiento del Plan *Brasil em Ação* en la puja por mejorar las vías de comunicación hacia el Océano a fin de abrir nuevas *Puertas a la Tierra*.

Surge entonces de este planteo, que las decisiones unilaterales en el Sector del Transporte de un País o de un conjunto que no son armonizadas dentro de un sistema multilateral de Integración, alteran las ventajas propias de los distintos Medios y Modos y afectan las facilidades intrínsecas que cada uno de ellos puede ofrecer ante distintas circunstancias desde el punto de vista de una ecuación económica que le es propia.

Por tanto, se formula la siguiente HIPOTESIS:

HIPOTESIS

LOS ACUERDOS Y OBRAS TENDIENTES A FACILITAR LA NAVEGACION EN LOS RIOS INTERNACIONALES DE LA CUENCA DEL PLATA, DEBEN CONSIDERAR AL SISTEMA DE TRANSPORTE COMO UN TODO A FIN DE NO DISTORSIONAR SU FUNCION ECONOMICA, ALTERANDO LOS FLUJOS NORMALES DE COMERCIO, ARROJANDO INCERTIDUMBRE SOBRE LAS INVERSIONES Y PERTURBANDO EL PROCESO DE INTEGRACION REGIONAL.

CAPITULO II

EL ESCENARIO DE LA CUENCA DEL PLATA

II. 1. Antecedentes

Para llegar al actual escenario de las Hidrovías de la Cuenca del Plata y aproximarse al Problema que se plantea en la Hipótesis, es necesario analizar el proceso del aprovechamiento para la navegación de los Grandes Ríos Internacionales que la conforman; Paraguay, Paraná, Uruguay y del Plata, es decir su utilización para facilitar el Comercio, el Desarrollo y la Integración.

Los antecedentes se remontan a lo actuado en la Conferencia Interamericana de México de 1898 convocando a una Conferencia Geográfica Fluvial, pero en atención a la brevedad y la médula del Problema se partirá desde el Documento firmado en la ciudad de Mendoza en 1933 por los entonces Ministros de Relaciones Exteriores de nuestro País, Carlos Saavedra Lamas y de Chile, Miguel. Cruchaga Tocornal, con motivo del Conflicto bélico que envolvía a los dos países mediterráneos de la Región. En dicho documento, además de reiterar los lazos de fraternidad y comunidad de ideales e intereses Sudamericanos, ambos Cancilleres impulsaron una reunión para estudiar temas que les permitiesen mejorar las relaciones Políticas y Económicas.

En la citada reunión, que debía llevarse a cabo en un País limítrofe al de los beligerantes, serían considerados entre otros aspectos, los siguientes temas:

- a) **Un régimen de tránsito comercial, terrestre y fluvial, que favoreciera el intercambio entre los Estados Mediterráneos y Marítimos.**
- b) **Estudiar posibles acuerdos sobre el establecimiento de enlaces físicos.**
- c) **Formalizar un convenio entre los Estados ribereños de determinados ríos Internacionales para mejorar sus condiciones de navegabilidad.**

Dicha idea fue reiterada en el Protocolo de Paz de 1935, y al celebrarse la Conferencia de Consolidación en Bs. As. en 1936, se señaló la necesidad de una convocatoria. Por diferentes causas, la denominada "Conferencia Regional del Plata", recién tuvo lugar en 1941 en la ciudad de Montevideo, oportunidad en la que se aprobaron una importante cantidad de Resoluciones tendientes a reactivar las economías de la Región.* En particular, la Resolución XIV en su articulado preveía: **"Constituir Comisiones Técnicas Mixtas para estudiar posibles mejoras en las condiciones de navegación de los ríos del sistema hidrográfico del Plata que separan y/o bañan las costas de dos o más de estos Países"**.

Por diversas causas, entre otras, la falta de mecanismos de consulta y acción conjunta, en la oportunidad sólo se lograron resultados parciales.

Posteriormente, a principios de la década del 50, la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) sugiere los primeros estudios integracionistas que constituyeron el antecedente para la firma del Tratado de Montevideo del 1º de febrero de 1960 (ALALC).

Con el establecimiento del BID y luego del INTAL, así como la constitución del Fondo de Preinversión para la Integración en la década del 60, se fue completando la infraestructura de un sistema de cooperación técnica y financiera para la acción coordinada de las obras de carácter multinacional.

La situación que se generó a raíz de la II Guerra Mundial demoró la concreción del Proyecto y fue recién en 1966, al desarrollarse la IV Reunión del Comité Interamericano Económico y Social (CIES) de la Organización de Estados Americanos (OEA), que el ex presidente argentino, Dr. Arturo Illia al referirse al Tema planteado por el Secretario de la Organización sobre el desarrollo de las Cuencas Hidrográficas Americanas, impulsó un programa de trabajos para el estudio sistemático de la Cuenca del Plata. Dicha ponencia tuvo una favorable acogida por los países involucrados y es así como se convocó a la Primera Reunión de sus Cancilleres que tuvo lugar en Buenos Aires, el 27 de febrero de 1967.

* Cabe destacar que en la oportunidad se aprobó por unanimidad una ponencia de la delegación Argentina sobre la creación de una Unión Aduanera entre nuestro País, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay. Dicha propuesta, como otras que se verán más adelante, no volvió a tener tratamiento en ese ámbito.

II.2. El Tratado de la Cuenca del Plata.

En dicha Reunión, de gran trascendencia como punto de partida para el proceso de desarrollo de la Cuenca del Plata, se decidió llevar a cabo una serie de estudios conjuntos e integrales de carácter multinacional, binacional y nacional de interés para la Subregión. Asimismo se impulsó la constitución del Comité Intergubernamental Coordinador (CIC) como organismo permanente de la Cuenca con el objeto de centralizar en él la información relativa a los estudios, proyectos y obras a emprender, así como coordinar la acción conjunta para lo cual, entre otros, debería tener en consideración a los siguientes Temas:

“Facilidades y asistencia a la navegación; el establecimiento de nuevos puertos fluviales y el mejoramiento de los ya existentes”.

“La Interconexión vial, fluvial, ferroviaria y aérea”.

“La cooperación técnica y financiera de los Organismos internacionales”.

La firma de los Documentos aprobados en la citada Reunión, el Acta Final y la Declaración Conjunta de los Cancilleres (ver Documentos N° 1 y 2 ADEGM) constituyen el primer acto formal de los Países Miembros para institucionalizar la realización de Programas de obras tendientes al desarrollo de la Subregión.

Las Resoluciones adoptadas con posterioridad en las Reuniones Ordinarias de Cancilleres (R.O.C.), desde la propia letra del Tratado de la Cuenca del Plata, firmado en oportunidad de la I Reunión Extraordinaria (R.E.C.) realizada en Brasilia, del 22 al 23 de abril de 1969 (ver Documentos N°3 a 5 ADEGM), promovieron el interés por facilitar la navegación en los ríos Paraguay, Paraná, Uruguay y del Plata; que partía del Proyecto A - 4, aprobado en la Reunión de Santa Cruz de la Sierra realizada en BO del 18 al 20 de mayo del año anterior y que fuera compartido por los cinco Países Miembros, el cual por su importancia para esta investigación se transcribe a continuación:

“A - 4 Estudiar los problemas a resolver y proyectar las medidas a tomar (dragado, remoción de obstáculos, señalización, balizamiento, etc.) para permitir la navegación permanente y asegurar su mantenimiento en los ríos Paraguay, Paraná, Uruguay y del Plata, especialmente en los tramos de Corumbá - Asunción,

Asunción - Confluencia, Confluencia - Río de la Plata, Salto Grande - Nueva Palmira y prever el sistema más adecuado para la recuperación de las inversiones que resulte necesario efectuar y la compensación de los servicios que demande el cumplimiento de este programa."

Asimismo, en ese Documento se fijaron los criterios a adoptar para la priorización de los proyectos por parte del CIC entre lo que señalaban aquellos que: **"dinamicen el intercambio de bienes y servicios"**, tuvieran un **"efecto multiplicador"** y asegurara **"el acceso directo de los países ribereños a los ríos de la Cuenca"**, que introdujeran **"mejoras a la navegación y evitaran alteraciones que pudieran afectar, de modo debidamente comprobado, el máximo aprovechamiento de los ríos"**.

Dicha Acta fue complementada por la letra del Tratado cuyo Art. I establece: **"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"**, entre cuyos estudios, proyectos y obras debían identificarse aquellos que, entre otros aspectos, propendieran a:

"La facilitación y asistencia en materia de navegación, el perfeccionamiento de las interconexiones viales, ferroviarias, fluviales, aéreas,...y de telecomunicaciones".

Asimismo, por el Art. III del citado Tratado, se delegó en el CIC, **"como 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"**.

II.3. Resoluciones básicas adoptadas por los Cancilleres de la Cuenca del Plata

En las posteriores R.O.C. que se celebraban anualmente se fueron aprobando una serie de Resoluciones tendientes al cumplimiento del objetivo del Tratado de La Cuenca del Plata. De ellas, sólo se tratarán las que se consideran de interés para el presente estudio, a las que se citará por su número identificador, el cual está conformado por una numeración correlativa seguida entre paréntesis de la notación que indica la Reunión en que fue adoptada y a continuación el año en que se realizó:

R. 3 (IV), 1971: Declaró de interés prioritario los trabajos de mejoramiento de los ríos Paraguay, Paraná, Uruguay y de La Plata, como vías navegables para asegurar su uso permanente y eficiente y recomendó al CIC en el contexto del Proyecto "A-4", estudiar la posibilidad y oportunidad de constituir un Grupo Técnico permanente integrado por expertos de los Países Miembros.

R. 4 (IV), 1972: Creó una entidad con personería jurídica internacional, de duración ilimitada, el "Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata".

R. 21 (IV): Encomendó realizar estudios tendientes a determinar la factibilidad de la formación de una Flota Fluvial Multinacional de la Cuenca del Plata.

R. 25 (IV): Refirió al aprovechamiento de los Ríos Internacionales y es de interés permanente por lo que el texto completo se agrega en el Documento N°6 ADEGM. De la misma se transcriben a continuación los párrafos sobresalientes:

"1. En los Ríos Internacionales contiguos, siendo de soberanía compartida, cualquier aprovechamiento de sus aguas deberá estar precedido de un acuerdo bilateral entre sus ribereños".

"2. En los Ríos Internacionales de curso sucesivo, no siendo de soberanía compartida, cada Estado puede aprovechar sus aguas en razón de sus necesidades, siempre que no cause perjuicio sensible a otro Estado de la Cuenca".

"5. Los Estados procurarán en la medida de lo posible mantener en las mejores condiciones de navegabilidad los tramos de los ríos que estén bajo su soberanía, adoptando para ello las medidas necesarias a fin de que las obras se realicen sin afectar de manera perjudicial otros usos actuales del sistema fluvial".

"6. Los Estados, al realizar obras destinadas a cualquier fin en los ríos de la Cuenca, adoptarán las medidas necesarias para no alterar en forma perjudicial las condiciones de navegación".

R. 34 (V), 1972: Encomendó el estudio de los fletes fluviales destinados a crear la Conferencia de Fletes de la Cuenca.

R. 36 (V): Recomendó contemplar especialmente la situación de los Países de menor desarrollo económico relativo, BO, PY y UY (Cap. VIII ALALC).

R. 37 (V): Encomendó al CIC tener en cuenta los acuerdos que se adoptaran en las Reuniones de los Ministros de Obras Públicas y Transportes del Cono Sur.*

R. 38 (V): Recomendó al CIC que, **"en la realización de los estudios de las interconexiones de los diferentes medios de transporte, considerara a la infraestructura vial, ferroviaria, fluvial, marítima y aérea como una unidad orgánica"**.

R. 44 (VI), 1974: Aprobó la constitución del Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (FONPLATA). Este Convenio se analizará en el Capítulo IV.

R. 58 (VII), 1975: Recomendó estudiar el mejoramiento de las condiciones de navegación del tramo Corumbá - Pto. Busch, en el Río Paraguay.

R. 77 y 78 (IX), 1977: Declaró de interés prioritario el estudio del mejoramiento de la navegación en el tramo del río Paraguay entre Asunción y Bahía Negra, y la profundización del mismo río para asegurar la navegación en toda época del año en el tramo común entre AR y PY (Asunción - Confluencia).

R. 118 (IX): Alentó las previsiones para posibilitar la libre y continuada navegación de los ríos del Sistema de la Cuenca.

R. 125 (X), 1978: Convocó a un grupo de expertos gubernamentales para que recomendaran las medidas a ser tenidas en cuenta por los Gobiernos a fin de posibilitar la navegación en los ríos y el transporte.

*Las Reuniones de los Ministros de Obras Públicas y Transporte del Cono Sur, que incluyen al MERCOSUR ampliado más la República del Perú, comenzaron en el año 1970 y se interrelacionan, como se verá más adelante, con lo actuado por los Cancilleres y Contrapartes Técnicas en la Cuenca del Plata.

II. 4. Programa de Acciones para facilitar la Navegación y el Transporte fluvial

A partir de 1983 con la transición de los Gobiernos militares a los democráticos, las nuevas Autoridades procedieron de común acuerdo a una revisión y análisis de lo actuado en las R.O.C.. A raíz de ello, se fijaron nuevas pautas para las sucesivas reuniones y acciones del CIC a fin de identificar proyectos prioritarios realizables, agrupándolos en áreas, ya que hasta entonces no se había alcanzado una cabal ejecución de los mismos debido a la cantidad y diversidad de propuestas que sin directrices concretas producía dispersión de esfuerzos.

Dicho análisis permitió hacer un relevamiento y un diagnóstico de lo actuado hasta ese momento, **verificándose que la cooperación multilateral no tenía el mismo impulso que la de orden bilateral** (puentes AR - PY, BR - PY y represas, Itaipú, Salto Grande, Yaciretá, etc.), **lo que no había permitido estructurar la cooperación en aquel nivel sobre bases estables y permanentes. Ello había ocasionado que no se ejecutaran o bien que se postergaran proyectos de nivel multilateral ya que no se habían encontrado fórmulas adecuadas para implementar las decisiones adoptadas; asimismo, se señaló falta de voluntad política de las partes para concretar los objetivos del Tratado.**

Con el fin de revertir lo actuado hasta ese momento, se fijaron nuevos criterios básicos para proceder con pragmatismo, intensificando la cooperación técnica basada en entendimientos directos entre los organismos nacionales competentes para tratar temas específicos; además, una vez concluidos los acuerdos bilaterales, los mismos quedarían abiertos a la adhesión de las otras partes. Finalmente se decidió concentrar el esfuerzo en temas prioritarios.

Como resultado de lo expresado en los párrafos precedentes, en la XVI R.O.C. llevada a cabo en Bs. As. los días 3 y 4 de abril de 1986, se resolvió elaborar un Programa de Acciones Concretas (PAC) que contemplara los criterios adoptados, el que serviría de eje central y del cual se desprenderían los planes, programas y proyectos específicos, constituyendo ello el marco dentro del que se adoptarían las futuras Decisiones. Asimismo, se conformó un grupo de Contrapartes Técnicas con integrantes de los organismos nacionales correspondientes a los Países Miembros con el fin de abordar los siguientes temas:

Recursos Hídricos y otros recursos naturales.

Navegación y Transporte fluvial y terrestre.

Cooperación Fronteriza.

De lo actuado por las Contrapartes Técnicas se identificaron y seleccionaron seis Proyectos, de los cuales interesa para esta investigación el **Nº IV, “Navegación y Transporte Fluvial”**, del cual se derivaron los siguientes:

IV- 1. Señalización de las Vías Navegables.

IV- 2. Mejoramiento de las Vías Navegables.

IV- 3. Red de estaciones costeras e información hidrográfica sobre navegación.

IV- 4. Facilidades para la Navegación.

Cada uno de esos Proyectos tenía un objetivo y metas a alcanzar en el corto y mediano plazo. En este caso **se apuntaba a permitir la navegación de embarcaciones con seguridad y en forma permanente, con la activa participación de todos los Países Miembros en el tráfico fluvial en condiciones de igualdad.** Ello implicaba entre otros aspectos, **seleccionar un balizamiento y señalización uniforme, relevar las necesidades de equipamiento y gestionar su financiamiento, determinar las profundidades, anchos mínimos y radios de curvatura para permitir la navegación de embarcaciones convencionales y grandes convoyes de empuje en forma fluida; compatibilizar la reglamentación, tarifas, tasas, tributos, practicaje, pilotaje, etc, e intercambiar información relativa a las características de los flujos de carga.**

R. 210 (XVII), 1987: Declaró de interés prioritario el desarrollo del sistema de transporte fluvial determinado por los ríos Paraguay, Paraná y Uruguay. (Ver Documento Nº7 ADEGM).

R. 230 (XVIII), 1989: Encomendó al CIC que convocara a un Grupo Ad- hoc para elaborar un Estudio sobre la estructura institucional y el funcionamiento de los órganos del Sistema de la Cuenca del Plata.

Hasta aquí, como se desprende del PAC, perdieron vigencia por falta de acuerdo y posterior tratamiento, varios Proyectos específicos presentados por los PM, a saber :

B - 2: Modernización de los Puertos de Bs. As. y Montevideo como específicos para terminales.

B - 3: Adaptación y habilitación del Puerto de Asunción como puerto de tránsito para el tráfico fluvial.

B - 4: Integración del Puerto de Rio Grande al Sistema de la Cuenca del Plata.

y las Resoluciones:

R. 21 (IV): Constituir una Flota Fluvial Multinacional de la Cuenca del Plata.

R. 33.(V): Estudios para la coordinación entre los puertos de la Cuenca.

R. 34 (V): Crear la Conferencia de Fletes de la Cuenca de Plata.

II.5. Surgimiento del MERCOSUR en la Cuenca del Plata

A partir de la presente década, como se verá más adelante, con el afianzamiento de los sistemas democráticos en la Región, el proceso de apertura comercial, la desregulación, concesionamiento y privatización de los activos del Estado, la estabilización de las variables macroeconómicas, los acuerdos de la Ronda Uruguay del GATT, así como el acercamiento entre AR y BR, para llevar a cabo la decisión Política de sus Gobiernos de concretar un Programa de Integración, el cual se cristalizó en marzo de 1991 con la firma del Tratado de Asunción que se consolidaría en diciembre de 1994 con la institucionalización del MERCOSUR a través del Protocolo de Ouro Preto, se produjeron importantes cambios en el proceso que se venía desarrollando en el marco de la Cuenca del Plata.

Se añade a lo expuesto precedentemente que durante la década del 70, como resultado de los shocks petroleros BR y AR priorizaron el empleo de los ríos como fuentes de energía lo que generó un contencioso entre ambos Países por las cotas de los em-

balses de las represas hidroeléctricas (Corpus e Itaipú), en la interpretación por parte de ambos Estados, de la jurisprudencia sentada por el Derecho Internacional y el Tratado de la Cuenca del Plata en lo atinente al aprovechamiento del recurso del agua en los Ríos Internacionales de curso sucesivo (R. 4 (IV), 1971),* el cual fue zanjado a través del Acuerdo Tripartito (AR, BR y PY) de 1979.

El agotamiento del Proceso ISI encarado por los PM a partir de 1930, y acentuado a partir de la II Guerra Mundial ante la falta de provisión de bienes de capital e insumos por parte de los Países Industrializados envueltos en esa conflagración. Posteriormente, en 1982, con el *default* mexicano surgiría la crisis de la deuda Latinoamericana, momento a partir del cual en la Región, y en particular AR y BR, afectados profundamente por el desorden de las cuentas externas, y otros problemas comunes de índole política, económica y social, comenzaron un proceso de acercamiento que desembocaría, con el posterior concurso de PY y UY, en el MERCOSUR.

Todo aquello afectó fundamentalmente a la industria de los Países Miembros dando lugar a una gran transferencia de Divisas hacia el exterior, esfuerzo que como se sabe recayó en los sectores de menores recursos. Asimismo, como una forma de frenar las importaciones y alentar las exportaciones se alteraron los precios relativos a través del tipo de cambio, lo que sumado a los desórdenes internos de las economías, y los déficits de la Cuenta Corriente, dispararon los procesos inflacionarios en la Subregión.

Los Países involucrados volvieron su mirada hacia las tradicionales fuentes de producción primaria como recurso generador de saldos exportables a fin de hacerse de Divisas para afrontar el pago de los Servicios de la Deuda incrementado por la suba de la tasa de interés internacional como consecuencia de la crisis que en los Países Desarrollados había ocasionado el alza en el precio del crudo a partir de los desajustes de la Economía Norteamericana.

En ese mismo contexto, y con el fin de mejorar su productividad, los Países Avanzados introdujeron una serie de adelantos técnicos e innovaciones en los procesos productivos que disminuyeron los costos de producción y redujeron los precios de los servicios que en el caso que nos ocupa, el del Transporte, se tradujo en un menor consumo de combustible y en un abaratamiento de los fletes.

*Ver: Reglas de Helsinki Capítulo 2, *Utilización equitativa de las aguas de una Cuenca Hidrográfica Internacional*, y COMIP, *Aprovechamiento Energético del Río Paraná. Documentos y Tratados*, Bs.As., 1ª ed., 1992

II.6. Adelantos tecnológicos

II. 6.1. Sistema de Transporte marítimo y fluvial.

Sin entrar en mayores detalles pues ello sería motivo de un análisis más extenso, en el Transporte de Carga, se generalizó el uso de contenedores lo que produjo un cambio en la operación del tráfico marítimo en puertos, terminales y buques especialmente diseñados para su transporte (*full containers*). A su vez, la automatización aplicada a los procesos de carga, estiba, transporte, etc, redujo la cantidad de personal dedicado a ese servicio, disminuyeron las tripulaciones de los buques por la incorporación de sistemas automatizados de gobierno y control, lo cual junto al aumento de la capacidad de carga y la velocidad de desplazamiento agilizó el ritmo de las operaciones. Se fue generalizando el transporte intermodal, combinado y multimodal, aparecieron nuevos diseños de buques, los supertanques, los *bull carriers*, los *tasch*, etc.; se incorporaron las barcazas en grandes trenes de empuje para la navegación fluvial, se impuso la propulsión con motores diesel de alto rendimiento y bajo consumo, se incorporó la información satelital para el posicionamiento preciso de las embarcaciones, a la vez que se mejoraron las comunicaciones inalámbricas por esa vía.

El mayor porte y desplazamiento de los barcos obligó a adaptar las terminales y los puertos, ampliar los sitios para el atraque, dragar los canales de acceso y aumentar la profundidad al pie de los muelles; incorporar nuevos tipos de grúas y elevadores para el trasbordo de la carga desde y al ferrocarril y el camión, así como facilitar su acceso y salida de la zona portuaria, etc.

II. 6. 2. Sistema productivo

Los adelantos tecnológicos aplicados a la producción agropecuaria, si bien demoraron en ser incorporados en la Subregión por la crisis sufrida durante la llamada "década perdida", permitieron a partir de la presente incrementar los rindes de los cultivos, mejorar su calidad y aumentar su resistencia a plagas a través de las semillas híbridas, agroquímicos, fertilizantes y más recientemente por medio de la mutación genética. Se incorporaron también modernas maquinarias agrícolas y nuevas técnicas para cultivos y en esas mismas circunstancias los capitales acumulados, con la posterior baja del precio del crudo acompañada por el descenso de la tasa de interés, fueron liberados al mercado de capitales. Ello activó la demanda por nuevos productos del rubro

alimentario, no sólo para la población debido a su mayor crecimiento vegetativo y aumentar la esperanza de vida, sino también por una mayor exigencia en cuanto a la calidad y diversidad de productos de alto valor nutritivo y bajo contenido de grasas.

Los requerimientos de bienes primarios con elevado grado de nutrientes también se extendió a la actividad pecuaria que comenzó a utilizar cereales para criar animales de campo y granja lo que alentó la suba de los precios de esos *commodities* e impulsó la extensión de las áreas dedicadas a su cultivo. También creció la demanda de recursos forestales para la industria del papel y bienes durables y se incrementó el requerimiento de minerales para la producción de manufacturas en fuerte proceso de expansión.

Contemporáneamente con lo manifestado, se produjo el derrumbe de la URSS., hecho que marcó el fin de la Guerra Fría. Ello ocasionó graves desórdenes y serios conflictos en los Países que estaban tras la cortina de hierro y que actualmente se encuentran en distintos grados de avance para cambiar de Gobiernos Autoritarios con Economía Socialista hacia los Democráticos y encaminarse al libre Comercio. Esas transformaciones favorecieron a Latinoamérica cuyos Países de economía mixta, ubicados a medio camino entre esos extremos, anticiparon a aquéllos en la transición.

El contexto precedente incidió favorablemente en el Comercio Internacional que alentado por los procesos de Integración alcanzó y mantiene tasas de crecimiento superiores a las de aumento de la producción. Por otra parte, como se ha señalado, a raíz de los acuerdos alcanzados a nivel mundial en el GATT, y en el ámbito regional la renegociación de la Deuda Externa y su capitalización a través de los activos del Estado; así como los procesos de apertura, desregulación y descentralización de la economía acompañando la implementación de los planes de estabilización, la reducción de aranceles y eliminación de barreras comerciales, contribuyeron a disminuir los costos de producción lo que sumado a los acuerdos de Integración redundó en un fuerte incremento de la competencia en la producción a nivel internacional y escala planetaria.

El resultado fue propicio para los Países de la Región que con su tradicional y abundante dotación de recursos naturales de ventajas comparativas factoriales, vieron la oportunidad de insertarse en la nueva dinámica del comercio internacional; pero para hacerlo en condiciones competitivas debieron incorporar tecnología e introducir grandes cambios en los procesos productivos y en su comercialización, circunstancia que como se señalara, se vio estimulada por una mayor demanda y mejores precios.

Este acelerado proceso llevado a cabo en la Subregión a partir de la presente década como tratando de descontar los tiempos perdidos a manos de la anterior, se tradujo en el Sector Transporte en la descentralización, desregulación, eliminación de subsidios y acceso del capital privado a la venta y concesionamiento de empresas del Estado. En ese sentido y en particular en el ámbito Fluviomarítimo, dentro de la Cuenca del Plata y el MERCOSUR nuestro País emprendió la delantera y lleva la iniciativa.*

II. 7. Los proyectos Latinoamericanos para la Integración

Para continuar con este análisis es oportuno señalar aquí que el proceso de integración Latinoamericano impulsado por la CEPAL a partir de su conformación en 1948, y que diera sus primeros pasos a partir del Tratado de Montevideo de 1960 con la constitución de la ALALC, al cual se le agregaría en la siguiente década el aporte del BID, el INTAL, la OEA y Cuenca del Plata. En esas circunstancias, tras los pasos de la Integración Europea, se comprendió la necesidad de salvar las grandes distancias y accidentes geográficos que separan a los Países Miembros de la asociación. Ello permitió dar comienzo a la concreción de grandes proyectos como el de la carretera Panamericana y el del ferrocarril de los Libertadores para tratar de articular las redes terrestres entre Países vecinos que habían nacido orientadas de cara a la exportación de productos primarios hacia mercados extraregionales y a la importación de manufacturas que habían crecido dentro del centralismo, el dirigismo y el proteccionismo de fronteras defensivas.

A través del BID y con el aporte de los organismos gubernamentales de los Países Latinoamericanos, a fines de la década del 60 se hizo un exhaustivo relevamiento de distintos Proyectos de Integración Física que fueron compilados y publicados en abril de 1972 en un Catálogo: "Inventario de Proyectos de Integración Fronteriza

* La *Ley Nacional de Puertos* 24.093 / 92 y su Decreto Reglamentario 817/92 desreguló los servicios de remolque, pilotaje, practicaje y baquía; flexibilizó el régimen laboral y dio paso a la privatización de Puertos Públicos y su transferencia a las Provincias y Municipios (con excepción de Bs. As.); así como a la instalación de nuevos puertos, modalidad que se había iniciado a fines de la década del 70 con la construcción de instalaciones portuarias privadas en la ribera del Río Paraná y que diera lugar al desarrollo del moderno complejo en el área de Rosario y Santa Fe (ROSAFE). Asimismo se anuló el impuesto sobre exportaciones e importaciones con destino al Fondo de la Marina Mercante y se eliminó la reserva de Cargas (Decretos 2284 y 2488/91), acciones que en el marco de la Convertibilidad produjo fuertes inversiones para ampliar las facilidades de almacenamiento y agilizar las operaciones de embarque con el consiguiente abaratamiento de los costos y aumento de la productividad. Esas medidas en el Subsector, en los otros PM del MERCOSUR recién comenzaron a concretarse a partir de 1996.

para América Latina” (IPIF), el cual sirvió de base para los de carácter nacional y bilateral llevados a cabo por los Países de la Región.

Sin embargo, el resabio de los enfrentamientos entre españoles y lusitanos por el Plata y las guerras de la independencia que fracturaron el Virreinato al que dió su nombre, impregnó de recelo y desconfianza mutua las relaciones entre Países vecinos que se tradujo en falta de voluntad política para llevar adelante acuerdos multilaterales de complementación física. En este marco aquellas intenciones se limitaron a la concreción de proyectos parciales que apuntaban a satisfacer las necesidades de un desarrollo autónomo de las economías más desarrolladas que acentuaron el aislamiento y mutilaron la integración.

II. 8. Auge y decadencia de las Potencias marítimas.

Para comprender mejor el escenario donde se desarrollará la acción, se considera necesario referir sucintamente a lo acontecido con las Potencias Marítimas dominantes desde fines del Siglo pasado al actual.

Como se sabe, Gran Bretaña luego de Trafalgar (1805) consolidó el señoreo de los mares que había alcanzado luego de la destrucción de la *Armada Invencible* enviada por Felipe II; merced a ello, pudo conformar un vasto Imperio Marítimo que dominó durante casi la totalidad del Siglo XIX, extendiendo su poder hasta estas latitudes donde incentivó la libertad de comercio y navegación para beneficio de sus intereses. Asimismo, como pionera de la revolución industrial y ávida de materias primas impulsó el tendido de las líneas ferroviarias hacia los puertos donde su marina, bajo el amparo de la *Shipping Act* del 9 de octubre de 1851, se ocupaba de trasladar la producción primaria hacia sus fábricas y depositaba a cambio en los muelles sus manufacturas y el carbón para la propulsión de las locomotoras a vapor.

No obstante, a fines del Siglo surgió en nuestro Continente una nueva Potencia, Norteamérica, que logró expandirse extendiendo su influencia al sur del Río Grande y, bajo los principios talasocráticos de su Madre Patria recogidos por las obras de su Almirante Mahan acabó de expulsar a las viejas Potencias Coloniales de sus últimas posesiones en el mar Caribe. Posteriormente, las dos Guerras Mundiales de este Siglo le dieron oportunidad de proyectarse al primer plano y tomar el testimonio de la ex-

hausta Inglaterra que no tuvo otra alternativa que dejar ese lugar de la escena. **La decadencia del Imperio Británico se trasladó a los ferrocarriles de su propiedad que, estatizados por los países Sudamericanos, pronto fueron a pérdida por su mala administración, falta de inversión, subsidios, etc. Esta circunstancia se maximizó en nuestro País poseedor de la red ferroviaria más extensa de la Región y ello abrió las puertas para la llegada y difusión del Transporte Automotor** que hizo suyas las palabras premonitorias de H. Ford "pondré al mundo sobre ruedas".

Favorecido por el excedente de la producción que dejó en sus fábricas la Economía de Guerra, los EE.UU. se adueñaron del mercado automotor que se difundió por el subcontinente a manos de la Inversión privada eclipsando a los Ferrocarriles. Ello trajo aparejado la necesidad de asfaltar los caminos cuyas trazas siguieron el curso de las vías y abrir otros para alcanzar nuevas áreas productivas y de consumo. Por otra parte, las necesidades de combustible fue rápidamente satisfecha por las propias fuentes Norteamericanas, las que más tarde, ante las mayores demandas a nivel mundial, fueron complementadas por los ricos países productores de petróleo de América, Medio Oriente, Asia y África que se alzarían años después como protagonistas del cartel petrolero que desatarían los shocks internacionales por los fuertes aumentos del precio del crudo en la década del 70,* a partir del proceso inflacionario que desató la suspensión de la convertibilidad del dólar en oro decidida por la los EE.UU. en agosto de 1971, ante la imposibilidad de detener los déficits presupuestarios que generaba el compromiso de la Guerra en Vietnam y su extensión a Laos y Cambodia.**

Con este panorama, a comienzos de la presente década se produce un punto de inflexión en la Cuenca del Plata, a partir del cual se generaron cambios sustantivos en la evolución del proceso que se ha visto, pero antes de continuar se hará referencia a la ubicación y extensión donde se desarrollará la escena.

*A dólares corrientes, el barril de petróleo pasó de US\$3 a fines de 1973 a US\$12 en el mes de enero del año siguiente; se mantuvo alrededor de US\$14 entre 1974/78 y en mayo de 1979 se elevó a US\$30. Para BR significó que las importaciones de crudo sobre el total, pasaran de representar el 11 %, el 34 %.

**Al suspenderse la convertibilidad del dólar en oro los Bancos Centrales registraron substanciales pérdidas, siendo los Latinoamericanos lo más afectados, por cuanto los europeos habían suspendido la conversión anticipándose a los hechos La divisa Norteamericana que en 1934 se cotizaba a US\$35,0 la onza troy, cayó en picada y alcanzó US\$ 870 para estabilizarse luego en alrededor de US\$ 500. Fernando Baptista Gumucio, *Historia del Pensamiento Económico*, 1ª ed., La Paz, Univ. Nta. Sra. de La Paz, 1997, pp. 277 - 280

II. 9. La Cuenca del Plata

La superficie que ocupa la Cuenca del Plata, como surge de su Tratado, no está definida, al igual que "sus áreas de influencia directa y ponderable"; pero atendiendo a la definición de cuenca hidrográfica internacional tomada de las Reglas de Helsinki *(ver Documento N°8 ADEGM) como : "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**", se considera que la Cuenca abarca un territorio de 3.200.000 km.² y si lo extendemos a sus áreas de *influencia*, alcanza alrededor de 5.000.000 km.².

Los Cuadros I y II que siguen y el Mapa N°4 ADEGM, ilustran sobre la ubicación y extensión de la Cuenca, la cual abarca el corazón de Sudamérica que, asentada sobre el paralelo 15° de Latitud sur a la altura de las mesetas brasileñas, está separada de la Cuenca Amazónica por las tierras de aluvión, los cerrados (*chapadas*), donde crecen pastos y arbustos bajos que retienen las aguas del Mato Grosso. Desde allí se extiende hacia el sur hasta el límite meridional bonaerense que con vértice en el sistema de tandilia alcanza una longitud de 2.400 km. y un ancho, a la altura del trópico de Capricornio, de 2.500 km.; sobre este eje está enmarcada por el borde de la Puna y las estribaciones de las sierras pampeanas al Oeste y el borde atlántico del macizo brasileño, las sierras de Mantiqueira y do Mar (BR) y la Cuchilla Grande al Este (UY).

Este inmenso abanico que concentra la mayor cantidad de la población que a su vez participa con casi el 70% del PBI del total de los cinco Países Miembros, posee enormes extensiones de tierras fértiles y reservas forestales que incluyendo diferentes climas ofrece posibilidades para una gran variedad de cultivos, cría de ganado y desarrollo de distintas especies; dispone de gran cantidad de minerales (Hierro, Carbón, Cobre, Cromo, Estaño, Níquel, Oro y Diamantes), atesora las mayores reservas de Manganeso del Mundo, dispone de gran cantidad de Grafito, Arcillas, Cerámicas, Pizarra y contiene abundantes reservas de Petróleo y Gas; posee además enormes recursos hídricos para uso comercial (navegación), industrial con un potencial de 150/200 x 10⁶ Kw; riego y potabilización.** (Ver Mapa N°21 ADEGM).

*Las Reglas de Helsinki, aprobadas en agosto de 1966, sirvieron de base para el Tratado de la Cuenca del Plata. Nuestro representante en la Conferencia celebrada en la ciudad homónima, Embajador Guillermo J. Cano, coautor de las mismas tuvo también activa participación en la Cuenca.

**Vittorio Orsi, *Las Inversiones en infraestructura en la Perspectiva del MERCOSUR y la Iniciativa de las Américas*, Escuela Superior Técnica Cnel. F. Trinidad, 10 de junio de 1997.

A pesar de ser BR, el PM que tiene el menor porcentaje de su territorio dentro de La Cuenca, 17 %, es el que ocupa mayor espacio, 1.404.200 km.² y a su vez, como país aguas arriba, domina las nacientes de los principales ríos que la conforman (Paraguay, Paraná y Uruguay). En el otro extremo UY con casi el 80% de su territorio incluido en el área es el que menor superficie aporta, 140.901 km.². Por su parte PY, es el único país cuyo territorio se encuentra comprendido enteramente en la Cuenca.

Respecto a la Población de la Cuenca, salvo las grandes metrópolis como S. Paulo, Bs. As, Córdoba, Rosario y Montevideo y la mayor urbanización brasileña respecto a sus vecinos, la zona se caracteriza por su baja densidad demográfica; así la provincia de Salta posee 4,48 hab./km.², Jujuy, 7,7 hab./km.²; del lado de BO, los departamentos lindantes con AR tienen 6,56 hab./km.² (Tarija) y 6,97 hab./km.² (Potosí). En la Mesopotamia AR la relación demográfica respecto a los Estados limítrofes de BR, Paraná, Santa Catarina y Río Grande es de 1 a 10 y una situación similar se da en el caso de PY con Mato Grosso do Sul (MS) y Paraná (PA).

En lo atinente a la concentración poblacional, se produjo en las décadas pasadas a raíz del proceso de ISI, un desplazamiento de los habitantes de zonas rurales hacia las áreas urbanas y se generaron migraciones interiores que se concentraron alrededor de las grandes ciudades con graves incidencias sobre la calidad de vida y el deterioro del medioambiente debido a la contaminación del aire, el suelo y el agua; situación que hoy tiende a revertirse como consecuencia de la extensión de la frontera agropecuaria, el nuevo auge de la minería, la descentralización en el asentamiento de nuevas industrias y el desarrollo hacia el interior que promueven las Hidrovías.

CUADRO I
Cuenca del Plata. Distribución de la Población por Países en Miles.

| PAIS | Población | | Población en Cuenca | | % Urbana / Rural | | % Población en | |
|-----------|-----------|------------|---------------------|---------|------------------|------|----------------|------|
| | 1995 | Total 2000 | 1995 | 2000 | 1996 | 2000 | 1996 | 2000 |
| Argentina | 32.264 | 36.238 | 24.198 | 27.178 | 45,2 | 64,8 | 15,4 | 22,2 |
| Bolivia | 8.422 | 9.724 | 2.063 | 2.382 | 0,4 | 99,6 | 4,4 | 2,5 |
| Brasil | 165.083 | 179.487 | 74.287 | 80.769 | 45,3 | 64,7 | 72,4 | 68,8 |
| Paraguay | 4.893 | 5.538 | 4.893 | 5.538 | 2,0 | 98,2 | 2,6 | 4,8 |
| Uruguay | 3.246 | 3.364 | 3.123 | 3.236 | 7,1 | 92,9 | 4,2 | 0,6 |
| Total | 213.908 | 234.351 | 108.564 | 119.103 | 44 | 56 | 100 | 100 |

Fuente: Elaboración Propla en Base Información Naciones Unidas, considerando la hipótesis media de fecundidad y datos de la Consultora CONARSUD.

CUADRO II
SUPERFICIES EN MILES DE km.². DENSIDAD DE HABITANTES / km.²

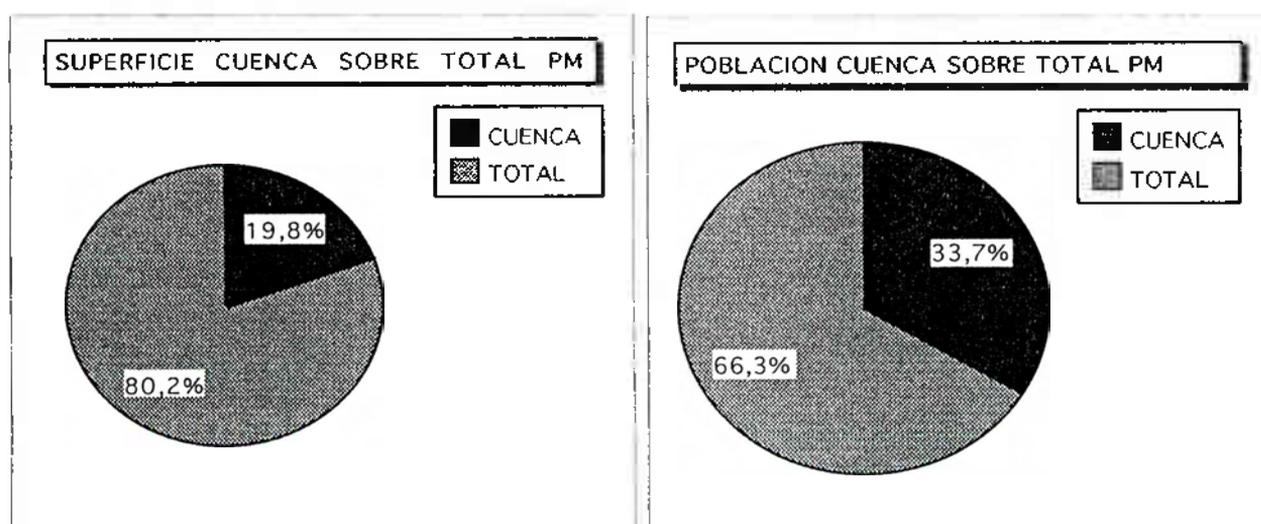
| PAIS | SUP. TOTAL | SUP. EN CUENCA y% | PARTICIPACION CUENCA | DENSIDAD HAB. |
|--------------|---------------|-------------------|----------------------|---------------|
| ARGENTINA | 2.758 | 1.034 37 | 32 | 18,1 |
| BOLIVIA | 1.098 | 204 19 | 6 | 7,1 |
| BRASIL | 8.511 | 1.415 17 | 44 | 25,9 |
| PARAGUAY | 407 | 407 100 | 13 | 6,0 |
| URUGUAY | 187 | 149 80 | 5 | 21,7 |
| TOTAL | 12.961 | 3.209 25 | 100 | 15,76 |

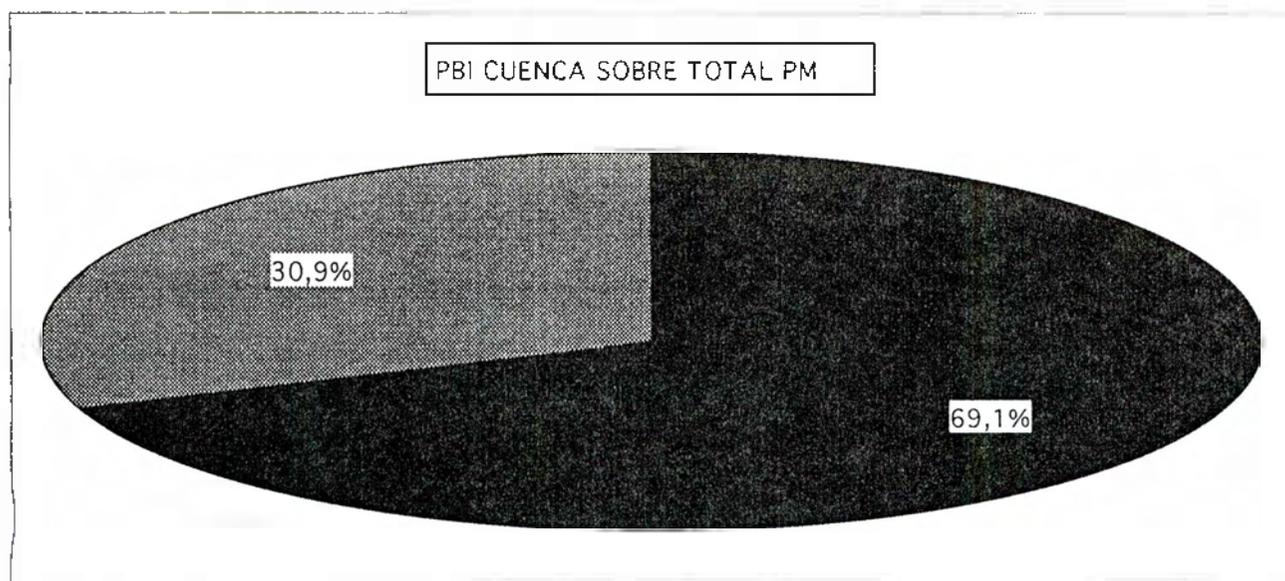
FUENTE: BID- INTAL. PROGRAMA PARA EL DESARROLLO DE LA CUENCA DEL PLATA.

Como se desprende de los Cuadros, y el Mapa N°4 ADEGM, se hace muy difícil considerar parcialmente los datos referidos a un Departamento, Estado o Provincia que está fraccionada por el límite geográfico de La Cuenca. A nivel jurídico institucional, ello resulta mucho más engorroso máxime que, salvo el caso de PY, como hemos visto, **el área de la Cuenca no abarca la totalidad del Territorio de los Estados, razón que contribuyó a no profundizar este proceso como fuente de Integración Política, Económica, Social, etc. y quedar sólo circunscripto al aspecto Físico.**

Lo expresado se visualiza en las Gráficas que siguen, donde se observa que **a pesar del menor porcentaje de Territorio que ocupa la Cuenca sobre el Total de los PM (24,7%), la población se eleva casi al doble (50,7%) y el PBI prácticamente se triplica (69,8%).**

GRAFICAS CUENCA DEL PLATA





II. 10. La nueva Revolución Verde

En este mismo escenario se acentúa en la presente década el crecimiento de las populosas economías del Sudeste Asiático, China, India, Indonesia, Japón, Tailandia, Taiwan, Vietnam, etc, que, a pesar del retroceso sufrido por la crisis financiera y bursátil a partir del último cuatrimestre de 1997, lo que sin duda repercutirá en sus respectivas tasas de crecimiento y en el flujo del comercio internacional por la variación de los precios relativos debido a la depreciación de sus monedas, sus mercados se han potenciado como demandantes de materias primas para sus industrias y de productos primarios para mejorar su dieta. En estas circunstancias, la afectación que pudiera causar al comercio de granos está condicionada por la relativa inelasticidad de su demanda, pero sin duda habrá mayor competencia por el suministro a menores precios.

Respecto a lo señalado y refiriendo a las bondades del cultivo oriental de origen milenario de la "soja" que en la década del 60 su siembra era considerada una excentricidad para la Pampa Húmeda, se ha extendido explosivamente en la Región, siendo empleados sus derivados como alimento para animales de granja y corral por el alto valor proteico de su harina (38/42%) y alcanza en nuestro País el Coeficiente de Exportación más elevado (92%). Por ello, y en consideración a la población del Sudeste Asiático (50% de la Mundial) y su tasa de crecimiento (1,4%)* a lo que se agrega un cambio cualitativo en sus patrones alimentarios, se pueden compren-

* Según el Fondo de Población de las N.U. (FNUAP), la Población Mundial actual es de 5.848,7 millones, la del Asia 3.688,5 millones y la de China 1.243,7; Indonesia 203,5 e India 960,2 y ascenderá respectivamente a 8.039,1 millones, 1.480,4; 276,2; 1330,2 y 4.784,8 para el 2025.

der las cifras del Cuadro III y su Gráfica que resultan elocuentes del impacto que ha generado el desarrollo de su cultivo en la Cuenca del Plata.*

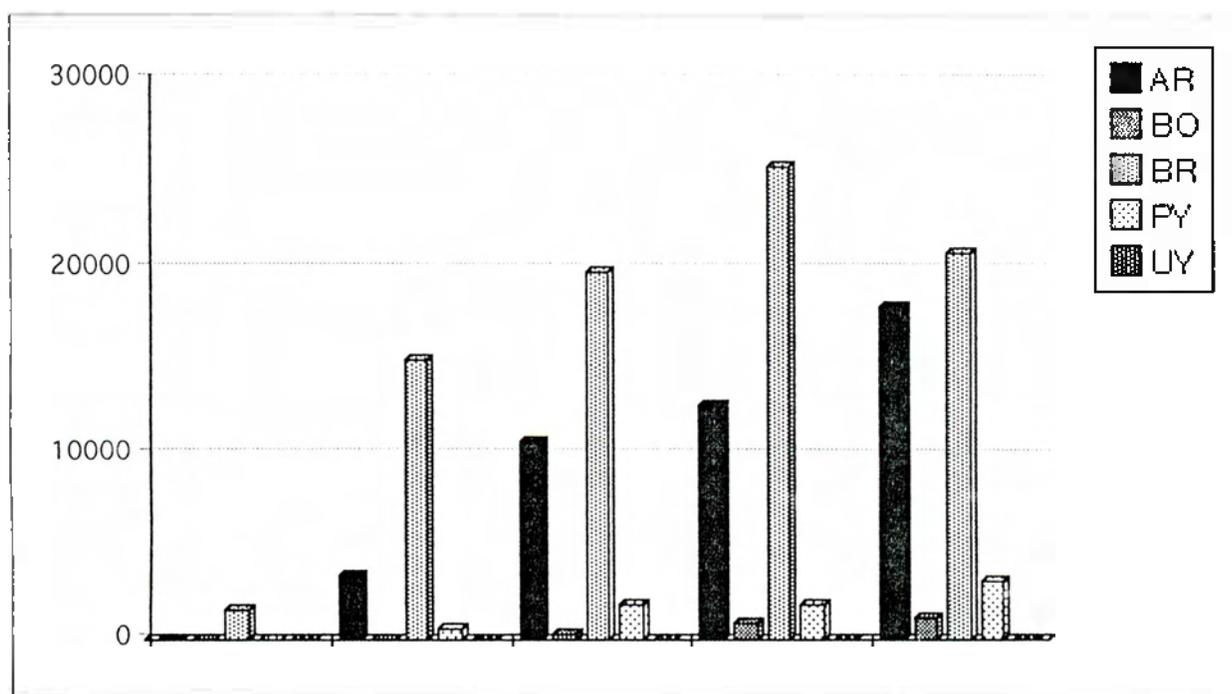
CUADRO III
PRODUCCION DE SOJA. Miles de toneladas**

| PAIS/AÑO | 1970 | 1980 | 1990 | 1995 | 1997 |
|-----------|-------|--------|--------|--------|--------|
| ARGENTINA | 27 | 3.500 | 10.667 | 12.646 | 18.000 |
| BOLIVIA | 2 | 48 | 233 | 886 | 1.100 |
| BRASIL | 1.509 | 15.156 | 19.898 | 25.380 | 20.800 |
| PARAGUAY | 41 | 537 | 1.795 | 1.900 | 3.100 |
| URUGUAY | 1 | 49 | 37 | 20 | ----- |

FUENTE: CEPAL. Anuario Estadístico de América Latina y el Caribe. Ed. 1996.

GRAFICA CUADRO III

EVOLUCION PRODUCCION DE SOJA EN LA CUENCA DEL PLATA AÑOS 1970 - 80 - 90 - 95 - 97



*Edith S. de Obschatko, *Articulación Productiva a Partir de los Recursos Naturales. El caso del Complejo Oleaginoso Argentino*. N.U.CEPAL., Documento de Trabajo N° 74, Bs. As., Enero 1997.

** La SAGPyA anticipa para la campaña 1997/98 una cosecha de 18 Millones de t.; además el complejo Oleaginoso liderado por la soja, aportaría 5.000 Millones de US\$ al valor de las exportaciones (20% de las "X"). *Clarín Rural*, 27 de febrero de 1998, AR, BO, BR y PY, principales productores latinoamericanos, producirían 48,6 millones de t. *Gazeta Mercantil Latinoamericana*, Año 2 N° 89, 21/12/97 al 03/01/98.

Referido a la soja, cabe señalar además lo acontecido en la Ronda Dillon del GATT de 1962 en que la UE,* a instancias de Norteamérica, aceptó reducir a cero el arancel de importación para semillas oleaginosas y harinas proteicas, lo que fue consolidado en la Ronda Kennedy de 1967, con lo que los Países de la Cuenca se vieron beneficiados en virtud de la aplicación de la cláusula de la nación más favorecida, contribuyendo ello a motorizar su cultivo en la Subregión.

Los europeos consideraron que ese cultivo, propio de zonas más cálidas no incidiría pues ellos no competirían, pero luego que sus *farmers* descubrieran las bondades de la harina de soja mezclada con la de mandioca como alimento animal de bajo costo, quisieron renegociar el acuerdo y se encontraron con la fuerte oposición de EE.UU. que contó con el apoyo de los Países Latinoamericanos. Ello ocasionó un fuerte aumento de los subsidios agrícolas en la UE debido a que los gobiernos debieron comprar a sus agricultores más trigo y otros granos que al ser más caros, para poder exportarlos, deben dedicar ingentes sumas (alrededor del 1,27 % del PBI comunitario).

Asimismo, el aumento de la demanda del poroto de soja y sus derivados de la molien-
da (*pellets*), aceites y harinas, acompañado por un sostenido incremento de los rindes y precios internacionales, ha generado el desarrollo de un fuerte crecimiento de la industria aceitera de nuestro País en el área de Rosario y Santa Fé (ROSAFE) a la que se hará referencia con más detalle en el Cap. VI.

Así pues, los mayores exportadores mundiales de soja, EE.UU., BR y AR, competirán para mantener y ganar nuevos mercados, fundamentalmente el asiático, por lo que el costo del transporte desde el origen de la producción al de destino para su consumo o procesamiento, será un Factor Determinante que puede discriminar exportaciones, como si se tratara de un arancel externo, máxime teniendo en cuenta que la UE incorporará en el 2002 a cinco Países del Este, aumentando en un 50 % el área cultivada y con una mano de obra más barata.**

*Elvio Baldinelli, *La Argentina en el Comercio Mundial*, Bs. AS., 1ª ed., Atlántida, 1997, pp 107- 112.

** Al momento de finalizar este trabajo, en los medios periodísticos toma estado público la firme postura de los representantes de los PM del MERCOSUR para continuar las negociaciones con la UE, si antes no se soluciona el problema de los subsidios agrícolas. Esta circunstancia seguramente se trasladará a la OMC para la llamada Ronda del Milenio. Ver: "El proteccionismo resiste", Panorama Agropecuario, *Clarín Rural*, 26/0798, p. 3. y "Advierten sobre los riesgos y desafíos que tiene el MERCOSUR", Debate en el World Economic Fórum, Suhr.Comercio Exterior, *La Nación*, 28/07/98, p.7.

II. 11. Factores concurrentes en el escenario de la Cuenca

Retomando el desarrollo del proceso dentro del Tratado de la Cuenca del Plata, se relevará en el marco explicitado previamente cuáles son los Factores que concurren a montar el escenario en el presente. En este sentido, interesa resaltar los siguientes aspectos acaecidos a nivel mundial, regional y nacional:

Distensión Internacional al finalizar la Guerra Fría.

Superación de los conflictos limítrofes y contenciosos por aprovechamiento de los recursos energéticos de los ríos internacionales en la Cuenca del Plata.

Transición de Gobiernos Autoritarios a Democráticos y de las Economías Cerradas y Planificadas a las abiertas de Mercado.

Extinción del proceso ISI, desregulación y privatización de los Activos del Estado.

Avance de acuerdos comerciales multilaterales en el marco del GATT.

Concreción de acuerdos de Alcance Parcial en el marco de ALADI.

Incorporación de innovaciones y nuevas tecnologías en procesos industriales, comerciales y en el Transporte con sensible mejora en rindes y productividad.

Estabilización de variables macroeconómicas y reducción del peso de la Deuda, descenso de la inflación y de la tasa de interés, mayor liquidez internacional y aumento en la velocidad y montos en la libre circulación de capitales internacionales.

Importantes avances en las Comunicaciones Físicas (Infraestructura y Medios) y Vitales (Telecomunicaciones).

Aumento de la demanda de productos primarios por las economías avanzadas y en desarrollo del Sudeste asiático.

Como consecuencia de ello podemos colegir para el análisis de esta investigación en la Región los siguientes Factores:

Fin del enfrentamiento ideológico y anacronismo de las hipótesis de conflicto.

Consolidación de los procesos democráticos.

Reducción / abolición de las barreras comerciales.

Generalización de la economía de mercado.

Distintos grados de Integración entre Países vecinos con similares raíces culturales e intereses.

Amplia participación y crecimiento del comercio internacional.

Explotación de las ventajas comparativas de la dotación de factores naturales.

Incorporación de Innovaciones y Tecnología para mejorar la productividad.
Aumento de la inversión nacional y extranjera por participación del Sector Privado.
Concesionamiento de Obras y Servicios Públicos.
Procesos de complementación para sinergizar desarrollos.

Obsolescencia del Sistema de Transporte (infraestructura y medios) en manos del Estado por falta de inversiones, subsidios y deficiente administración.

Flexibilidad del Transporte automotor de Carga en manos Privadas para responder con rapidez al aumento de la demanda, pero limitado en su capacidad con el consiguiente encarecimiento del flete para grandes volúmenes/ pesos y distancias.

Volatilidad de los mercados.

De los factores enunciados interesa resaltar para esta Tesis que si bien por los adelantos introducidos en el Sector Transporte y la mayor oferta de bodega se ha producido una reducción de los fletes, la incidencia de los mismos, ante la rebaja generalizada de aranceles y eliminación de cupos, se ha potenciado afectando prioritariamente a los *commodities* que demandan los mayores volúmenes / pesos, y que en el caso de los productos primarios de origen granario que requieren para su cosecha de largos períodos de crecimiento estacional, que se encuentran sometidos a las variaciones meteorológicas que afectan los rindes y por tanto su productividad, la incidencia se traslada directamente en desmedro del beneficio de los productores. Cabe tener presente además, que el precio de esos bienes son fijados en plazas bursátiles como resultado de la oferta y la demanda global a nivel internacional, por la que lo que su comercialización podrá o no llevarse a cabo en función de que los productores o compradores decidan aceptar el precio de la transacción o aguardar mejor oportunidad pero el nivel de esas decisiones no altera la cotización alcanzada en la plaza.

II. 12. Los Acuerdos de Ministros de Obras Públicas y Transporte del Cono Sur

En el marco de este escenario se ha hecho referencia al eje trazado por la Cuenca del Plata, el cual se cruza con otro de menor entidad, pero de importancia para esta Tesis que había comenzado a desarrollarse como se ha apuntado en Nota al pie de pág. 25, a través de la Reunión de los Ministros de Obras Públicas, Transporte y Comunicaciones del Cono Sur a partir del año 1970, cuyas recomendaciones acordaron tomar en cuenta los Cancilleres de la Cuenca del Plata a través de la R.37 (V), 1972.

Dichas Reuniones, en vista de la desarticulación de los enlaces entre los países del Cono Sur, Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Perú, Paraguay y Uruguay, tenían por objeto procurar la coordinación e integración de las políticas nacionales de los Países Participantes (PP) en materia de Obras Públicas y Transporte con el fin de apoyar la integración. Las mismas se desarrollan con una periodicidad anual y en la práctica los temas abordados desde sus comienzos se circunscribieron sólo al Transporte Terrestre (TT).

Para emitir sus Recomendaciones los Ministros adoptaron, como en los demás procesos y organizaciones de Integración regional (ALADI, MERCOSUR, CIC, etc.), la fórmula del consenso; y una vez aprobados, los Acuerdos alcanzados se elevan a las Autoridades de las diferentes áreas de Gobierno de los PP a fin de internalizarlas; pero esta acción ha quedado librada después a la buena fe de cada País.*

En el caso que interesa para esta investigación, si bien desde un inicio se alcanzaron a nivel de los Ministros varios Acuerdos, cabe señalar, con una notación similar a la utilizada por la R.O.C., los siguientes:

A. 1. 1(I), 1970: Procurar que las interconexiones de infraestructura se planifiquen considerando los diferentes Medios de Transporte como una Unidad Orgánica a escala regional.

A. 1. 5 (I): Promover el estudio conjunto de los sistemas de peajes en las vías de carácter internacional con el objeto de lograr el funcionamiento racional y equilibrado de dichas vías, atendiendo a las características de cada modalidad de Transporte y a las necesidades de cada país.

A. 1. 11 (I): Procurar un acuerdo sobre facilidades e igualdad de tratamiento en la navegación de los ríos que sirven a los países.

A. 1. 14 (I): Promover estudios conjuntos de características integrales del sistema de Transporte para fijar tarifas equivalentes, justas y equilibradas.

A. 2. 2 (IV), 1973: Impulsar las medidas conducentes para definir la "Red Fundamental de Transporte" del Cono Sur.

*Ver: *Vigencia de Acuerdos y Protocolos suscriptos por los Países Miembros de la ALADI*, ALADI / SEC/di 755, 29 de marzo de 1996, y Bercun Gabriela R., "Internacionalización sin eficiencia", Bs. As., BAE, 21 de julio de 1998 p.27.

A. 1. (V), 1974: **Financiar las inversiones de la Red de Transporte en condiciones favorables a través de Organismos Internacionales (BID, BIRF y/o FONPLATA).**

A. 2. 1 (IX), 1979: **Solicitar a CEPAL un estudio de las Vías Navegables del Cono Sur con el objeto de determinar las causas de su baja utilización y elaborar un Plan de Obras que permita disminuir los costos.**

A. 2. 17 (XII), 1982: **Impulsar estudios para mejorar el uso de las vías navegables.**

A. 2. 22 (XIII), 1986: **Promover un estudio para armonizar la señales para la navegación.**

A. 2. 24 (XIII): **Promover un estudio de normas comunes para la navegación fluvial.**

A. 1.17 (XV), 1988: **Estudiar la Red Fundamental de Transporte para vincular en forma directa y continua los principales polos de desarrollo de los PP, aprovechando la infraestructura existente.**

El estudio de la Red Fundamental de Transporte fue realizado por el INTAL con información aportada por los respectivos Países y tuvo por objeto ordenar las acciones que hasta entonces habían llevado a cabo los Ministros tendientes a materializar las Políticas regionales de Integración. Dicho Estudio, finalizado en octubre de 1980, incluía la descripción de todas las facilidades de la red vial, ferroviaria, portuaria y de aeropuertos; e interesa señalar para esta Investigación toda la extensión de la Red de Navegación Interior que fue considerada con la información provista por los PM, hecho que se ampliará en el Cap. IV

El máximo logro de las Reuniones de Ministros de Transporte fue haber concretado el Acuerdo de Alcance Parcial (AAP) sobre "Transporte Internacional Terrestre" el que ha sido protocolarizado en ALADI por los PP. Cabe destacar aquí, que fue en esos foros donde BR impulsó el estudio para el Desarrollo de la Hidrovía Paraguay - Paraná, y que los primeros trabajos al respecto fueron asumidos y elaborados por el Ministerio de Transportes de ese País. *

* Ver: Ministério dos Transportes República Federativa do Brasil, *1 Encontro Internacional para o Desenvolvimento da Hidrovia Paraguai - Paraná*, Campo Grande -MS, Abril 1988.

La acción brasileña tuvo tal impulso que impregnó el desarrollo de las vías navegables con la denominación de *Hidrovia*, con el mismo criterio que usa *Rodovia*, para las vías Terrestres.

II. 13. Conclusiones

Como se ha visto hasta aquí, desde un comienzo, en las R.O./E.C. de la Cuenca del Plata se hizo mención a la necesidad de mejorar las vías navegables de los Ríos del Sistema. Otro tanto ocurrió con los Ministros de Obras Públicas y Transporte, pero las acciones correspondientes de alcance multilateral no pasaban de lo retórico. Los pocos avances sólo se circunscribieron a los acuerdos bilaterales (puentes y represas), priorizando AR y BR sus propias estrategias y el aprovechamiento del recurso de agua para realizar emprendimientos energéticos con vistas al desarrollo de sus industrias.

Sin embargo, a fines de la década pasada agotado el proceso ISI, las dos economías más desarrolladas de la Región enfrentando problemas comunes de la misma naturaleza produjeron un cambio sustantivo en la orientación de su Política Exterior. Así, AR y BR con el advenimiento de los Gobiernos Democráticos y habiendo superado el contencioso por el aprovechamiento de los recursos energéticos de los ríos de curso sucesivo, iniciaron un acercamiento deponiendo antiguas posturas, y ante la necesidad de hacerse de Divisas para afrontar los Servicios de la Deuda, los Gobiernos dirigieron sus miradas hacia la abundancia de sus recursos naturales que por las razones que se han señalado interesaba comercializar entre sí y en los mercados extracontinentales.

Favorecidos por mejores precios internacionales de los *commodities*, la posibilidad de extender la frontera agrícola hacia el interior de la Subregión y aumentar los rindes de los cultivos con vistas al autoabastecimiento de granos y aumentar / producir saldos exportables, sumado a la desaceleración del dinámico desarrollo industrial brasileño de las dos décadas anteriores, el fracaso y elevado costo del proyecto de la Ruta Transamazónica y la disponibilidad,* por parte de sus vecinos, de otros recursos energéticos más económicos cuya explotación no demandaba grandes inversiones y largos plazos de ejecución, como los que requieren las represas hidroeléctricas, surgió la iniciativa de BR por impulsar el desarrollo de la HPP a fin de facilitar el transporte y abaratar los fletes desde la región Centro - Oeste (MT y MS).

En estas circunstancias, se cruzan todos los ejes alrededor de este Tema, pero circunscribiéndose a los centrales que atañen a la Subregión, cabe mencionar:

*Eliezer Batista da Silva, *Infrastructure for Sustainable Development and Integration of South America*, Augus, 1996, Transamazon Highway pág.25

GOBIERNOS: Democráticos.

POLITICAS: Integración.

PLANES: Estabilidad, Descentralización y Desregulación de la Economía; Apertura Comercial y Libre Circulación de Capitales; Capitalización Deuda; Concesionamiento y Privatización de Activos del Estado.

RECURSOS: Naturales y Financiamiento por parte de Capitales Privados.

ACCIONES: Cooperativas de Complementación.

Con el análisis de este Escenario, del que surgen las Conclusiones Parciales que se mencionan a continuación, se abordará en el Cap. IV la problemática de las Hidrovías de la Cuenca del Plata. Sin embargo, previamente, resulta necesario analizar la jurisprudencia que les cabe a los Ríos Internacionales a los fines de la navegación, tema que será tratado en el próximo Capítulo.

Las Conclusiones Parciales que siguen y otras que serán recabadas en los sucesivos Capítulos se identifican por un número arábigo correlativo seguido entre paréntesis por una cifra en notación romana que indica el Capítulo donde se obtuvo, las que a su vez se emplearán compiladas e integradas para validar la Hipótesis.

CONCLUSION 1 (II): Del estudio de los antecedentes de la Cuenca del Plata, de su análisis y cronología, se verifica que las Reglas de Helsinki sirvieron de marco jurídico internacional para definir la zona geográfica a considerar y sus Actores (Estados ribereños), como así también para normar el uso equitativo de sus aguas, la navegación y la solución de controversias y fueron esgrimidas por nuestro País en el contencioso por el aprovechamiento de las represas con la República Federativa del Brasil, pág.35.

CONCLUSION 2 (II): Desde la Primera Reunión de Cancilleres de los Países de la Cuenca del Plata, realizada en Bs. As. el 27 de febrero de 1967, se expresó a través de distintas Actas la voluntad, el compromiso y el interés prioritario de estudiar normas comunes para facilitar la navegación de sus ríos internacionales y uniformar las Leyes y Reglamentos para la navegación en el sistema fluvial del Plata; lo que incluía entre otras medidas el dragado, la remoción de obstáculos, la señalización y el balizamiento para permitir la navegación permanente y asegurar su mantenimiento en los Ríos Paraguay, Paraná, Uruguay y de la Plata, según se puede verificar a través de las Resoluciones aprobadas para concretar el Proyecto

A-4 del Acta de Santa Cruz de la Sierra (18 al 20 de mayo de 1968), pág. 22; R. 3 (IV) 1971, pág. 24; R. 25 (IV), 1971, pág. 24, R. 77 y 78 (IX), 1977, pág. 25; R. 116 (IX), 1977, pág. 25; R. 210 (XVII), 1978, pág. 27 y Proyecto A-IV, 1986, tendiente a compatibilizar leyes, tarifas, tasas, etc, a efectos de la navegación, pág. 27.

CONCLUSION 3 (II): Para concretar los estudios, proyectos y obras de infraestructura en la Cuenca, se impulsó desde sus inicios la creación de un órgano regional de financiamiento multilateral (FONPLATA), como consta en las R. 4 y 21 (IV), 1971, pág. 24; R. 44 (VI), 1974, pág. 25 y el A.1 (V), 1974 de los Ministros de Transporte, pág. 44.

CONCLUSION 4 (II): En correspondencia con las Resoluciones de los Cancilleres, los Ministros de Transporte del Cono Sur coincidieron con aquéllos en que las interconexiones de los diferentes Modos debían ser encaradas como si se tratara de una unidad orgánica a nivel regional, es decir en forma sistémica e integral, ya que los peajes debían ser estudiados en conjunto para alcanzar un funcionamiento racional y equilibrado en las vías de comunicación, en función de las características intrínsecas de cada modalidad y las necesidades de cada País así como implementar normas comunes para la navegación fluvial como se consensuó en los Acuerdos: A. 1. 1 (I) 1970; A. 1. 5 (I); A. 1. 11 (I); A. 1. 14 (I) y A. 2. 24 (XII), 1986 pág. 44.

CONCLUSION 5 (II): La imprecisión para demarcar los límites de la Cuenca del Plata que surgen de su propia definición, que fractura y margina Estados, Provincias o Departamentos de un mismo País, dificulta el tratamiento de la información y la institucionalización de acuerdos Políticos, Socioeconómicos, Culturales, etc, por lo que su desarrollo se diluye dentro de los Tratados firmados con posterioridad propendientes a la integración Latinoamericana (ALADI) y Subregional (MERCOSUR), pero aún así le caben acciones para el aprovechamiento físico e integral de los ríos internacionales que a los fines de la presente investigación se centra en la facilitación para su navegación; pp. 35 a 37.

CONCLUSION 6 (II): Las obras para aprovechar los ríos de curso sucesivo que pudieran causar perjuicio sensible a los otros ribereños o alterar las condiciones de navegación debía ser precedidas por un acuerdo previo. Asimismo se requería a aquéllos la adopción de las medidas necesarias para efectuar el mantenimiento de los tramos bajo su soberanía, según se acordó en la R. 25 (IV), 1971, pág. 24.

CONCLUSION 7 (II): El cultivo de la “soja” tuvo a partir de la década del setenta un explosivo desarrollo en los países de la Cuenca del Plata, lo que llevó a Brasil a impulsar el proyecto de la Hidrovía para la extracción de las cosechas de la región Centro - Oeste a bajo costo, pp. 38 a 40.

CAPITULO III

JURISPRUDENCIA PARA LA NAVEGACION EN RIOS INTERNACIONALES

III. 1 La libertad de navegación

La problemática de los ríos desde el punto de vista del Derecho Internacional puede ser abordada desde diferentes aspectos; como por ejemplo su soberanía, la navegación o el aprovechamiento de sus aguas para consumo, riego, energía, etc.

En esta investigación se analizará el tema relativo a la navegación, en cuyo caso los ríos se clasifican en Nacionales, que son aquellos que discurren íntegramente en el territorio de un sólo Estado e Internacionales, que son aquellos que separan a dos Países (curso compartido) o bien atraviesan sucesivamente a dos o más. En el caso del Río de La Plata se da la primera situación y los ríos Paraguay, Paraná y Uruguay presentan ambas características.*

En lo que atañe a la libertad de navegación en los ríos internacionales, su práctica comenzó a establecerse para los ribereños en el Siglo XVIII con el surgimiento de los Estados Nación al término de las Guerras Napoleónicas, acción que fue acordada en el Tratado de Paris de 1814 y reiterada el año siguiente en el Congreso de Viena, ya que el discurrir los ríos a través de los límites interestaduales, horadaban la soberanía territorial y por otro lado su apropiación impedía el vínculo comercial de los Países mediterráneos con los ultramarinos. En el primer convenio se proclamó la libre navegación del Rin y se formuló un voto en el sentido de que ese principio se aplicara a todos los ríos; mientras que en aquel Congreso se ampliaron las decisiones anteriores formulándose el Derecho Público Internacional relativo a la navegación fluvial que estipula entre otras, las siguientes normas:

*Existe también el concepto de *ríos internacionalizados*, para aquellos que han sido sometidos a un régimen de Gobierno y Administración encomendado a una Comisión Internacional y las *vías navegables de interés internacional* que, atravesando el territorio de un solo Estado, permiten la comunicación entre ríos internacionales o canales de acceso al o desde el mar.

1º - No puede prohibirse a ninguna bandera la navegación para el comercio en los ríos navegables que atraviesan el territorio de varios Estados, con la condición de que las embarcaciones cumplan con las disposiciones relativas a la Policía de dicha navegación.

2º - Debe mantenerse la uniformidad e invariabilidad de las tarifas con el fin de no impedir el comercio.

3º - Cada Estado deberá realizar los trabajos necesarios para facilitar la navegación.

4º - Los impuestos deben limitarse a lo estrictamente necesario para cubrir los gastos, a cuyo efecto deben abolirse los derechos de parada, flete, etc.

5º - Las aduanas de los estados fronterizos sólo ejercerán vigilancia para impedir el contrabando.

6º - De acuerdo con lo expuesto se redactará un reglamento que los Estados fronterizos deben respetar, no pudiendo variarlo sin el consentimiento de los otros.

También contribuyó a impulsar ese criterio la libertad de comercio alentada principalmente por Gran Bretaña, cuna del pensamiento libre cambista y del desarrollo industrial que apoyaba en las teorías de Adam Smith y los principios talasocráticos bajo el amparo de la *Royal Navy*, imponía el dominio de los mares, e incorporaba por entonces la navegación a vapor que permitía independizarse de la dirección y fuerza del viento así como remontar los ríos en contra de la corriente.

Posteriormente, el reglamento de Viena proclamó la libre navegación de los ríos que separan o atraviesan varios Estados desde el punto en que se hacen navegables hasta su salida al mar, así como para los brazos y afluentes que reúnen las mismas condiciones.

Bajo esos principios, la libertad de navegación sin distinción de banderas para las embarcaciones dedicadas al Comercio se hizo efectiva por medio de convenciones especiales para el río Elba (1821), el Rhin (1831), etc.

El Congreso de París de 1856, basado en esos mismos principios y normas, abrió la libre navegación del Danubio a todas las naciones y creó una Comisión Permanente para su administración que ejecutase todas las reparaciones y mejoras.

Aquél tratamiento para los ríos que se aplicó en Europa al Rhin, el Escalda, el Main, el Mosela, el Mosa, etc. a fin de facilitar el comercio, pronto fue trasladado a la Región por las Potencias Marítimas que, ante la negativa de nuestro Gobierno de reconocer esos principios consagrados por los europeos, impusieron el bloqueo (1841).

III. 2. Los Tratados internacionales en la Subregión

En la Subregión, el Tratado de Amistad, Comercio y Navegación entre nuestro País y Gran Bretaña de 1825 y el Decreto de la Confederación Argentina del 10 de julio de 1853, permitiendo la libre navegación de los ríos Paraná y Uruguay, se incorporó a la Constitución Nacional que a lo largo de sus sucesivas modificaciones y enmiendas, llega al presente con las reformas del año 1994 a través del Art. 26: "La navegación en los ríos interiores de la Nación es libre para todas las banderas, con sujeción únicamente a los reglamentos que dicte la Autoridad Nacional". No cabe discutir aquí esa letra pero como se comprende, recoge los principios del derecho Internacional y al extenderse a los ríos interiores para todas las banderas sin distinción de buques públicos (incluye los de guerra) o privados, su amplitud y generosidad no reconoce límites.

En general todos los países ribereños han adoptado el principio de libertad de navegación en los ríos internacionales de curso compartido o sucesivo para el tráfico comercial, y en la Cuenca del Plata, diversos Tratados bilaterales firmados entre los PM entre sí y con otras Potencias extraregionales han consagrado esta norma.

Los diferentes acuerdos internacionales referidos en el párrafo anterior ya han sido analizados profundamente por diversos tratadistas y constituyen el andamiaje jurídico institucional que conforma el basamento en el que deben sustentarse los acuerdos sobre navegación en la Cuenca del Plata.*Del análisis de los mismos, cuyos pormenores no cabe abundar en esa investigación, interesan los siguientes aspectos:

*L. A. Podestá Costa, José María Ruda, *Derecho Internacional Público*, tea, Bs. As., 1979, Cap. VII, Inc. IX. *Los ríos* pp 311 - 315. Barberis Julio A, *Régimen Jurídico del Río de la Plata*, Bs. As., El Gráfico, Abeledo-Perrot, 1969. INTAL, *Tratados Internacionales de Navegación en la Hidrovía Paraguay - Paraná*. Compatibilización de la Legislación, Bs.As., BID -INTAL/DP 445/90, Pub. N° 553-I, noviembre de 1990.

1 Se aplican los principios de:

- 1.1. Igualdad y Reciprocidad entre las Partes contratantes.**
- 1.2. No discriminación hacia terceros.**
- 1.3. Vigencia de la cláusula de la nación más favorecida.**

2 Las partes se reservaron para sí la exclusividad del Tráfico de Cabotaje.

Por lo indicado en 1, lo **acordado originalmente entre dos Partes se traslada por carácter transitivo hacia un tercero a través de otro Tratado firmado por una de aquéllas.** CONCLUSION N°1(II).

Resulta determinante además para esta investigación, lo acordado entre nuestro País y el entonces Imperio del Brasil, por el Tratado de Paz, Amistad, Comercio y Navegación del 7 de marzo de 1856 atinente a la navegación en los ríos Paraguay, Paraná y Uruguay. Del mismo cabe transcribir los siguientes artículos:

“Art. 32. Cada Estado podrá establecer un derecho destinado a los gastos de la conservación del río, faroles, balizas y cualesquiera otros auxilios que faciliten la navegación, pero dicho derecho sólo será cobrado a los buques que fuesen a sus puertos directamente o de los que entraren en ellos por escala (excepto los casos de fuerza mayor), si esos cargasen o descargasen allí”.

“ Art. 33. Fuera del derecho de que habla el artículo anterior y del concerniente al servicio de practicaje, el tránsito fluvial no podrá ser gravado, directa o indirectamente, con otro impuesto bajo cualquier denominación que sea”.

Es decir, no se puede cobrar peaje para los buques en tránsito por los Ríos Paraguay, Paraná y Uruguay, lo que favorece a la embarcaciones de los países aguas arriba (BO, BR y PY) que naveguen desde o hacia sus puertos con destino o procedentes del Océano Atlántico. CONCLUSION N° 2 (III).

En lo concerniente a la soberanía, los ríos en la Subregión obraron a modo de barrera para impedir la conexión Terrestre, y fueron considerados como accidentes geográficos insalvables, consolidándose como límites de los Países de la Cuenca. Además, para delimitar la posesión sobre los mismos, en la generalidad de los casos se adoptó la línea imaginaria que desde el lecho se proyecta sobre la superficie de las aguas,

III. 4. Conclusión

En síntesis, en el Derecho Internacional, a los ríos que separan o atraviesan territorios de dos o más Estados les cabe la misma entidad jurídica y deben estar abiertos a la libre navegación y al comercio, correspondiéndole a los ribereños efectuar los trabajos de mantenimiento en su respectiva jurisdicción, práctica que en general ha sido de aplicación en la Subregión y cuya letra fue incorporada a los Tratados bilaterales y multilaterales firmados por los PM entre sí y con otras potencias, pero a nivel de la Cuenca del Plata se ha fracturado la integridad física del sistema al no haber considerado el Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay - Paraná (HPP) la totalidad de la extensión fluvial y además la navegación continua podrá quedar restringida al no haberse definido el aporte y la responsabilidad de los ribereños en la remoción de obstáculos permanentes, hecho que será analizado en el Cap. IV. CONCLUSION N°4 (III).

CAPITULO IV

LAS HIDROVIAS DE LA CUENCA DEL PLATA

IV. 1. Del conflicto a la Integración en la Cuenca del Plata

Como se señaló al pie de pág 44, el Término Hidrovía lo impuso BR, a través de la iniciativa que impulsó para el desarrollo de la vía navegable Paraguay - Paraná. Al respecto se analizarán en este Capítulo las circunstancias por las cuales se llegó a esa **situación que excluye parte del sistema hidrográfico de la Cuenca del Plata (Alto Paraná y ríos de la Plata y Uruguay) que, como se analizó en el Cap. II, a todos los fines y en particular a los efectos de facilitar la navegación, los estudios y programas promovidos por los Cancilleres y los Ministros de Obras Públicas y Transporte del Cono Sur debían comprender la totalidad de los ríos internacionales.**

Luego de lo actuado por las Coronas Española y Lusitana durante el período colonial que las llevó al enfrentamiento por la posesión de la región del Plata, el contencioso por la delimitación de las posesiones ultramarinas en Sudamérica no tuvo una clara definición en la época y se trasladó a través de la vida independiente de las Repúblicas herederas de la colonización hasta nuestros días.

La línea virtual del Tratado de Tordesillas sucumbió ante el avance portugués primero y luego de los brasileros, fundamentalmente a manos de los *bandeirantes - paulistas*. Como resultado de ello, los Países nacidos del Virreinato del Rio de la Plata quedaron compartiendo las riberas de los Grandes Ríos del sistema junto con Brasil, pero éste logró erigirse como único soberano de sus nacientes.

La penetración española en el Plata fue consolidada a través del asentamiento sobre las orillas de los ríos y emplearon para ello embarcaciones que copiaron de las canoas guaraníes, las goletas, y otras que ellos mismos diseñaron, para poder remontar la corriente aguas arriba, los bergantines. Los portugueses detenidos en la Colonia de Sacramento lo hicieron fundamentalmente por tierra atravesando la espesa vegetación desde las costas atlánticas. Posteriormente los *paulistas* seguirían el curso de los ríos con orientación Este - Oeste (el Tietê) para llegar hasta *Cuyabá y Matogrosso*.

En ese acontecer, los españoles se hicieron diestros en el conocimiento de los bajíos y corrientes de los grandes ríos, no sin grandes pérdidas materiales y descubrieron las canales más profundos para navegar el Plata que en la actualidad el proyecto de la traza del Puente Bs. As. - Colonia ha dejado de lado, lo cual podrá ocasionar serias restricciones en el futuro como se verá en el Cap. V. Ello les dio ventaja para maniobrar sobre los buques portugueses de mayor porte, circunstancia que también aprovechara sabiamente el insigne Almirante Brown en la guerra contra el Imperio.

Así, los estudios y relevamientos hechos por la Corona constituyeron un gran aporte para el desarrollo de la navegación fluvial, y se formaron además diestros baqueanos, pilotos y prácticos, arte que supieron transmitir a lo largo del tiempo a las nuevas generaciones de criollos que hoy gobiernan los buques de gran porte a través de los estrechos canales en las cambiantes condiciones que presenta la navegación fluvial debido al arrastre de sedimentos, la variabilidad de los vientos, las corrientes, etc.

El Comercio Exterior de los Países de la Cuenca del Plata a través del sistema fluvial, siguiendo el curso de los Ríos Paraguay, Paraná y Uruguay hacia y del Plata, fue desde sus inicios en continuo crecimiento. La navegación, si bien presentaba los inconvenientes que han señalado, así como el de algunos rápidos y pasos estrechos que fueron salvados por las embarcaciones autopropulsadas por ruedas y hélices, se interrumpía en algunas zonas en los períodos de estiaje y en el Alto Paraná por los saltos del Guayrá (Guaíra) o Sete Quedas (BR).

Años después, las distintas Políticas que habían seguido los Países de la Cuenca, alejadas de cualquier articulación o complementación, sumado al tendido del ferrocarril y luego de rutas paralelas a las vías y a los cursos de agua, situación impuesta a instancias de intereses extraregionales, así como la posterior priorización de empleo de los ríos como fuente de energía, iniciaron el declive de la navegación fluvial.

Asimismo, ante el recelo y desconfianza de los Estados ribereños, las vías acuáticas se habían constituido en barreras para el intercambio comercial (en menor grado para Paraguay por su ubicación mediterránea) que, dado las escasas conexiones internacionales, eran empleados sólo para el tráfico fronterizo y el contrabando.*

*Las conexiones, a la firma del Tratado de La Cuenca del Plata eran las siguientes: Ferroviarias: AR- BO (Bs. As. - La Paz / Sta. Cruz de la Sierra) y BO - BR, (Sta. Cruz de la Sierra - Santos); Viales: AR-BO (Bermejo- Aguas Blancas), AR - BR (Paso de los Libres - Uruguaina), BR - PY (Foz do Iguazú - Ciudad del Este), BR - UY (Quaraí - Artigas)

En ese contexto, el levantamiento de la gigantesca represa de Itaipú en el Alto Paraná amputó la navegación fluvial y fracturó el sistema de navegación del Plata, hecho que como se verá más adelante instituyó el Acuerdo de la HPP. Esa obra maestra de ingeniería jugó a manos de una estrategia Política que se generó en la Región en la década del setenta que echó por tierra los consensos que habían sido alcanzados en la Cuenca del Plata e inclinó fuertemente a PY hacia BR; y presionó a BO y UY, lo que llevó a nuestro País a incurrir en elevados costos que reflejan entre otros las concesiones que se hicieron en: Yaciretá, Tratado del Río de La Plata y su frente marítimo, gasoducto boliviano y acuerdos limítrofes con Chile. Circunstancia que en la difícil situación que se vivía en el ámbito interno y externo nos hizo retroceder casi un siglo, tema que no cabe profundizar aquí pero que nos causó un gran daño en aras de recomponer un equilibrio que según otras visiones se había alterado a partir de la llegada de la punta de los rieles desde Buenos Aires hacia los centros neurálgicos de los Países vecinos, el giro de nuestra Política Exterior y el desarrollo del plan nuclear.

Además, como se ha explicado en el Cap.II, a pesar de **las sucesivas Resoluciones, Acuerdos y Recomendaciones adoptadas en las R.O. / E.C. y por los Ministros de Transporte, la acción conjunta que se requería para desarrollar la navegación fluvial en La Cuenca, no había pasado de las buenas intenciones, hasta que, en los albores de la presente década, se presentaron las circunstancias que se han señalado, en que el aprovechamiento de los ríos para facilitar el Comercio recibe desde sus nacientes, un fuerte impulso, dado que, además del explosivo aumento en el precio del petróleo en la década del setenta, en la siguiente el *default* mexicano, desató una crisis internacional que afectó profundamente a los Países de la Subregión, fundamentalmente al nuestro y a BR. Ello obligó a nuestro vecino a posponer el plan para el tendido transversal del ferrocarril a fin de conectar la región Centro - Oeste con sus Puertos sobre el Atlántico, proyecto que como se verá en el Cap. VI, ha retomado y está ejecutando a través del concesionamiento de las líneas ferroviarias, pero que en la década del ochenta por las razones indicadas **decidió cambiar la dirección hacia el Plata en la búsqueda de una salida a bajo costo por medio del transporte fluvial a través de la HPP a fin de comercializar en condiciones competitivas el aumento de la producción de “soja” cuya siembra extiende por el planalto fomentado por los planes del Gobierno Federal para la ocupación de los “cerrados”;** * una suerte de “revolución verde” como había ocurrido otrora con la blanca de los cañaverales y la negra del café en el período esclavista.**

*Programa de los Cerrados - Polocentro (1975 - 1979)

Los dos Países mediterráneos que tanto habían bregado por una salida expedita hacia el mar adhirieron firmemente a la propuesta. En nuestro País, en claro acercamiento hacia Brasil luego del acuerdo tripartito de Corpus - Itaipú (AR, BR y PY), del 19 de octubre de 1979, permitió abrir las puertas a otros de cooperación en el campo económico y nuclear entre los Gobiernos de entonces; acción que se ampliaría a otras áreas y se aceleraría con el advenimiento de los regímenes democráticos. En esas circunstancias la propuesta impulsada por *el gigante vecino* tuvo una favorable acogida.*

Como resultado del PAC que se detalló en el Cap. II, a través de **la R. 2 10 (XVII), 1987, que declaró de interés prioritario el desarrollo del sistema de transporte fluvial determinado por los ríos Paraguay, Paraná y Uruguay**, los Cancilleres de la Cuenca a instancias del Acuerdo alcanzado por los Ministros de Transporte en su XIX Reunión celebrada en BO, en noviembre de 1987, decidieron priorizar el desarrollo del Transporte Fluvial y encomendaron con ese objetivo al CIC llevar adelante las acciones conducentes. Asimismo, los Ministros del Sector que disponían del estudio de la "Red Fundamental de Transporte" del Cono Sur confeccionado por el INTAL, impulsaron en esas circunstancias un encuentro exclusivo para el desarrollo de las Vías Navegables, evento que se concretó en Campo Grande (MS), en abril de 1988, decidiéndose además conformar una Comisión "ad-hoc" para estudiar el Desarrollo de la Hidrovía.

Para comprender esta circunstancia, además de tener en cuenta el contexto mundial y regional que se estaba desarrollando y que fuera descrito en el Cap. II, se ha de tener presente la situación Política, Económica y Social de AR y BR y el giro que habían tomado las relaciones bilaterales a mediados de la década pasada y como ello incidió favorablemente en el curso de las futuras negociaciones.

Así, las iniciativas impulsadas por los entonces Presidentes, R. Alfonsín y J. Sarney en la reunión en Foz do Iguacu en noviembre de 1985 y las posteriores que tuvieron lugar, con la firma de 24 Protocolos Sectoriales que constituyeron la cara visible de los acuerdos alcanzados, acciones que se inscribieron en el marco de un nuevo concepto integracionista latinoamericano, que iba más allá de lo económico merced a la acción del Grupo de Contadora en 1983, como mecanismo para evitar el conflicto armado en Centroamérica y la intervención militar en Nicaragua. Se sumó a lo expuesto los problemas comunes de ambos Países en cuanto a la Transición Democrática, la situación Socioeconómica, la Deuda Externa, los Derechos Humanos, etc.

* Joseph A. Page, *Brasil, el gigante vecino*, 1ª ed., Bs. As., EMECE, 1996.

Es en esas circunstancias en que, diferenciándose de los anteriores acuerdos comerciales bilaterales firmados con los otros Países vecinos, como el Convenio de Comercio Exterior (CAUCE) de 1974 entre AR y UY y su contraparte de Expansión Comercial (PEC), de 1975 entre BR y UY, y los de integración física de Itaipú (BR - PY), Yaciretá (AR - PY), Salto Grande (AR - UY), etc, en que las dos economías más desarrolladas de la Región competían para lograr adhesiones de sus vecinos comunes que pudieran superar o equilibrar a su rival en un esquema típico de balance de poder, decidieron al más alto nivel de Gobierno un acuerdo entre ambos que trascendió lo comercial y se extendería luego al campo de la acción Política, la situación Social, el intercambio Cultural y la organización de la Defensa y la Seguridad.

El Acuerdo entre AR - BR, alumbrado con la declaración de Foz do Iguazú de fines de 1985, y que fuera seguido por el Acta de Integración de Bs. As. de julio del año siguiente, dio lugar en ese mismo año a la firma de los Protocolos que conformaron el marco normativo del Proceso de Integración. Ello atrajo el interés del UY por participar en el mismo por lo que fue invitado junto con PY a tomar parte de las reuniones de los grupos técnicos; hecho que abrió las puertas para la firma del Tratado de Asunción.

Posteriormente, la ampliación del MERCOSUR con la Asociación de Chile en octubre de 1996 y Bolivia en marzo del año siguiente a través de sendos acuerdos de Complementación Económica, A.C.E. N° 35 y 36 respectivamente, en el marco de ALADI, así como los acuerdos firmados con la UE, la negociación con otros bloques y distintos países; la iniciativa de las Américas (ALCA), el Pacto Andino, la posibilidad de alcanzar el ALCSA, etc, le dan a la Integración una dimensión que no puede ser abarcada por la Cuenca, ya de por sí con una geografía que fracciona el territorio y los intereses de los PM. CONCLUSION N°1 (IV).

En ese contexto, si bien todas las ponencias de los Cancilleres y los Ministros de Transporte referidas a la navegación fluvial en la Cuenca del Plata consideraban la totalidad del Sistema, **la HPP se restringió a los ríos Paraguay - Paraná desde Puerto Cáceres (BR) al Puerto de Nueva Palmira (UY)**. Esta decisión dejaba además a un lado la información recolectada y procesada por el INTAL en base a los datos e informes enviados por los PM ya que en esos instrumentos, como se puede observar en el Documento N°9 y el Mapa N°5 ADEGM, se encuentran incluidos la totalidad de los cursos navegables de los ríos internacionales de la Cuenca: Paraguay, Paraná hasta la localidad de Pdte. Epitácio (BR), Uruguay y el Plata.

La localidad de Pdte. Epitácio sobre el Paraná indicada por BR deviene de que a partir de ese punto los *bandeirantes* que navegaban desde SP hacia el Oeste por el río Tietê alcanzaban aquél río y descendían aguas abajo hasta aquella latitud, desde donde continuaban por el río Pardo, navegación que seguía por el río Tacuarí para llegar al río Paraguay salvando la falta de interconexión acuática trasladando las canoas por tierra, una suerte de multimodalismo primigenio de la Subregión, para remontar finalmente aquél río y alcanzar *Cuyabá y Matogrosso*, donde los *paulistas* intercambiaban con los garimpeiros oro por zapatos, prendas y aguardiente.* Asimismo, en esa localidad se ubica la terminal ferroviaria de la red Paulista que desde allí se conecta con São Paulo.

Las razones atribuibles para limitar el sistema de navegación a la HPP son varias pero sólo se hará referencia a las que se consideran fundamentales:

1. El hecho fáctico de la ubicación de la represa de Itaipú; pues si bien su embalse permitió salvar los saltos del Guayrá aguas arriba, amputó la navegación del Alto Paraná al no contemplar una esclusa para esos fines.

2. La firma del Tratado de 1973 del Río de la Plata entre AR y UY, y el viejo celo de nuestro País para que sus aguas fueran consideradas como interiores, y no con la categoría de estuario, marginándolo de la Hidrovía.

3. El deseo de BR de mantener la exclusividad en el control del Alto Paraná y sus conexiones con los corredores Este - Oeste, la Hidrovía Tietê - Paraná (HTP) y las nacientes de los ríos Paraguay y Uruguay.

En síntesis, AR controla junto con UY la salida y BR, las nacientes Pero esas viejas concepciones en el marco de la Integración de la Cuenca del Plata y el MERCOSUR ya no tienen cabida, ya que este Sistema desde su aspecto Físico, Biótico y Antrópico conforma una unidad que el Derecho Internacional considera bajo una misma jurisprudencia y a los fines de la navegación debe servir para la facilitar el Comercio, el Desarrollo y la Integración de todos los ribereños impulsando**

* José Quiroga, *Descripción del río Paraguay*, *Diario de una Navegación y reconocimiento del Río Paraguay*, Bs. As., Ignacio de Pasos, Imprenta del Estado, 1836, pp 68 -87.

** Si bien AR y UY son ribereños del Río de La Plata y tienen igualdad de derecho para la utilización de las aguas de uso común, en la práctica y en la letra del Tratado de 1973, nuestro País es el encargado de mantener su canales, dragado y balizamiento (Punta Indio, Intermedio, paso Banco Chico, Rada Exterior, Mitre, etc), y comparte con UY el de Martín García, pues quien haya construido las obras, es el encargado de aquella tarea y su administración.

el desarrollo y crecimiento como dan cuenta a diario nuevas inversiones, proyectos y obras junto al aumento del tráfico, volúmenes de Carga, etc, superando las proyecciones más optimistas que avivan los entendimientos interestadales, interdepartamentales e interprovinciales de los Países de la Cuenca a través de acuerdos de integración regionales (CRECENA Litoral - CODESUL, etc.), por delante de los avances que logran los Gobiernos Centrales. CONCLUSION N°2 (IV).

IV. 2. La Hidrovía Paraguay - Paraná

La iniciativa de La Hidrovía Paraná - Paraguay (HPP) como primer emprendimiento multilateral de integración física recibió en el marco del MERCOSUR una rápida acogida y un gran impulso (ver Documentos N°18 a 21 ADEGM) y tiene, como se puede comprobar en la actualidad por los medios periodísticos de difusión masiva, una permanente actualidad dado el incremento del tráfico de Cargas **favorecido por el Plan de dragado, balizamiento y señalización llevado a cabo por nuestro País desde Santa Fe al océano** y las inversiones realizadas, además de otras que se encuentran en proyecto y ejecución.

La concreción del Acuerdo de la HPP fue considerado en todos los ámbitos como paradigma de complementación física dado la rapidez de los resultados alcanzados. Sin embargo, desde el punto de vista central de esta investigación, **la articulación parcial del "sistema de navegación fluvial del Plata" tiene implicancias que, como se verá, menoscaban el Proceso de Integración.**

Si bien es real que la HPP ha sido el primer emprendimiento de carácter multilateral que convocó a los cinco Países Miembros de la Cuenca en un mismo proyecto, su Administración y el Aporte de los Fondos para ejecución de las obras que materializan la concreción de sus avances, se han apartado del control que debiera haber ejercido el CIC como máximo organismo de la Cuenca y del financiamiento que tendría que proporcionar FONPLATA. Ello a su vez, junto al Proceso de Integración que se viene desarrollando en el MERCOSUR, ha arrojado un cono de sombra sobre dichas Instituciones en lugar de potenciarlas. CONCLUSION N°3 (IV).

La Conclusión N°3 (IV) surge del análisis de lo acaecido desde el comienzo de la presente década a partir del Tratado de Asunción y del Acuerdo sobre la HPP. Así, en la

XIX R.O.C de octubre de 1991, la primera llevada a cabo en aquella misma ciudad bajo los auspicios del citado Tratado, en la cual si bien todos los Discursos de los Cancilleres y Ponencias señalaron el dinamismo generado por la Hidrovía como modelo para propender a la Integración en la Cuenca del Plata, a partir de los cambios impulsados por los Gobiernos Democráticos explicitados en la decisión de Buenos Aires de 1986, su **ejecución no se inscribió en el marco definido por el Tratado de la Cuenca como lo señalara anticipadamente el Canciller Boliviano C. Iturralde Bavillian, al no conducir su orientación a una articulación integral.**^{*}

Las Resoluciones de los Cancilleres alcanzadas en la oportunidad y relativas al Tema que resultan de interés para avalar lo antedicho fueron:

R. 234 (XIX), 1991: **Adoptó un sistema único de Señalización y Balizamiento de los Ríos navegables de la Cuenca, relevando las necesidades de equipos por país y tramo fluvial, y declarando de interés prioritario el financiamiento para su implementación.**

R. 238 (XIX): **Incorporó el Programa de la HPP al Sistema del Tratado de la Cuenca del Plata, pero manteniendo la estructura del Comité Intergubernamental de la Hidrovía (CIH).**

R. 239 (XIX): **Instruyó al CIC para que proponga la adecuación / reestructuración del Sistema, incluyendo a FONPLATA.**

R. 243 (XIX): **Declaró de interés prioritario para el Proceso de Integración, la suscripción del Acuerdo de Transporte Fluvial de la HPP.**

Al año siguiente, 1992, se llevó a cabo en Punta del Este, UY, del 4 al 5 de diciembre, la III R.E.C. conjuntamente con la XX R.O.C. En ella se volvió a resaltar el éxito que significaba el Programa de la HPP cuyo Acuerdo había sido firmado en las Leñas el 26 de junio de ese mismo año con la denominación de "Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra", el cual fue protocolarizado en ALADI y entró en vigor en marzo de 1995. (Ver Texto completo y Protocolos Adicionales en Documento N°10 ADEGM).

^{*}Ver texto completo del discurso en Anexo V de la XIX (1991) R. O. C. de La Cuenca del Plata.

Las otras Resoluciones que complementan esta investigación y que fueron adoptadas en la oportunidad son:

R. 1 (III-E), 1992: Aprobó el nuevo Estatuto del CIC que reemplazó al anterior de 1968, en el cual, a través de la inclusión de dos nuevos Parágrafos en el Art.1, introdujo el concepto de Sistema dentro del conjunto de Organismos Institucionales, disponiendo además que la ejecución de proyectos específicos y entendimientos operativos podrían estar a cargo de otros órganos del referido Sistema. (Ver Estatuto CIC en Documento N°11 ADEGM).

Surge inmediatamente que esas Resoluciones, a pesar de las nuevas atribuciones que le conferían al CIC, como por ejemplo suscribir acuerdos de cooperación técnica para la realización de proyectos, estudios e investigaciones cuando fueran financiados con fondos no reembolsables, resultó a medida del CIH que, dentro del Sistema Institucional de la Cuenca del Plata, adquiriría autonomía para la ejecución de sus cometidos ya que tendría a su cargo la administración de los fondos no reembolsables aportados para la realización de los Estudios correspondientes de la HPP (BID: US\$ 7.500.000, FONPLATA US\$ 150.000 y PNUD US\$ 600.000).

Las otras Resoluciones adoptadas que se considera resaltar fueron:

R. 2 (III-E): Aprobó el Estatuto del CIH que daba a este organismo dentro del marco de la HPP, similares atribuciones que al CIC a nivel de la Cuenca del Plata. (Ver Estatuto CIH en Documento N°14 ADEGM).

R. 245 (XX): Aprobó las recomendaciones para las relaciones del CIC y FONPLATA procurando una mayor participación de los representantes de este último organismo en las reuniones del CIC y de las Contrapartes Técnicas priorizando la financiación de proyectos binacionales y multinacionales, estudiando las posibilidades de crecimiento de la Institución en apoyo a la evolución del proceso de integración de la Cuenca del Plata, en su calidad de "Agente natural del Sistema".

IV. 3. FONPLATA

Llegado a esta instancia resulta oportuno incluir los antecedentes y objetivos de FONPLATA para completar el marco Institucional en el que se desarrolla el Problema.

En la II R.O.C. llevada a cabo en Sta. Cruz de la Sierra (BO) en mayo de 1968, UY propuso la creación de un Organismo de financiamiento para la Cuenca del Plata, ponencia que fue encomendada para su estudio al CIC. Como resultado de ello, en la III R.O.C., en la ciudad de La Paz, (BO), realizada del 22 al 25 de abril de 1969, se admitió la necesidad de la existencia de un ente financiero y se dispuso la constitución de un comité de expertos que redactara el convenio constitutivo.

La R. 5 (IV), 1971: **Resolvió la creación de una entidad con Personería Jurídica Internacional denominada “Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata” (FONPLATA).**

En la VII R.O.C. de junio de 1974 se aprobó el convenio constitutivo de FONPLATA que entró en vigor el 14 de octubre del mismo año, iniciando la Secretaría Ejecutiva sus actividades el 1º de setiembre de 1977 en su asiento permanente en la ciudad de Sucre, BO. El Objetivo de la Institución, **“será financiar, dentro de los términos del Artículo 1º del Tratado de la Cuenca del Plata, la realización de Estudios, Proyectos, Programas y Obras tendientes a promover el Desarrollo Armónico y la Integración Física de la Cuenca del Plata, destinando a tales efectos su recursos propios y los que gestione y obtenga de otras fuentes de financiamiento.....”.**

Entre sus Funciones se destacan:

1. Conceder préstamos, fianzas y avales.
2. Gestionar la obtención de préstamos internos y externos con la responsabilidad solidaria de los PM.
3. Apoyar financieramente la realización de estudios de preinversión, con el propósito de identificar oportunidades de Inversión o Proyectos de interés.

4. Apoyar financieramente la contratación de asistencia y asesoramiento técnico.

5. Ejercer las actividades de agente y órgano asesor del CIC.

Asimismo, con el mismo criterio que en ALALC y ALADI, se explicitó que los Países de menor Desarrollo Económico (BO, PY y UY), tendrían preferencias en el financiamiento y que **entre los proyectos, debían considerarse como prioritarios aquéllos destinados al desarrollo de la infraestructura de los diferentes medios de Transporte.**

Como se desprende del objetivo y funciones de FONPLATA, sus cometidos sirven al propósito del CIC como órgano permanente encargado de coordinar, promover y dirigir la marcha de las acciones que tengan por objetivo el Desarrollo Integrado de la Cuenca. (Ver convenio constitutivo FONPLATA en Documento N° 12 ADEGM).

FONPLATA fue constituido inicialmente con un Capital de Cien Millones de US\$, con recursos aportados en forma parcial en US\$ y monedas nacionales en valor equivalente de manera proporcional entre los PM. (AR y BR 1/3 c/u. y el otro tercio por partes iguales entre BO, PY y UY). Posteriormente, en 1983, se dispuso ampliar sus recursos al doble y actualmente su Capital asciende a 308 Millones de US\$, manteniendo las proporciones indicadas.

Anualmente FONPLATA difunde su Memoria y Balance en el que da cuenta de la gestión cumplida en cada ejercicio.* **Del análisis de los mismos, surge que hasta el Proyecto de la HPP, los destinos del financiamiento se circunscribieron, respetando las prioridades de Obras y de Países menos Desarrollados, sólo a proyectos nacionales** en una proporción del total de Fondos asignados de 52 % a BO, 32 % a PY, 11 % a AR y 5 % a UY, mientras que **BR no fue prestatario del organismo hasta 1994.**

Según se informó más arriba, recién cuando surge el Proyecto de la Hidro vía, FONPLATA, conjuntamente con el BID y el PNUD, contribuye a una empresa de carácter multinacional con un monto de US\$ 25.000 no reembolsables para la contratación de consultores, US\$ 150.000 para el proyecto en el mismo carácter y finalmente para la cooperación técnica aportó US\$ 1.500.000 de recuperación contingente. **Es decir, recién con el alumbramiento de la HPP, impulsado por BR desde un Foro que no es el**

*La última Memoria y Balance a que se tuvo acceso fue la de 1996. No se tiene conocimiento que haya sido emitida la de 1997, de todos modos fueron consultados en la sede del CIC las últimas Actas y Resoluciones emitidas por FONPLATA y que fueron recibidas por ese Organismo. (27/28 de julio de 1998).

de la Cuenca del Plata (Ministros de Transporte del Cono Sur), País que hasta entonces no había sido prestatario de FONPLATA, por primera vez esa Institución contribuyó a financiar un Proyecto de alcance multilateral. CONCLUSION N°4 (IV).

Retomando ahora el curso que llevaban las Reuniones de los Cancilleres de la Cuenca del Plata, se arriba a la IV R. E.C. llevada a cabo en Punta del Este el 6 de diciembre de 1995 en la que participó además del Director Ejecutivo de FONPLATA en calidad de Asesor y como Consultor el Secretario Ejecutivo del CIH. En la oportunidad, se aprobaron las siguientes Resoluciones que se consideran de interés para esta investigación:

R. 1 (IV-E), 1995: Recomendó a FONPLATA la constitución de un Grupo “Ad - hoc” de carácter interdisciplinario para elaborar un proyecto de modificación de su Convenio Constitutivo y Reglamentos a fin de posibilitar su transformación en una Institución Financiera de Fomento al Desarrollo Regional.

R. 2 (IV-E): Encomendó a un Grupo de Alto Nivel, integrado representantes de las Cancillerías de los PM, elaborar propuestas que permitieran reformular el sistema operativo del CIC a fin de revalorizar sus Funciones.

Dos años más tarde, el 14 de diciembre de 1997, en Montevideo se celebró la V R.E.C. en la que se adoptó una sola Resolución que aprobó los Reglamentos dictados por el CIH relativos a la navegación y operación de la HPP.

IV. 4. La situación actual en la Cuenca del Plata

La institucionalización del MERCOSUR a partir de Ouro Preto y su posterior ampliación con la asociación de Bolivia y Chile a través de sendos Acuerdos de Complementación Económica.(A.C.E.), impuso la necesidad de firmar Protocolos adicionales con el objeto de incorporar las acciones para llevar adelante la Integración Física. Pero la supervisión de esos convenios se asignaron a una Comisión Administradora que en el marco de aquel Tratado se hizo recaer en el Grupo Mercado Común (GMC) a través del Subgrupo de Trabajo N°5 (SGT5), Transporte e Infraestructura, que es el encargado de realizar los estudios y proponer las recomendaciones para armonizar las políticas del Sector entre los PM y PA

Esos nuevos mecanismos institucionales se tradujeron en los siguientes aspectos:

Suspensión de hecho de las Reuniones anuales Ordinarias de Cancilleres (última registrada XX, llevada a cabo en Punta del Este del 4 al 5 de diciembre de 1992).

Priorización de lo actuado por el CIH en el desarrollo del Proyecto de la HPP y el SGT 5 en el Sector Transporte marginando al CIC y FONPLATA.

Esa situación, dentro de la estructura Orgánica de MERCOSUR con las Reuniones semestrales de los Miembros del Consejo (CMC), organismo que integran los Cancilleres de los PM en la que participan también los “Presidentes de los Estados Partes”, han relevado y marginado a las que hubiera correspondido realizar a nivel de Cuenca del Plata *CONCLUSION N° 5 (IV)

IV. 5. El Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay - Paraná

El Acuerdo de Transporte Fluvial por la HPP (Pto. de Cáceres - Pto. de Nva. Palmira) fue concebido con el objeto de **“facilitar la navegación y el transporte comercial, fluvial longitudinal en la Hidrovía Paraguay - Paraná”, reconociéndose los PM entre sí y para terceras banderas el carácter de reciprocidad para sus respectivas embarcaciones; estableciendo con ese fin que 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”,** normativa que guarda relación con el Tratado de Paz, Amistad, Comercio y Navegación firmado entre AR y BR en marzo de 1856.

Asimismo, el Acuerdo estatuye en su Cap. III, **la igualdad de tratamiento consagrando el principio de no discriminación y el carácter transitivo que le cabe (Art. 8).**

En el Cap. IV del Acuerdo, se establece la libertad de tránsito y se especifica que **“sólo podrá cobrarse a las embarcaciones, bienes y personas de los países signatarios la tasa retributiva de los servicios efectivamente prestados a los mismos”**.

* Ver Protocolos Adicionales al Tratado de Asunción sobre la Estructura Institucional del MERCOSUR - Protocolo de Ouro Preto - Ley Nacional 24.560 Cap. I, Art. 1 a 9, y a los A.C.E. N° 35 y 36 sobre integración Física de CH y BO respectivamente.

En lo relativo a las obras para el mejoramiento de la vía navegable se estipula en el Protocolo Adicional sobre Navegación y Seguridad (Cap. I y II del Título IV) el régimen de Balizamiento y, Señalización con la adopción de un sistema único y la delimitación de responsabilidad que les cabe a los ribereños para la Remoción de obstáculos No Permanentes a fin de facilitar la navegación, pero nada dice respecto al dragado de apertura y mantenimiento, así como la acciones de los PP en los tramos de jurisdicción exclusiva, atribución que asume el CIH de acuerdo a lo establecido en su Estatuto constitutivo. (Art. 2, Cap. II; Documento N°14 ADEGM).

Finalmente interesa señalar en esta investigación que este importante instrumento normativo contribuyó a impulsar para el desarrollo de la HPP, lo atinente al tráfico comercial, en el que los Países ribereños se asignan la exclusividad para el cabotaje nacional y la reserva de carga regional, y el procedimiento instituido para la solución de Controversias que sigue los lineamientos generales establecidos para el MERCOSUR.

En el alcance de esta Tesis, salvo expresar que la reglamentación que se elabore a partir del Acuerdo no debe restringir los principios por él estatuidos, no cabe hacer más comentarios y análisis.

IV. 6. Características generales de los Ríos Paraguay - Paraná

Antes de hacer referencia al otro segmento del Sistema Fluvial de la Cuenca del Plata, la Hidrovía Tietê - Paraná (HTP), se aludirá a las características físicas generales que interesan para la navegación de los ríos que la conforman.

Los ríos Paraguay - Paraná, ambos con sus nacientes en regiones tropicales, recogen las mayores precipitaciones en los meses de verano y **están sometidos sin reconocer fronteras a un mismo ciclo hidrológico de lluvias, escurrimiento y evaporación, lo que da origen al régimen de crecidas y estiajes que anima al medio vegetal y el mundo animal que conforma el hábitat para el desarrollo de la vida en el Sistema del Plata**. Dentro de él discurren en cursos de orientación longitudinal hacia el Sur; pero la acción del Pantanal, en el cauce superior del primero que oficia a modo de esponja, hasta que se satura y derrama el agua acumulada demora de tres meses. Ello desfasa las crecidas estivales de aquél, constituyendo ello un beneficio no sólo para la navegación, al suplementar los períodos de estiaje del Paraná, sino porque también

atenúa las inundaciones, mejora el riego y amplía la posibilidad de aprovechamientos industriales.

Por lo manifestado, se aprecia que **la propia naturaleza ha incorporado un mecanismo regulador que permite mejorar el funcionamiento de los Ríos Paraguay, Paraná, Uruguay y del Plata como sistema colector de las aguas que escurren en el área de la Cuenca a través de decenas de contribuyentes (ríos, arroyos, riachos, canales, etc.) para ser aprovechados eficaz y eficientemente en sus distintos usos.**

Considerando entonces las HPP y HTP, articuladas en el Alto Paraná descargando juntas con el río Uruguay en el Río de La Plata, desde el punto de vista de su aprovechamiento para la navegación, desde Cáceres, MT, en el Alto Paraguay, São Simão en el Paranaíba, Santa María da Serra en el Piracicaba, Conchas en el Tietê, Salto Grande (Concordia, - Salto,) en el Río Uruguay, hasta la altura del "Par. uno" (km.205), extremo oriental del canal de acceso del Río de la Plata, en proximidades de su desembocadura en el Océano Atlántico, se dispone de un Sistema de navegación fluvial conformado por los Grandes Ríos y sus Principales Afluentes con una extensión de 7.000 Km., con posibilidades de extensión por medio de futuros esclusados,* la interconexión de los cursos de los ríos Paraguay y Paraná a través de canalización de sus afluentes y la factibilidad de su vinculación con la Cuenca Amazónica y del Orinoco. **Dicho Sistema conforma actualmente un área de influencia directa de casi 5.000.000 km.², que de hecho constituye la Cuenca del Plata.** (Ver Mapa N°7 ADEGM).

Si bien como ya se ha señalado, la navegación se encuentra interrumpida por la represa de Itaipú, 18 km. al norte del límite trifinio entre AR, BR y PY, el sistema fluvial se halla en funcionamiento en los distintos tramos con las características propias del tráfico permitido por las particularidades que presenta la vía navegable en los distintos segmentos debido a la profundidad, ancho del canal, radio de curvatura, estado del balizamiento, esclusas, terminales de carga, áreas de transferencia, etc.

Las características físicas de las vías fluviales y los gálipos de los cuencos de las represas obran a modo de determinantes para la navegación de convoyes y embarcaciones. A su vez, el balizamiento, la señalización, el control del tráfico, los derroteros, cartas náuticas, la reglamentación, los sistemas de comunicaciones, la capacidad de carga, maniobra y las facilidades que disponen los buques para la navegación (radar,

*3.40 km. corresponden a la HPP, 2.400 km. a la HTP, 340 km. al río Uruguay y 240 km. al Río de la Plata.

GPS, sonda, etc), la habilitación de los capitanes, pilotos, prácticos, baqueanos, constituyen el marco en el que se desarrolla la navegación y ello incide directamente en el Costo del Flete y el Seguro (CIF), tema que se ampliará en el Cap. VI.

IV. 7. La Hidrovía Tietê - Paraná

La HTP, conformada por el curso de los ríos Piracicaba, Tietê, Paranaíba, Grande y el Alto Paraná con media decena de afluentes que penetran el Estado de MS, se encuentra acotada por cuatro represas hidroeléctricas sin esclusas que desarrolló BR en décadas pasadas, a saber: São Simão en el Río Paranaíba entre los estados de Goiás (GO) y Minas Gerais (MG), Agua Vermelha en el Río Grande entre los estados de MG y SP, Itaipú en el tramo inferior del Alto Paraná entre BR y PY, Rosana en el Paranapanema entre los estados de SP y Paraná (PR) y las terminales de Artemis en el Piracicaba a 60 km. de SP y la de Conchas en el Tietê, a 220 km. de la misma ciudad, integrando en conjunto un área de influencia de 76 millones de ha. que abarca las mayores regiones de producción agrícola de BR y PY y donde se generan 25.000 MW de potencia (el 50 % lo produce Itaipú) a través de 14 centrales hidroeléctricas instaladas y en funcionamiento (ver Gráfico N° 18 y Mapa N° 9 ADEMG).

Esta cuenca, que abarca la mayor parte de los Estados de la región Sur y centro Oeste de BR y el sector nordeste del PY, puede ser dividida en varios tramos como la HPP. El del Tietê que desde las proximidades del gran SP, se liga con el Paraná a través del canal de Pereira Barreto, permite la navegación por convoyes de barcasas en matrices de 2 x 2 con un calado máximo de 2,5 m. que son empujadas por remolcadores de 800/1.200 HP. Las represas en cascada que deben atravesar los convoyes son seis, y sus cuencos dimensionados de un largo de 142 m., un ancho 12 m., admiten un calado máximo de 2,50 m., permitiendo el esclusado de un tándem de dos chatas de una eslora de 58 m.c/u., con una manga 10 m., y un remolcador de de 21m. de largo.

Los tramos del Alto Paraná, el Superior entre Iha Solteira y São Simão, el del Medio, entre ésta y Porto Primavera y el Inferior entre éste e Itaipú, tienen mayor profundidad en el canal de navegación lo que se corresponde con los gálibos de lo cuencos de las represas; así, una vez que finalicen las obras en ejecución (aprovechamiento de Iha Grande en el Guaira y dragado de algunos tramos entre ésta y la desembocadura del Paranapanema), permitirán la navegación de convoyes de mayor tamaño con calados de 3,5 m. y una capacidad de carga de 6.600 t..

Esta vía de navegación empleada desde antes de la colonización portuguesa para transportar café, yerba mate y ganado a través del río Tietê entre Araçatuba y Piracicaba y por el Paraná, entre Guaíra y Presidente Epitácio, **si bien dispone de facilidades para el tráfico fluvial la profundidad y el ancho de la vía navegable no permite la circulación de grandes convoyes como en la HPP y la cantidad de represas a franquear (ocho a lo largo de toda la hidrografía) a través de esclusas restringen la circulación continua, lo que ocasiona demoras y por tanto aumenta los costos.**

A pesar de lo expuesto, desde la década del 60 de este Siglo el tráfico fluvial en la HTP viene aumentando significativamente merced al transporte de caña de azúcar, maíz, soja, combustible y ganado en pie, pasando desde las 400.000 t. anuales registradas en aquella década, hasta las 5.200.000 t. contabilizadas en 1997.

Los estudios de los aprovechamientos hidráulicos en cascada desarrollados por el Ing. Catullo Branco que preveían el esclusado, dieron un gran impulso a la región que desarrollaría el enorme potencial hidroeléctrico al que ya se ha hecho referencia.

La historia moderna de la HTP se remonta al año 1967, con el convenio firmado entre el Gobierno Federal de BR, y el Estado de SP por el que se creó la primera Comisión de estudios para las obras de canalización en la HTP (CENAT) a fin de facilitar la navegación, que fue reemplazada en el año 1974, a raíz del primer shock petrolero, por la Companhia Energética de SP (CESP). Posteriormente (1976), esta compañía firmó un nuevo acuerdo con PORTOBRAS (Empresa de puertos de BR), con el objeto de llevar adelante los proyectos de aprovechamiento del bajo Tietê a través de la construcción de distintas esclusas (Nova Avanhandava y Três Irmãos) que posteriormente llevaría a su curso superior (Baribiri y Barra Bonita).

En el año 1981, luego del segundo shock petrolero y el plan de laalconafta, esta vía de navegación sirvió al transporte de caña de azúcar y fue identificada como la "Hidrovia del Alcohol". **Posteriormente, en 1985, a través de un Decreto del Gobierno Federal (N° 91795) se delegó en el Estado de SP mediante concesión, la Administración y Explotación de la HTP entre la desembocadura del río Tietê y la represa de Itaipú;** un año más tarde entraron en operación las esclusas de Ibitinga y Promissão. Cinco años después, en 1991, se inauguró el canal Pereira Barreto que permitió la conexión del Tietê con el tramo Superior del Paraná, desde Conchas en SP hasta S. Simão en los Estados de GO y MG. Ese mismo año se creó dentro de la CESP

el Directorio de Hidrovías y Desarrollo Regional con la misión de finalizar la implantación, desarrollo y fomento del área de influencia de la HTP, organismo desde el cual se impulsó la construcción de las esclusas de las represas de Três Irmãos y Jupia. Esta última obra, inaugurada en enero de 1998, permitió que la Hidrovía alcanzara, a través de la conexión del Alto Paraná desde Itaipú con el Tietê, una extensión de 2.400 km.

La Tabla que sigue ilustra sobre los diferentes tramos que integran la HPP.

TABLA I
TRAMOS DE LA HTP en km.

| Tramo | Red Principal | Red Afluentes |
|------------------------------|---------------|---------------|
| Tietê | 554 | 66 |
| Alto Paraná Superior | 349 | 50 |
| Alto Paraná Medio e Inferior | 789 | 642 |
| Subtotal | 1.642 | 757 |
| Total HTP | 2.400 | |

Fuente: CESP

IV.8. La Conducción de los proyectos y obras en el desarrollo de las Hidrovías

Referido al desarrollo de la HTP, lo actuado por el Estado de SP a través de la CESP por delegación del Gobierno Federal para conducir de manera centralizada un desarrollo integral y sistémico pero de ejecución descentralizada, pone de manifiesto la diferencia con lo que acontece en nuestro País en el área de influencia de la Cuenca, donde una serie de Organismos Gubernamentales de carácter Nacional e Internacional (CIC, CIH, COMIP, CARU, CARP, la Comisión Regional del Río Bermejo, los entes binacionales de Yaciretá, Salto Grande, los puentes Bs. As.-Colonia, Chaco - Corrientes, Rosario - Victoria, etc) que tienen dependencia de distintos Ministerios carecen de un Ente que centralice y coordine todas las acciones interrelacionadas y conducentes a un mismo Objetivo. Esa diferencia de criterios entre BR y AR se traduce en acciones y resultados como se puede observar en los estudios, proyectos y obras encarados por nuestro vecino ojeando el Master Plan para el desarrollo del Tietê - Paraná, o bien consultando por Internet el Plan *Brasil em Ação*. (Ver Mapas N°10 y 11 ADEGM).

IV. 9. Conclusiones

Correspondiéndole al CIC, Promover, Coordinar y Seguir la marcha de las Acciones Multinacionales encaminadas al Mejor Aprovechamiento de los Recursos de la Cuenca y el Desarrollo Armónico y Equilibrado de la Región para el logro de los Objetivos del Tratado explicitados en su Art. I, se le fue restado protagonismo a manos de decisiones Políticas del más alto nivel de los Gobiernos de los PM (principalmente AR y BR) y por las responsabilidades y acciones delegadas en otros Organismos Nacionales e Internacionales; cuando, desde el análisis que lleva adelante esta investigación, debe actuar con una Capacidad de Acción más elevada y Asumir mayores Obligaciones para Integrar todas las Actividades tendientes al Desarrollo y Funcionamiento Conjunto de las Hidrovías (HPP/HTP) y conformar en su Jurisdicción y bajo su Responsabilidad un régimen unificado para facilitar la navegación fluvial en la Cuenca. CONCLUSION N°6 (IV).

El tipo de Organización para Administrar, Controlar y Ejecutar los Estudios, Proyectos, Obras de Implantación y Mantenimiento de la vía navegable, el recupero de las Inversiones, su financiamiento, etc, ha sido extensa y profundamente analizado por expertos en el tema y en una serie de Documentos de trabajo elaborados por el INTAL. En esta materia, el campo de discusión es amplio y puede abarcar distintos aspectos de los que pueden surgir diversas opiniones y alternativas por comparación con lo actuado por otros Países en otros Ríos Internacionales, como es el caso del Rhin, el Danubio, el Mosela, etc, para instituir un Ente Administrador como fue estudiado por distintos equipos de consultores en el desarrollo de la HPP. En tal sentido, en esta investigación no se estudiarán dichas alternativas ni se emitirá opinión al respecto dado que está fuera de su objetivo,* pero si afirmar desde el análisis realizado que **la reglamentación y las normas que rijan a lo largo de todo el sistema navegable deben estar comprendidas dentro de un mismo Acuerdo, como sugiere la Comisión Mixta Argentino - Paraguaya del Río Paraná (COMIP)** CONCLUSION N°7 (IV).**

* Ver Simposio del Instituto NU para la Formación Profesional e Investigación (UNITAR), *Ríos y canales navegables internacionales. Aspectos Financieros, jurídicos e Institucionales de su desarrollo*. Bs. As., BID, Programa Hidrovia Paraguay - Paraná. Análisis de compatibilización de Legislación, INTAL N° 353, Módulos I a V y N°308, *Instrumentación de la Navegación internacional de la Hidrovia Paraguay, Paraná Uruguay*, Bs. As., INTAL/PA/88, Rev.1/SEP/90,1990. *La Organización institucional de la Hidrovia Paraguay - Paraná como programa de navegación internacional*, Pub. INTAL. *Integración Latinoamericana*, N° 168, Bs. As., junio 1991, pp 21- 41.

** Ver Pub. COMIP, *La Fauna Ictica del Paraná*. Bs. As., 1994, p. 225.

El surgimiento del CIH, se inscribe como el de tantas otras organizaciones gubernamentales de carácter binacional que están fuera del Control del CIC, ya sea entidades dedicadas a la administración de un río internacional o a la construcción u operación de un una obra como es el caso de: Salto Grande (AR - UY), Itaipú (BR - PY), Yaciretá (AR - PY), Río Paraná (AR - PY. COMIP), Río de la Plata, (AR - UY, CARP), Río Uruguay (AR - UY. CARU), Puente Colón - Paysandú (AR - UY), Ferrocarril Yacuiba - Santa Cruz, (AR - BO), Puente Bs. As. - Colonia (AR - UY), etc. CONCLUSION N°8 (IV).

Desaprovechamiento de FONPLATA para financiar obras multilaterales y necesidad de su reestructuración para convertirlo en un instrumento efectivo para el MERCOSUR. CONCLUSION N°9 (IV).

CAPITULO V

EL SECTOR TRANSPORTE Y SUS COSTOS

V. 1. Generalidades

El Sector de Transporte comprende a todas las actividades relacionadas con el desplazamiento físico de Personas y Cargas, es decir es la parte del proceso económico que se ocupa de movilizar los intercambios; haciendo de polea de transmisión entre la producción y el mercado son los pulmones por los que respira el comercio. Como se anticipara, no será considerado el traslado a través del medio aéreo, ya que si bien ha tenido un importante crecimiento y en función de las grandes distancias a salvar en la Región y los accidentes geográficos a sortear, por lo que las líneas aéreas prácticamente han monopolizado el mercado Postal, así como el traslado de bienes de alto valor agregado y de pequeño tamaño que necesita ser despachada en plazos perentorios, fundamentalmente repuestos y piezas en garantía, sólo representa actualmente en Volumen / Peso, aproximadamente el 1% del total de los intercambios de las Cargas.

Los Medios de Transporte a considerar refieren al ambiente físico en el que se desarrolla y son: El Acuático, el Aéreo y el Terrestre; el Modo alude a los distintas formas de realizar el porte, es decir para el Terrestre, el Carretero y Ferroviario; respecto al Acuático, el Fluvial y Marítimo y para el Aéreo, de Ala fija (aeronaves), móvil (helicópteros) o aerostáticos (dirigibles); finalmente en lo que hace a la modalidad para efectivizar el Transporte se reconoce al Modal (utilización de un solo Modo: Carretero, fluvial, etc), Sucesivo (utilizando dos segmentos modales iguales en forma contigua mediante transbordos; p.ej. dos trenes de distinta trocha), Combinado (empleando un Modo que traslada a otro; p.ej. *Ferries*), Intermodal (operativo) y Multimodal (institucional. Varios Modos),* y así se tendrá el Transporte Automotor de Carga, Ferroviario de Pasajeros, Marítimo a granel, etc.

*Ver Ley Nacional 24.921. "Transporte Multimodal de Mercaderías"

V. 2.El Transporte de Carga en la Subregión

Históricamente en la Cuenca del Plata, como zona productora de materias primas, el excedente fue orientado hacia el Comercio Exterior, es decir desde las amplias zonas agropecuarias hacia los puertos de ultramar y desde éstos hasta los grandes conglomerados urbanos de las ciudades más populosas.

Los Países independizados de España y Portugal continuaron con la misma estructura del período colonial, o sea que sus economías permanecieron aisladas entre sí; manteniendo un fuerte vínculo con las ex-Metrópolis y luego con otras Potencias dominantes que ejercieron una acción monopólica sobre el Comercio Exterior a través de los Puertos de Ultramar, los cuales servían de punto de partida para la salida de la producción local y de entrada a la importación de manufacturas y bienes de capital. Esto dejó un gran vacío entre los distantes Centros de Producción y Consumo de la Región, situación que se trasladó desde aquél entonces y a través del período independiente casi hasta nuestros días; larga etapa de la historia Latinoamericana donde primó la desconfianza y la rivalidad que alimentó las políticas geoestratégicas de preponderancia hegemónica y de seguridad nacional.

En tales circunstancias, fracasaron varios intentos y aspiraciones Latinoamericanas de alcance multilateral como el "Tratado de Cordial Inteligencia Política y Arbitraje" de 1915 entre Argentina, Brasil y Chile (llamado del ABC), la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (Tratado ALALC de 1960), etc. Recién en los albores de la década pasada con la vigencia de ALADI que agregó el concepto de Integración, sumado al fin del contencioso entre AR y BR por el aprovechamiento comercial de los ríos (1979) y la transición democrática (1983/86), surgió un marco propicio para los acuerdos de complementación que se aceleró al destrabarse la Ronda Uruguay del GATT (1986/94).

Con relación a la situación del Sector, las exportaciones basadas fundamentalmente en materias primas sometía al Transporte a la estacionalidad de la producción (cereales, café, lanas, etc.), generándose en él, por carencia de logística para su preservación y falta de un continuo flujo industrial, un deterioro creciente a lo que se agregaba un funcionamiento que era dependiente del envío de equipos y repuestos desde el exterior y que, tratándose en la mayoría de los casos de material que se caracterizaba por su obsolescencia, conformó un cuadro de ociosidad, ineficacia e ineficiencia, circunstancia que se agudizó durante las dos Guerras Mundiales de este Siglo.

Por su parte, el intercambio Intraregional era ínfimo; los informes de la ALALC, de 1966 dan cuenta que el mismo alcanzaba sólo al 8 % del valor "FOB" * de las Exportaciones ("X"), y el 11,9% del valor "CIF" ** de las Importaciones ("M"), mientras que para el mismo año, EE.UU y Canadá absorbían el 35% de las "X" totales y suministraban el 46,90% de las "M". Comparado con los valores del intercambio intrazona de la UE que entonces alcanzaba a US\$ 20.830 millones, la ALALC sólo contabilizaba US\$ 769 millones. (Ver Estadísticas en Cuadros I a II del ADEGM).

Por otro lado, en la década del 60, debido a las políticas erróneas y falta de infraestructura y medios, el 95 % del Comercio Exterior de los Países de la Cuenca del Plata se realizaba por vía Marítima, ya que después de la II Guerra Mundial los Ferrocarriles, en su mayoría a manos de Capitales Ingleses, comenzaron a perder mercado por falta de inversiones y luego al ser nacionalizados a cuenta de las acreencias acumuladas en Gran Bretaña con motivo de los suministros que esta Potencia recibiera durante aquella Conflagración a favor de los Países de la Región, su situación se hizo crítica por la falta de nuevas inversiones, a lo que se agregó una deficiente administración y la aplicación de subsidios para las Tarifas de Pasajes y Cargas.

Dentro de aquel marco, a mediados de los 80, a raíz de los acuerdos entre AR y BR, como refiere el Cap. IV, se produjo un cambio sustantivo entre las relaciones de los Países de la Subregión que condujeron a la constitución del MERCOSUR. El advenimiento de esa Integración, la estabilidad alcanzada en las variables macroeconómicas a partir del Plan de Convertibilidad argentino y otros semejantes acometidos por los PM, sumado a la apertura de las economías, la desregulación del Transporte, las privatizaciones y concesiones concretadas en el Sector, los avances en el GATT, etc, dio origen a un rápido aumento del flujo de Comercio entre los socios.

Ante la mayor demanda de Transporte para la Carga que generaba el nuevo mercado, fue el Camión en manos Privadas quien pudo rápidamente satisfacer los requerimientos en tiempo y oportunidad, con la ventaja del despacho puerta a puerta. Los Ferrocarriles debieron concesionarse primero y luego organizar sus tráficos que sólo podían responder a los trazados en buen estado y el material rodante que se encontra-

*FOB: Free on board. Precio de venta del producto en la terminal de salida para la exportación libre sobre la borda del buque, no comprende su estiba a bordo.

**CIF: Cost Insurance Freight. Precio de venta de la mercadería en el punto de entrada al país que agrega al FOB el costo del seguro y el flete.

ba en condiciones de funcionamiento a lo que se sumaban las restricciones impuestas por falta de conexiones internacionales y diferentes trochas.* Por otro lado, los nuevos permisionarios en general, salvo algunas líneas como las del Ferroexpreso Pampeano y Ferrosur Roca, priorizaron la captación del tráfico de pasajeros.

Referido al Transporte Marítimo y Fluvial, contribuyó favorablemente al desarrollo del Subsector en nuestro País la legislación dictada al efecto, como fue la Ley de Puertos 24.093/92 y su Decreto Reglamentario 817/92, que desreguló el practicaje, pilotaje, baquía y remolque, lo que tuvo un efecto muy favorable que incidió sobre la baja en los costos operativos. A su vez, los Privados y las Provincias, que se hicieron con el control de Puertos y Terminales, realizaron inversiones en infraestructura y medios, así como también introdujeron cambios estructurales y administrativos y se ocuparon de capacitar al personal. Ello insumió un tiempo que el Comercio no podía esperar, circunstancia que explica el papel que le cupo asumir al Transporte Automotor, no sin grandes costos por las distancias a salvar, el deterioro de rutas, pérdidas de vidas y material rodante por accidentes ante el aumento del tráfico y congestionamiento de los accesos, así como demoras en aduanas, exceso de peso en los vehículos y mayor impacto ambiental.

Ya se ha mencionado el gran impulso que produjo el acercamiento entre AR y BR con la firma del Programa de Integración y Cooperación Económica (PICE) entre ambos Países y los protocolos sectoriales. Posteriormente, la concreción del MERCOSUR y los acuerdos especiales como el "régimen del sector automotriz" generaron un significativo aumento en los intercambios intrazona como lo reflejan todas las estadísticas, acaecimiento propio de todo inicio en los procesos de integración regional que, en las circunstancias que antecedian al mismo y que ya se han comentado, se hizo más notorio alcanzando tasas de crecimiento que **concitaron la atención nacional, regional e internacional ante los resultados alcanzados que echaban por la borda las expectativas de un nuevo fracaso como había ocurrido con anteriores intentos.** (Las exportaciones AR a BR entre 1991 y 1996 aumentaron un 350%. Ver Estadísticas sobre la evolución del intercambio Comercial en el MERCOSUR en Gráficos N°1 a 3 ADEGM).

*Las únicas interconexiones internacionales habilitadas por este Medio a mediados de la década pasada era el de Paso de los Libres (AR) - Uruguaina (BR) entre AR - BR con trochas diferentes, a través de un puente Internacional y patio de cargas, La Quiaca (AR) - Villazón (BO) y Pocitos (AR) - Yacuibá (BO) en trocha métrica con conexión a Antofagasta en CH, a través del Paso de Socompa en la Pcia de Salta a 3.858m. snm. permitiendo el enlace Bs.As. - La Paz, Bs. As. - Antofagasta y Bs. As. - Santa Cruz y finalmente Santa Cruz (BO) - Santos (BR) a través de la conexión Corumbá (BR) - Pto. Suárez (BO).

V. 3. Facilidades del Transporte para la Carga

En los distintos Modos de Transporte a considerar, ocurre como en las economías de escala con rendimientos crecientes, es decir a mayor capacidad (volumen / peso) del Modo a utilizar, menor costo por unidad transportada. Sin embargo, se debe considerar el Valor Agregado (VA) que tenga incorporado la mercancía y su perecimiento, el tipo de bien y la oportunidad de entrega, el cuidado que requiere, su empaque y manipuleo. Se debe diferenciar entonces aquella Carga que podrá ser transportada a granel en forma masiva (granos, minerales, aceites, combustibles, etc), de aquella otra que requiere ser paletizada (puesta sobre tarimas "pallets"), la refrigerada y contenedorizada (unitarizada dentro de un contenedor).

Hay que distinguir así, dos grandes Tipos de Carga, la de tipo masivo dentro de la cual estará aquella que no requiere grandes cuidados y posee escasa diferenciación que podrá ser acumulada en los centros de producción, distribución, terminales, etc, capaz de aceptar demoras y que no tendrá incorporado prácticamente valor agregado o éste será muy bajo (*commodities*) y por otro lado la de carácter general que necesita equipos especiales para su empaque y transporte (frutas, hortalizas, pescados / mariscos, etc), mayoritariamente contenedorizada, que requiere ser preservada del manipuleo y la intemperie y que normalmente tiene incorporado un VA medio / alto.

De lo antedicho surge inmediatamente que para minimizar los manipuleos y disminuir los tiempos para la entrega, el Transporte Terrestre por Carretera es el más apto pues permite llegar prácticamente de puerta a puerta y por su mayor velocidad de desplazamiento es el que puede acortar rápidamente las mayores distancias y permite mantener la diferenciación de la carga; pero para las de tipo masivo el menor tiempo no siempre representa la mayor ventaja económica.

Considerando la variable del Tiempo, en el extremo opuesto al Camión están las embarcaciones que si bien poseen la mayor capacidad de carga, su velocidad de desplazamiento resulta la más baja; por último, en una posición intermedia entre aquél y éstas, se halla el ferrocarril cuyo itinerario está supeditado a un trazado predeterminado y es el que requiere mayor planificación dado la diversidad de trochas y variedad de concesionarios y en la región disponen de la menor cantidad de interconexiones internacionales y que en la mayor parte de los tránsitos, sus vías son utilizadas por los distintos convoyes para circular en sentidos opuestos.

Para comprender las facilidades que los distintos Medios y Modos de Transporte pueden ofrecer para la carga, se hará un breve análisis. Se ha seleccionado para ello las máximas matrices de capacidad sobre una misma mercadería que cada Modo en condiciones standard para el tránsito es capaz de admitir, y no se considerarán los accidentes de la travesía (cuestas, curvas, nivel del mar, estado de rutas y material de transporte, vías, saturación de flujos, corrientes, vientos, peajes, etc).

V. 4. La matriz de Transporte para cargas masivas a granel

Se analizará seguidamente la carga masiva a granel que es la que competirá en la HPP en el sentido N -S y en la HTP en el eje N - S / E - O. En primer término, mencionando al Transporte por carretera, el cual en base a lo acordado en el MERCOSUR a través del SGT 5, admite un peso máximo de 45 t. y estudiando las diferentes marcas y prestaciones de los rodados que ofrecen Mercedes Benz (L 1938), Scania (T113. H360), Volvo (340) y Ford (C -1722), etc en la gama de los pesados dado que se requiere recorrer grandes distancias con una relación de por lo menos 9 a 1 HP/t., la matriz típica es la del camión de dos ejes uno en duplo y acoplado de tres ejes dobles con una Tara total de 15 t., que deja en condiciones ideales una capacidad máxima de carga útil - neta- de 30 t.. En ese estado la potencia requerida es del orden de 300 HP y el consumo a 80 km./h es de 45 lts. de Diesel - Oil c /100 km.(0,015 lts./tkm.).

En el caso del Ferrocarril se ha considerado una línea nacional de trocha ancha (1,676 m.) con locomotoras General Motor, GT 22 de 2.400 HP y un peso de 100 t., con una capacidad de tracción de 2.750 t., consumiendo 9 lts. de Gas - Oil / km., que puede arrastrar un convoy de 38 vagones tolva para graneles de 20 t. de Tara y 50 t. de carga útil c/u a 60 km./h.(0,0047 lts./tkm.).

Referido a las Barcazas, construidas de planchas de hierro dobladas y soldadas en forma de paralelepípedo de fondo plano con el fin de admitir mayor carga con el menor calado registran en la HPP las siguientes dimensiones: 60 m.de largo (190 pies de eslora), 12 m. de ancho (35 pies de manga) y 3,66 m. de puntal, y tienen una capacidad de 1.500 / 2.000 t. de acuerdo al coeficiente estiba de la carga (9/12 pies de calado). El convoy típico que se considerará es el de 4 x 5 (frente x profundidad) unidades de 1.500 t. de porte c/u y un Remolcador de empuje de 4.500 HP con un consumo diario de 15.000 lts. de Gas - Oil , a una media de 10 km./h.(0,00208 lts./tkm.).

Con los datos evaluados se pueden construir Tablas comparativas para diferentes distancias donde se observan las ventajas relativas entre los distintos Modos para una determinada carga, en este caso se ha seleccionado por su trascendencia, la masiva a granel de 30.000 t. de "soja".

TABLA I

COMPARATIVA DE CANTIDAD DE VIAJES Y CONSUMO DIESEL- OIL NECESARIOS PARA EL TRASLADO DE 30.000 t. DE SOJA UNA DETERMINADA DISTANCIA en km.

| Modo/Distancia | 500 | 1.000 | 2.000 | Viajes/lts. |
|----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-------------|
| Carretero | 1.000 / 225.000 | 1.000 / 450.000 | 1.000 / 900.000 | |
| Ferroviano | 16 / 72.000 | 16 / 144.000 | 16 / 288.000 | |
| Fluvial | 1 / 31.250 | 1 / 62.500 | 1 / 125.000 | |

Fuente: Elaboración propia con información FADEAC, M.BENZ, BAP y ACBL.

Otra comparación demostrativa, puede realizarse analizando los HP necesarios para movilizar una t. de carga un km.ó lts.consumidos por tkm., como se ilustra en la Tabla II que sigue y más abajo, en las gráficas correspondientes:

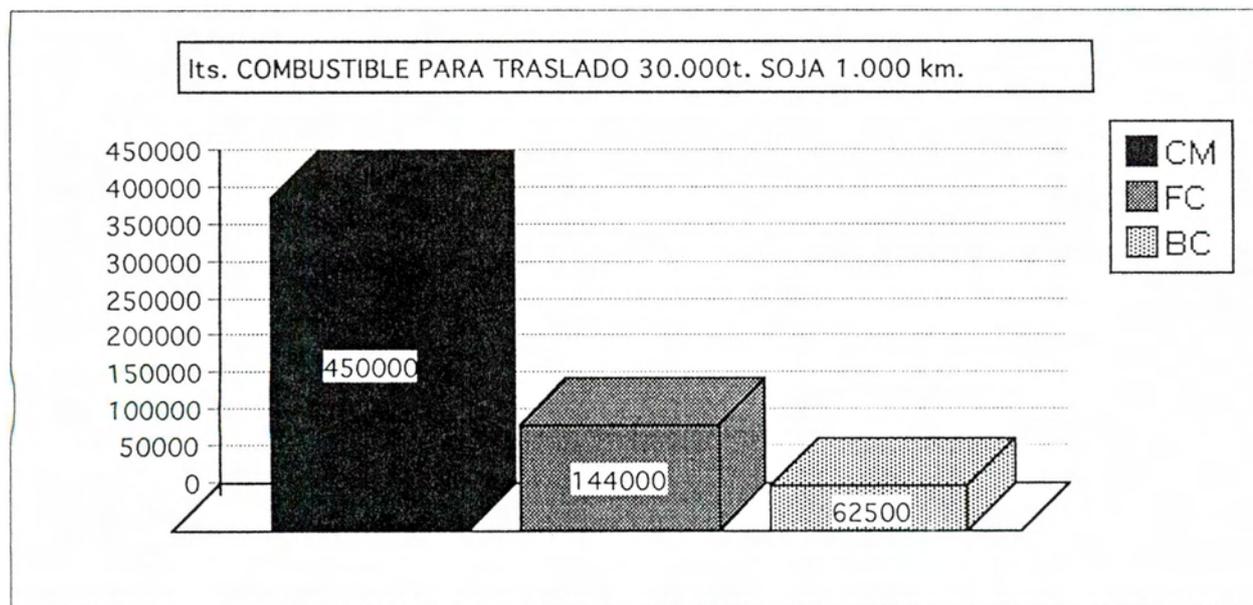
TABLA II

COMPARATIVA DE HP NECESARIOS PARA MOVER UNA t. DE CARGA UN km. y lts. DE GAS - OIL PARA DESPLAZARLA UN km. y tkm. POR t. SEGUN EL MODO DE TRANSPORTE UTILIZADO

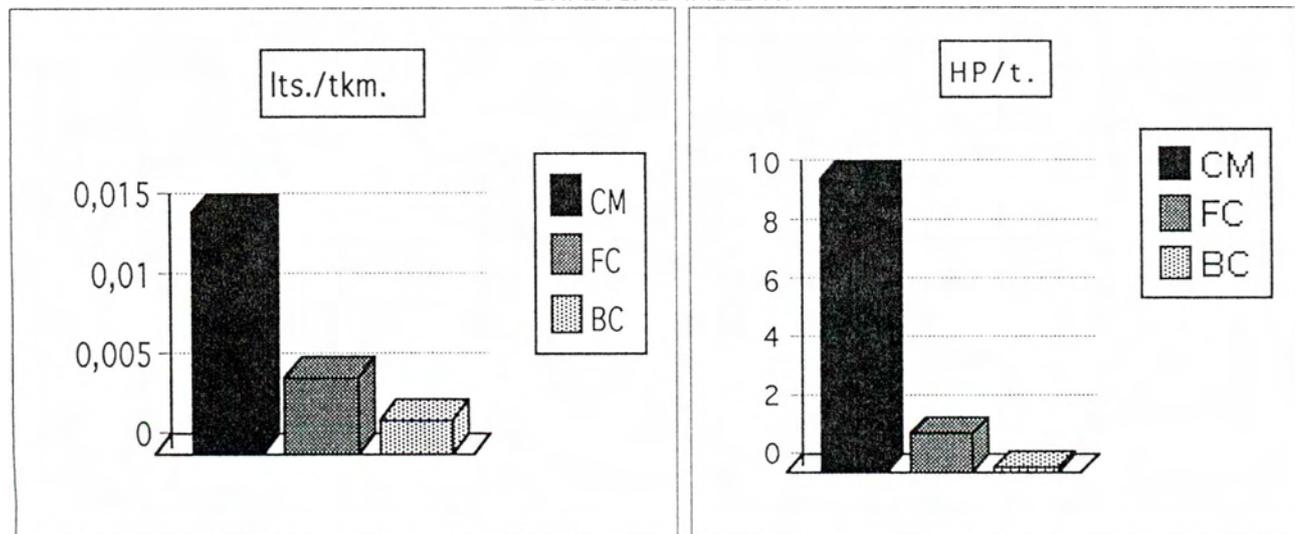
| Modo | HP/tkm. | lts./tkm. | tkm./lt |
|------------|---------|-----------------------|---------|
| Carretero | 10,00 | $1,50 \times 10^{-2}$ | 66 |
| Ferroviano | 1,26 | $4,74 \times 10^{-3}$ | 210 |
| Fluvial | 0,15 | $2,08 \times 10^{-3}$ | 480 |

Fuente: Elaboración propia con información FADEAC, M.BENZ, BAP y ACBL.

GRAFICA TABLA I



GRAFICAS TABLA II



Como era fácilmente previsible, en las Tablas I y II y sus gráficas reflejan las ventajas comparativas de las barcasas para las cargas masivas y la magnitud del ahorro de combustible que ello importa, o sea su capacidad para el transporte a granel que produce los efectos de una economía de gran escala con rangos decrecientes ya que cada unidad, con una capacidad de 1.500 t. puede trasladar la carga de un convoy ferroviario con 30 vagones o de 50 camiones con acoplado; es decir juegan el papel, como se aludió en la Introducción que antaño hacían las carretas, **transformando una Mayor Distancia Física en una Menor Distancia Económica.** CONCLUSION N°1 (V).

A las ventajas señaladas hay que agregar menor emanación de gases, inferior nivel de ruidos, descongestionamiento de carreteras, disminución de accidentes etc.; pero en los hechos, la situación es más compleja al tener que considerar entre otros los siguientes aspectos: La menor velocidad de avance, los movimientos de carga y descarga, el peaje, la disponibilidad de muelles, las facilidades para la estiba, la profundidad y el ancho del canal, el estiaje, la corriente, el viento, el falso flete por ausencia de carga en el posicionamiento, la disponibilidad de bodega, las esclusas, los cambios de matriz en los convoyes, el estado del material, la infraestructura, la reglamentación, las dotaciones, los prácticos, el mantenimiento, la inversión, el origen / destino de la carga y la competencia para ganar / mantener el mercado.

V. 5. Los Fletes en la Subregión

Se verán seguidamente algunos aspectos de la situación de las Hidrovías, las líneas ferroviarias y las carreteras que hacen que los valores obtenidos de las Tablas precedentes no se trasladan proporcionalmente a los fletes para lo cual, se tomará el caso de la "soja" que desde distintos orígenes en las zonas de cultivo de la Subregión se exporta al mercado del Atlántico Norte (Francia / Países Bajos), Mediterráneo (Turquía / Israel) y al Sudeste Asiático (Japón / Taiwan) con origen en los puertos ultramarinos del Plata (Bs. As./ ROSAFE), del Litoral Atlántico brasileiro (Paranaguá / Santos / Sepetiba) comparado con el que, partiendo desde el Golfo de México (EE.UU) zona exportadora de excedentes agroalimentarios, se dirige a los mismos destinos, desde donde las distancias difieren sustantivamente.

Los fletes que se indican no son comerciales pues esos datos se obtienen de una negociación entre el Cargador y el Transportista y están reservados a los operadores; pero la información volcada responde a la investigación personal en Empresas de Transporte y Terminales de Carga, además del seguimiento de datos editados en publicaciones especializadas, la SAGPyA y la Cámara Naviera Argentina. Además, como se indicó en el Prólogo, con el proceso de privatización y la desregulación de la economía nacional, se ha descentralizado la información disponible que se encuentra dispersa por diferentes organismos y empresas del Sector, a lo que debe agregarse que la negociación de los fletes se rige por el principio de oferta y demanda por lo que varían continuamente, minuto a minuto, razón por la cual los valores que se transcriben deben tomarse sólo como referenciales para el momento en que fueron relevados.

Analizando en primer término el traslado oceánico de cargas masivas a granel, este mercado que en nuestra Región se maneja a través del charteo de buques (*Tramping*) de distinto tipo y características, hecho que influye directamente en el flete. También incidirá en la tarifa el posicionamiento que requiere la unidad para el embarque; para lo cual se considerarán los tres Tipos de barcos que en el mercado están disponibles para esa función (*bulk carriers*), a saber:

Capesize: Son los más modernos y de mayor capacidad, desde 80.000 hasta más de 140.000 toneladas de Carga (DWT), operables para este análisis desde el puerto de Tubarão en BR y utilizado principalmente para el transporte de mineral de hierro con destino Rotterdam, estarán en condiciones de cargar granos en Sepetiba en un futuro.* Por su porte no tiene actualmente posibilidades de ingresar a las aguas del Plata.

Panamax: Son de una generación anterior al Capesize y de menores dimensiones, admiten cargas de hasta 70.000 t. (DWT) y son operables en los puertos de BR y AR, pero en la zona del Río de la Plata - ROSAFE, no admiten la carga máxima por razones de profundidad de la vía navegable que limita el calado de los buques (32 pies).

Handy: Son los utilizados normalmente en nuestras aguas por su menor desplazamiento y dimensiones alcanzando a completar alrededor de 35.000 t. (DWT).

Los valores de Charteo en US\$ al 19 de mayo de 1998 eran los siguientes:

TABLA III

VALORES DIARIOS DE CHARTEO EN US\$ DE BUQUES PARA CARGA A GRANEL

| Tipo | Costo diario | Semana anterior | Mín/Máx 1998 |
|-----------------|--------------|-----------------|---------------|
| <i>Capesize</i> | 13.000 | 13.500 | 13.500/15.250 |
| <i>Panamax</i> | 7.900 | 8.000 | 7.900/10.000 |
| <i>Handy</i> | 7.000 | 7.000 | 6.400 / 7.200 |

Fuente: Fearnleys Weekly Report. *Trade Winds*, 22 de mayo de 1998 pág.31

*Entre los proyectos considerados por BR, se planea dragar el acceso al Puerto de Río Grande a 60 pies (18,32 m.) y ampliar las facilidades en los muelles para operar con buques *Post - Panamax* y *Capesize*. Ismar Cardona, "Governo amplia Brasil em Ação", *Gaceta Mercantii*, 28 de agosto, p. A-8.

Como se puede observar en la Tabla III, los valores de charteo tienen una apreciable variación, oscilaciones que se trasladan a los Fletes. Además, de ex profeso se ha considerado que dentro de esos tres tipos de buques el de mayor capacidad, el *Capesize* dobla al *Panamax* o cuadriplica al *Handy*, proporciones que se encuentran en la realidad y como se ve los costos entre los dos últimos no siguen esa correspondencia, por lo que surge **la conveniencia de que los Panamax puedan completar la carga en la zona del Río de la Plata aumentando la productividad**. CONCLUSION: 2 (V)

Los valores de Fletes referenciales obtenidos para el traslado de cargas masivas a granel se indican más abajo en la Tabla IV y además en la Tabla V, VI y VII se observará su disminución en los últimos años, lo cual reconoce varias causales que se pueden resumir en las principales siguientes:

1. El cierre del canal de Suez durante la guerra de los *Seis Días* (1967), *Yom Kippur* (1973) y posteriormente durante la operación *Tormenta del Desierto* (1991) obligó a desviar la navegación entre el Atlántico Norte y el Océano Índico / Pacífico Norte por el Cabo de Buena Esperanza. Ello dio origen a la construcción de modernos buques de mayor tamaño que ya no pueden atravesar el canal de Panamá, *Post Panamax* y *Capesize* (el límite son los *Panamax*), que compensaron el mayor trayecto y duración de la travesía con una menor distancia económica al aumentar la productividad por la disminución del costo por unidad transportada, debido a su mayor porte, la automatización de los sistemas de navegación, carga / descarga y estiba con mejores prestaciones en la propulsión que disminuyeron el consumo de combustible y el tiempo de permanencia en puerto, así como también requieren menor cantidad de tripulantes.

2. La desregulación de los sistemas portuarios y los servicios a la navegación, así como su privatización y concesión liberó la competencia, lo cual redundó en un abaratamiento de los costos operativos de los buques por servicios más eficaces y eficientes las 24 horas del día durante todo el año, con menor cantidad de manos de estiba y por tanto disminución de tiempos de espera que, en el charteo de buques en especial, tiene una significativa incidencia debido al costo diario como se vio en la Tabla III.

3. El acondicionamiento de las vías navegables, en particular la profundización de los accesos a la zona de ROSAFE y la mejora del balizamiento, la señalización que permite una navegación más segura, con mayor carga durante todo el día a lo largo del año, tema que por su particularidad para esta investigación será ampliado más adelante.

4. Las Mayores inversiones, el aumento de la competencia en el Subsector y la aparición de los *Capesize* en los tráficos de línea (*liners*), permitieron la liberación de los buques *Handy y Panamax*, para el *Tramping* con destino a la Región, ofreciendo en consecuencia una mayor disponibilidad y capacidad de bodegas. CONCLUSION: 3 (V).

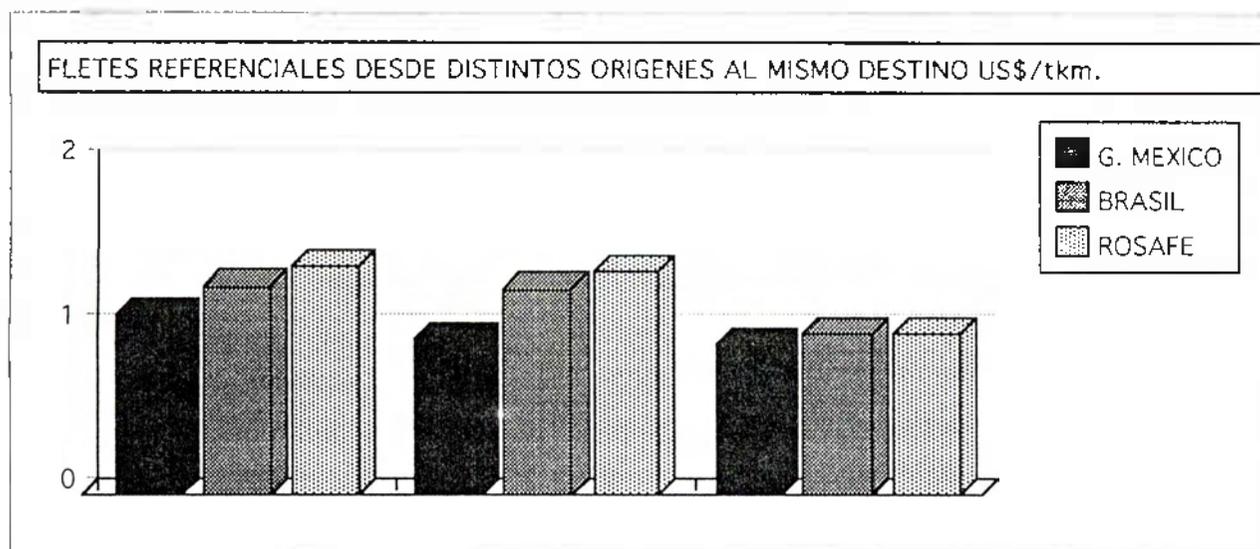
Como corolario de las causales expuestas desaparecieron o se diluyeron las "Conferencias de Fletes"

TABLA IV

VALORES REFERENCIALES DE FLETES PARA CARGAS A GRANEL DESDE DISTINTOS ORIGENES A LOS MISMOS DESTINOS EN CONDICIONES FIOS* E IGUAL APRESTO DE CARGA / DESCARGA

| ORIGEN | CARGA en 10 ³ t. | FLETE en US\$/t. | DISTANCIA en millas náut. | US\$/tkm. x10 ⁻³ | DESTINO |
|--------------|--------------------------------|---------------------|------------------------------|--------------------------------|-----------------|
| GOLFO de Mx. | 55 | 10,00 | 4.875 | 1,10 | ATLANTICO NORTE |
| | | 12,00 | 6.825 | 0,95 | MEDITERRANEO |
| | | 14,50 | 8.535 | 0,92 | PACIFICO NORTE |
| BRASIL | 55 | 13,00 | 5.535 | 1,27 | ATLANTICO NORTE |
| | | 15,00 | 6.500 | 1,24 | MEDITERRANEO |
| | | 20,00 | 11.000 | 0,98 | PACIFICO NORTE |
| ROSAFE | 35 | 16,00 | 6.235 | 1,38 | ATLANTICO NORTE |
| | | 18,00 | 7.200 | 1,35 | MEDITERRANEO |
| | | 21,00 | 11.350 | 0,99 | PACIFICO NORTE |

FUENTE: Elaboración propia con datos de mayo/junio /julio de 1998. Agencia Reuter y Trade Winds.



*FIOS: Free In-out and stowed. Libre de gastos de embarque-desembarque y estiba. Condición normal del Tramping

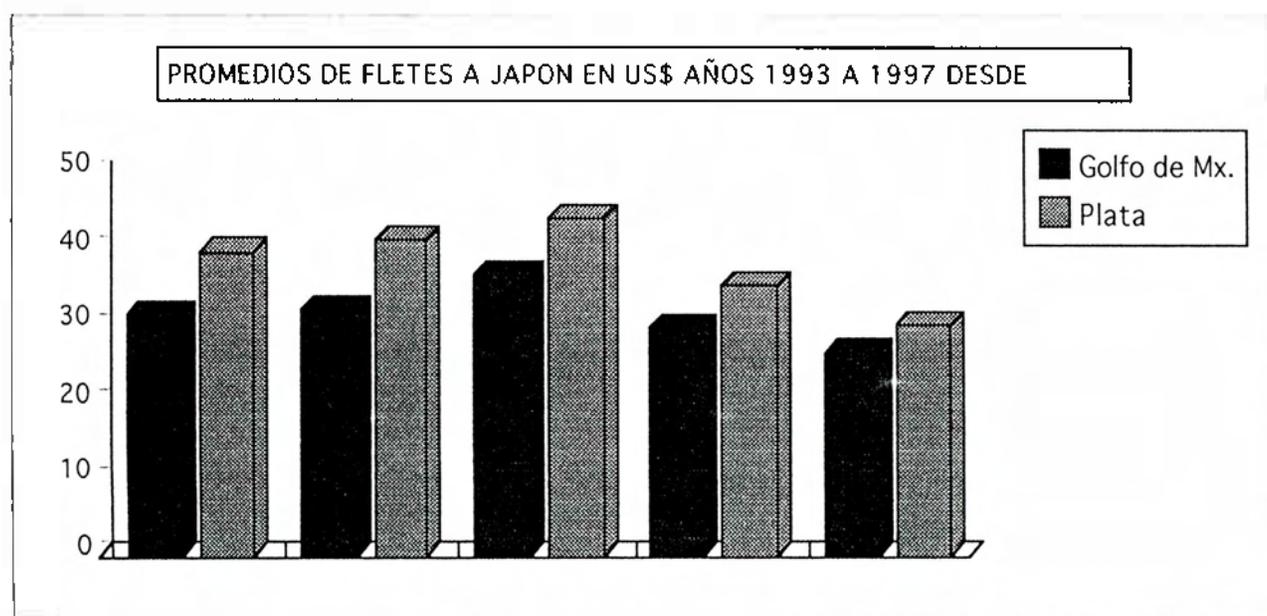
TABLA V

VALORES EN US\$ DE FLETES ORIENTATIVOS A JAPON AÑOS 1993 A 1997

| ORIGEN / AÑO | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 |
|-----------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| GOLFO DE MEXICO | 32,00 | 32,70 | 37,00 | 30,00 | 26,70 |
| RIO DE LA PLATA | 40,00 | 41,50 | 44,50 | 35,50 | 30,50 |

Fuente: SAGPyA.

GRAFICA TABLA V



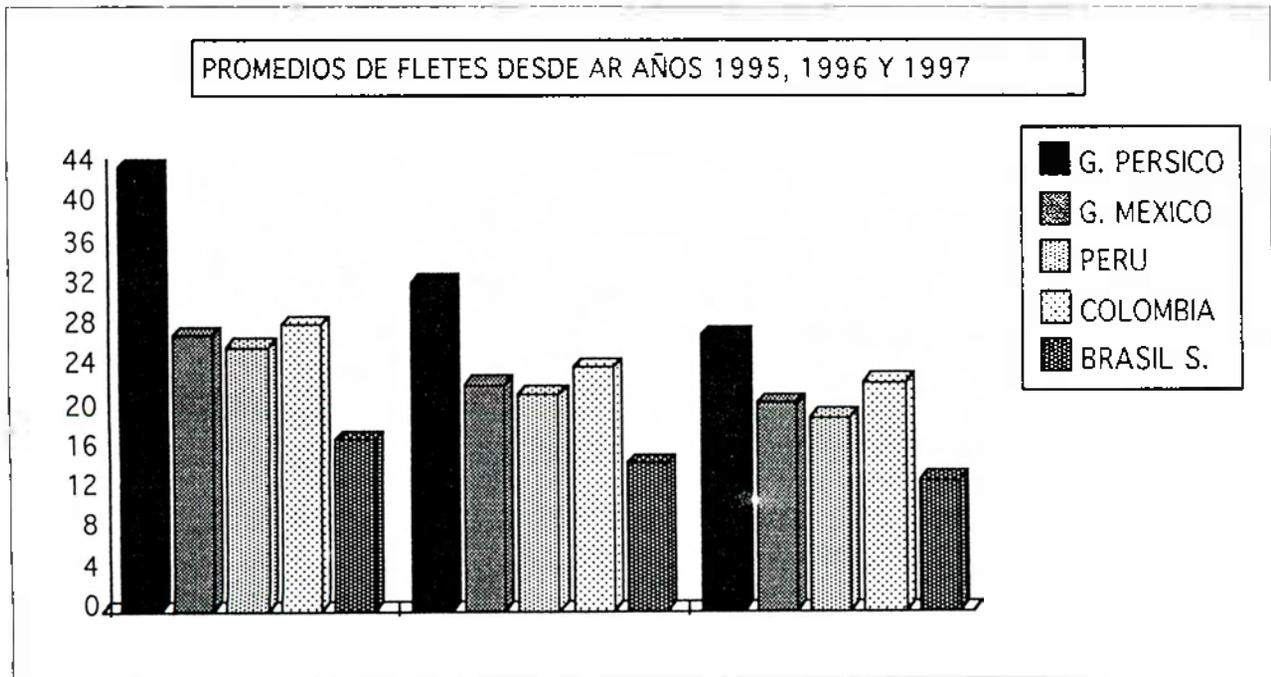
Los valores de Fletes desde el Golfo de México que se ilustran en la Tabla IV, V y sus gráficas, sirven para visualizar las diferencias con los que se registran en la Subregión, pero para su comparación se debe tener presente que aquella zona está dentro de las grandes rutas de navegación comercial servidas por *liners* y no como ocurre y se ha señalado en nuestro caso que, al estar excéntricas de los distantes centros de consumo y comercialización, son servidas por el *Tramping*, lo cual incrementa el Flete debido el costo de posicionar al buque normalmente sin carga (lastre - *ballast bonus*). Asimismo, en la zona del Plata, los *Panamax* van a completar su carga a los puertos de aguas profundas ocasionando un mayor costo; a pesar de ello, se observa la menor diferencia que se registra a partir del año 1997 por las mejoras de la vía navegable (dragado a 32 pies, balizamiento y señalización) desde ROSAFE al mar.

TABLA VI

VALORES PROMEDIOS EN US\$ DE FLETES DESDE ARGENTINA A DIFERENTES DESTINOS

| DESTINO / AÑO | 1995 | 1996 | 1997 |
|-----------------|-------|-------|-------|
| GOLFO PERSICO | 44,00 | 32,50 | 27,50 |
| GOLFO DE MEXICO | 27,50 | 22,50 | 21,00 |
| PERU | 26,36 | 21,75 | 19,50 |
| COLOMBIA | 28,55 | 24,20 | 23,00 |
| BRASIL SUR | 17,27 | 14,90 | 13,16 |

GRAFICA TABLA VI



En la Tabla VI y su Gráfica se puede observar la disminución de los valores de los fletes desde nuestro País hacia distintos destinos debido a la mayor oferta de bodegas, las mejoras en las vías navegables y en las terminales portuarias, hechos que han permitido aumentar la productividad

V. 6. Las facilidades de las Hidrovías para el Transporte de cargas masivas

A continuación se analizarán las facilidades que ofrecen las Hidrovías para Transportar la producción desde y hacia los Puertos y Terminales, en comparación con los otros Medios de Transporte.

Para el estudio se considerará la Carga masiva de "soja" desde el Centro de la Subregión, BO (SZ), BR (MT y MS) y PY. En AR dado las distancias a considerar desde las zonas de producción a las de procesamiento (*crushing*) y embarque (ver regiones de producción de soja en Mapas N°12 y 13 ADEGM) las mismas por su cercanía son servidas por el Transporte Automotor (Prov. Córdoba y Sta. Fe) o bien por el Ferrocarril de trocha ancha y angosta que desde el NOA recoge la cosecha con destino a los puertos ultramarinos de ROSAFE, ni tampoco se analizará la situación de UY dado su escasa participación en este mercado, así como las cercanías de las zonas de recolección de las cosechas a los puertos de Nva. Palmira, Montevideo y Río Grande. Asimismo, cabe consignar que se referirán pero no se incluirán aquellos estudios realizados por otros autores. (Ver resumen ejecutivo en Informe MERCOSUR Julio - Diciembre de 1987, BID, INTAL, Año 2 N°3, pp. 43 - 46)*.

La producción masiva del NOA encuentra limitaciones para trasponer los pasos de Jama, Sico y Socompa por medios Terrestres a través de la cordillera ya que las altas cumbres y las cuevas restringen la capacidad de carga de Camiones y Trenes para alcanzar los puertos del Pacífico; situación que por las mismas razones que como se verá más abajo afecta a BO. De allí el interés de BR por los corredores interoceánicos del Centro y Sur de la Región y el *Mercotren*.

Cabe consignar que las redes de los Ferrocarriles de AR que cubren el NOA como el NCA (ex - Mitre) en trocha ancha está siendo utilizado con material rodante propio por la Empresa La Alumbra que explota una mina en la Prov. de Catamarca. Los embarques de concentrado de cobre con destino a Europa y el Lejano Oriente se realizan por el Puerto de Gral. San Martín al norte de Rosario. Con el mismo criterio, las Provincias septentrionales del NOA están reclamando por asumir la concesión del Ferrocarril Gral.

* Ver: J. Félix Sant' Anna, *Integración en el Sector Transporte en el Cono Sur - Transporte Terrestre*, BID -INTAL, Bs. A., 1997. Martín Sgut, *ib.* - *Puertos y Vías Navegables*. Ian Thomson, *ib.*, *Los ferrocarriles y su contribución al comercio internacional*. Jorge L. Rodríguez Zía, *Puertos Precisos - La gran Hidrovia PPP*, Biblioteca del Oficial, Bs. As., Círculo Militar, 1993. Gómez-García Vincent, *Corredores Interoceánicos e Integración de la Economía Mundial*, UDA PEX, La Paz, Bolivia, ILDIS, 1997.

Belgrano en trocha angosta para llevar su producción hacia Formosa, Barranqueras y ROSAFE sobre la HPP para desde esos puertos alcanzar al mercado interno y externo.

También por la HPP baja desde BO y BR el mineral de Hierro y Manganeso que es desembarcado en Formosa con destino Salta y en San Nicolás hacia las Plantas de la Empresa SIDERAR. El traslado por convoyes fluviales del mineral de He. sale más económico que los de granos porque son transportados en barcazas que no requieren reparos (US\$ 14/t. desde Pto. Curvo/ Ladario, BR a San Nicolás -0, 009 US\$/tkm.-).

Los fletes de minerales y graneles podrán reducirse alrededor de 20% al finalizarse las obras que eliminen las restricciones para asegurar la navegación continua en matrices de 5x5 y aumente la oferta de bodega con la incorporación de nuevas empresas de navegación fluvial. Debe considerarse además que por lo general las barcazas navegan aguas arriba sin carga duplicando la distancia a navegar, costo en lastre contra la corriente de bajada que será transferido al cargador, excepción que se dio cuando se llevaron desde AR los tubos hasta BO para el tendido del gasoducto hacia BR.

Para el resto de los países de la Cuenca considerados, BO, BR y PY, la zona de producción se encuentra próxima al curso del río Paraguay en la HPP y en el Alto Paraná sobre ambas Hidrovías, presentándose para su Transporte, las siguientes condiciones:

1. Situación de Bolivia.

1.1. Para acceder a la HPP desde Central Aguirre y Pto. Quijarro, en el Dpto. de Sta. Cruz de la Sierra (SZ), es necesario atravesar el canal Tamengo que comunica la Laguna Cáceres con el río Paraguay (ver Gráfico N°5 ADEGM), lo que restringe el paso de los convoyes por su estrechez y profundidad por lo que es necesario dragar, *actividad en ejecución e impugnada por ONG de grupos ecologistas y falta de obras (dragado, balizamiento y señalización) en el tramo de la Hidrovía Corumbá (BR) - Asunción (PY). En lo que hace al sector de la Hidrovía Asunción - Santa Fe, en octubre próximo se iniciarían los trabajos para que el canal navegable tenga 90 m. de ancho y asegure 10 pies de calado para la navegación durante las 24 horas del día todo el año.

* Esta obra, realizada a través de un acuerdo bilateral entre AR y BO, estuvo demorada desde abril de 1997 a marzo de 1998 por las trabas que puso BR debido a problemas de impacto ambiental. Superados esos inconvenientes los trabajos fueron finalizados en agosto del cte. año, dragándose un canal de acceso de casi 10 km. de extensión que permite la navegación de convoyes de barcazas en matrices 4 x 4 y 9 pies de calado para operar desde Puerto Quijarro y Arroyo Concepción

1.2. Limitaciones para desarrollar Pto. Busch sobre la margen izquierda del río Paraná por inadecuadas características de la zona (bañados) y falta de comunicación terrestre con SZ (Rutas y vías).

1.3. Dificultades de acceder hacia los Puertos del Pacífico por carencia de infraestructura para los Medios Terrestres y el perfil topográfico de la travesía. (Ver Gráficos N°6 y 7 ADEGM).

1.4. Limitación para alcanzar los puertos sobre el Atlántico o Pacífico por escasa disponibilidad de líneas Ferroviarias. (Pto. Suárez - Corumbá - Santos y Sta. Cruz - Yacuiba; Rosario ó Antofagasta. (Ver Gráfico N°23 en ADEGM).

2. Situación de los Estados de Mato Grosso y Mato Grosso do Sul

Desde Corumbá o Ladario, caben las mismas consideraciones hechas respecto a BO; y desde allí al Norte, hasta Cáceres, la situación es como se indica:

2.1. La navegación por la HPP está muy condicionada por el Pantanal, la profundidad y el ancho del canal, su sinuosidad y radios de curvatura, la falta de infraestructura, balizamiento, señalización y comunicaciones, a lo que se agrega el período de estiaje (mayo a diciembre), por lo que sólo es navegable con seguridad durante el día en los períodos de aguas altas (enero a marzo) que coincide con la época de la salida de la cosecha de "soja", en pequeños convoyes de 2 x 2 ó menores con un remolcador de 400/600 HP empujando barcazas de 500. de carga c/u.

2.2. Los Medios de comunicación Terrestres son escasos y precarios, pero **la llegada de FERRONORTE al comienzo del próximo Siglo, a través del proyecto de interconectar el Centro Oeste de BR a sus Puertos en el Atlántico con moderna infraestructura e incorporando nuevo material rodante, permitirá emplear convoyes de cien vagones traccionados por locomotoras Diesel de 4.400 HP operando en tándem, capaces de arrastrar 10.000 t. de carga dispuestas en tolvas de aluminio, lo que posibilitará alcanzar por ese Medio desde MT y MS el puerto de Santos, donde se completarán los *Panamax* y el de Sepetiba que dispondrá de facilidades para operar con los *Capesize*, lo que dejará a la navegación fluvial del tramo superior de la HPP (Cáceres- Corumbá) fuera de competencia; tal es así que el estudio: *Evaluación del Impacto Ambiental del Proyecto de la Hidrovía Paraguay Paraná de la***

Consultora Taylor - Golder - Consular - Connal, de febrero de 1997, en esas condiciones no prevé la circulación de convoyes; hecho que teniendo en cuenta la menor capacidad de las barcazas que pueden navegar en las condiciones que se dan en la actualidad en ese tramo, se comprenderá a la luz de los Datos de las Tablas I y II, que ese Ferrocarril en la zona considerada tendrá ventajas competitivas sobre los otros Modos de Transporte.* CONCLUSION N°4 (V). (Ver Gráficos N°8 y 9 y Mapa M°15 ADEGM).

3 Situación de Paraguay.

En cuanto a PY le caben las siguientes consideraciones referidas a la zona de producción de "soja" ubicada entre los cursos de los ríos Paraguay y Alto Paraná:

3.1. La cosecha puede ser transportada hacia Concepción y Asunción sobre el río Paraguay y Encarnación, Ciudad del Este y Hernandarias en el Alto Paraná. Desde esta última localidad al norte de Itaipú, puede acceder a Todos los Modos de Transporte y salir hacia ambas Hidrovías con lo que puede alcanzar todos los Puertos ultramarinos considerados en esta Tesis a través de distintos Medios. Además, con **el proyecto del tendido de la línea de FERROESTE hasta Guaira y Foz do Iguaçu sobre la margen izquierda del río Paraná y Concepción sobre el río Paraguay, tendrá la posibilidad de conectarse a través del ferrocarril con el Puerto de Paranaguá al haberse finalizado en esta línea la conexión Cascavel / Guarapuava. Asimismo desde la margen izquierda de aquel río por camión se puede llegar a Pedro Juan Caballero (PY) - Ponta Porá (BR), desde donde vía Campo Grande o Dourados se conecta con el Puerto de Santos en trocha métrica** (Ver Gráficos N°8, 16 y 17 y Mapa N°15 ADEGM).

V. 7. La navegación en las Hidrovías Paraguay - Paraná y Tietê - Paraná

Antes de analizar en forma comparativa los Fletes que surgen del procesamiento de los datos relevados de los distintos Modos de Transporte, resulta necesario exponer sucintamente la situación actual sobre la navegación de las HPP y HTP:

*FERRONORTE S.A., donde participa el grupo Itamarati del cual forma parte el llamado "Rey de la Soja" Olacyr de Moraes, se asoció a NOVOESTE S. A., concesionaria de la malta Oeste de la Red Ferroviaria Federal (RFFSA). Ver: Ferronorte põe cidade nos trilhos y Ferronorte une-se á Novoeste, *Gaceta Mercantil*, 6/7, 13/14 y 24 de junio de 1998. Además, este Proyecto de vital importancia para la Región de Centro - Oeste brasileiro se encuentra en plena ejecución, habiéndose inaugurado recientemente el puente Ferrovial sobre el Alto Paraná entre Santa Fe do Sul (SP) y Aparecida do Toibada (MS).

Ubirajara Alves, "Paraná liga oeste ao porto", *Gazeta Mercantil*, 28/5/98. Conexión Cascabel - Foz do Iguaçu, *R/ELES*, Año 6 N° 41, Mayo de 1988, p. 21.

1. HPP

Considerando en primer término las facilidades que brinda la HPP, para el traslado de la producción masiva, la vía fluvial ha sido dividida en cuatro tramos en función de las características que presenta para el tráfico de convoyes.(Ver Mapa N°8 ADEGM).

1. 1. **Tramo Cáceres - Corumbá, 680 km.**: Afectado fundamentalmente por el ecosistema del Pantanal, de lecho inestable, baja profundidad (1,80 /2,00 m.) muy sinuoso y de escasa pendiente que determina una velocidad muy moderada de la corriente, con radios de curvatura, pasos críticos, períodos de estiaje, balizamiento inadecuado y sin infraestructura apropiada para el control del tráfico (comunicaciones, radar, control satelital, etc); la navegación queda circunscripta a los períodos de luz, buena visibilidad y aguas altas (meses de enero a marzo). En esas condiciones, la matriz del convoy de empuje puede ser de 2 x 2 (dos barcasas de frente por dos de fondo), con 500t. de carga c/u. y un Tiempo de Tránsito de alrededor de un mes (incluye carga y descarga).

1. 2. **Tramo Corumbá - Asunción, 1140 km.**: Mejoran las condiciones generales para la navegación respecto del sector anterior y la misma resulta relativamente fácil durante todas las épocas del año a pesar de algunas carencias; quedan además algunos pasos críticos en períodos de aguas bajas (noviembre a enero). Al reducirse la altura de las aguas en períodos de estiajes el calado de las embarcaciones se reduce a 8 pies y se observan algunos afloramientos rocosos a los que se debe dar prudente resguardo; asimismo, a la altura del km. 2.630 el puente Mariscal Dutra dificulta la navegación de grandes convoyes. La matriz de barcasas de los convoyes puede alcanzar 4 x 4 y su capacidad de carga se puede incrementar a 1.200 t. c/u. por lo que requieren de un remolcador para el empuje de mayor potencia, 2.800/3.200 HP.

1. 3 **Tramo Asunción - Santa - Fe, 1040 km.**: Aguas abajo continúan aumentando las facilidades para la navegación y durante la mayor parte del año se encuentra una profundidad mínima de 3,30m (10 pies), excepto los 50 km. que median entre punta Ytápirú y Asunción, trayecto en que la altura de las aguas puede llegar a menos de 2,00 m. en estiajes ordinarios, y menos de 1,5 m. en los extraordinarios. Frente a la desembocadura del río Bermejo durante las grandes crecidas el material sólido que arrastran sus aguas puede ocasionar embancamientos del cauce lo que ocasiona fuertes correntadas y violentos remolinos. Cerca de Confluencia, el régimen fluvial pasa a estar influenciado por el del río Paraná lo que origina remansos de gran amplitud y altera el ciclo anual de altura de las aguas al norte y sur de esa convergencia.

En este tramo se espera iniciar en el mes de octubre próximo la ampliación de las obras realizadas en la parte inferior de la Hidrovía, para lo cual ya nuestro País ha firmado con PY los acuerdos respectivos (23 de junio 1998) para que la vía navegable tenga un ancho de 90m y una profundidad mínima de 3,30m. (10 pies) así como el correspondiente balizamiento, incluyendo además el monitoreo ambiental.

Actualmente, el Reglamento en vigor que legisla sobre el dimensionamiento y configuración de los convoyes en la HPP (ver Documento N° 16 ADEGM), permite operar en el sector la típica de 4 x 4 ó 4 x 5, pero debido a las colisiones acaecidas contra los pilotes del Puente General Belgrano (Resistencia - Corrientes), actualmente para atravesarlo se restringe la longitud del convoy a 240 m. durante el día y 180m. por la noche. Asimismo, se han firmado los acuerdos para que las obras a realizar incluyan el tramo desde Confluencia (km. 1240) hasta Puerto Iguazú (km. 1927) por el Alto Paraná.

Respecto de este segmento de la vía navegable, se debe tener presente que además de las obras a realizar, en el Alto Paraná hay que atravesar los gálipos de la represa de Yaciretá (27 m. x 270 m. x 5 m.) lo que impone el desarme y armado de los convoyes. Se debe considerar además que esa represa no alcanzó aún la cota de embalse operativo de 83 m, y que está pendiente la futura construcción de la represa de Corpus aguas arriba, con lo que se conformará un sistema hidroeléctrico de obras en cascada cuya operación deberá estar coordinada con Itaipú a fin de mantener un nivel de las aguas que asegure la navegación continuada, hecho que no se da con la actual cota de aquella represa (76 m.).

Las obras de dragado, balizamiento y señalización a realizar no demandarán "peaje", dado que el costo de implantación y mantenimiento, será asumido por nuestro País con cargo a Rentas Generales; circunstancia que como se verá seguidamente difiere con la situación del tramo inferior de la HPP.

1. 4. **Tramo Santa Fe - Nueva Palmira, 540 km.:** Este sector ya se encuentra concesionado y asegura una canal navegable de 100 m. de ancho y 32 pies de calado durante las 24 horas del día a lo largo de todo el año por lo que permite el acceso de buques de ultramar a través de los canales del Río de la Plata.

Las distintas posibilidades para la navegación de convoyes de barcazas en la HPP se resume en la Tabla que sigue:

TABLA VII

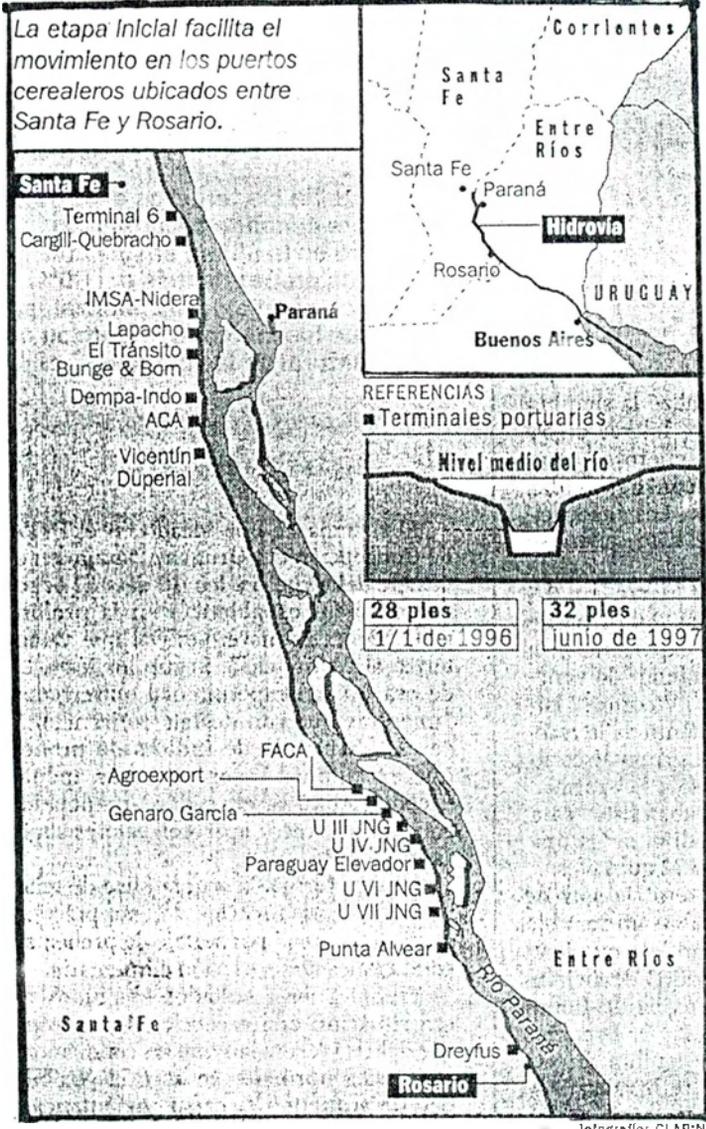
CARACTERISTICAS DE LAS MATRICES DE CONVOYES EN LA HPP

| TRAMO | Cáceres - Corumbá | | Corumbá - Asunción | | Asunción/Iguazú - Nva. Palmira | |
|---------------------|----------------------|---------|-----------------------|-------------|--------------------------------|-------------|
| Características | Barcaza - Remolcador | | Barcaza* - Remolcador | | Barcaza - Remolcador | |
| Largo/ Eslora en m. | 6,5 | 5,2 | 59,47 | 26 | 59,47 | 32 |
| Ancho/Manga en m. | 2,5 | 2,8 | 10,67 | 8,5 | 10,67 | 8,5 |
| Calado en m. | 1,2/1,4 | 1,2 | 2,75 | 2,5 | 3,65 | 2,8 |
| Capacidad en t. | 500 | --- | 1.200/1.500 | --- | 1.500 | --- |
| Potencia en HP | --- | 400/600 | | 2.800/3.200 | --- | 3.600/4.200 |
| Matriz | 2x1 / 2x2 | 1 | 4x4 / 4x5 | 1 | 4x4 / 4x5 | 1 |

Fuente: Elaboración propia a partir de información de ACBL y Del Bene.

En este Sector la navegación está sujeta al llamado "peaje" para su mantenimiento el cual está constituido por dos rubros, el de balizamiento (Tb) y el de dragado (Td), tasa que se cobra en función del tonelaje de registro neto de las embarcaciones (TRN), según el porcentual utilizado del canal, al atravesar los buques las distintas secciones en que está dividido el tramo. Interesa saber que las embarcaciones que calan menos de 15 pies por aplicación del coeficiente mínimo, no quedan comprendidas dentro del pago de la Td, hecho que es lógico en la medida que para ese calado, el río cuenta naturalmente con esa profundidad a lo largo de todo el año (Ver secciones de Peaje en la HPP en Gráfico N° 10 ADEGM).

Las obras que permitieron alcanzar ese estado de la vía navegable tuvieron un impacto muy favorable sobre los puertos privados del área de ROSAFE y fue ejecutado en dos fases por la Empresa Hidrovía S.A. de la firma belga Jan de Nul, adjudicataria de la licitación internacional. En un primer momento, cuando se alcanzaron los 28 pies (8,55m), el primero de enero de 1996, el costo no fue trasladado a la navegación pero si cuando desde esa profundidad llegó a los 32 pies (9,75m) entre el km. 460 y el océano y 22 pies (6,71m) entre los km.460 y 584 a partir del 1º de junio de 1997, situación que es ilustrada en la infografía de la página siguiente:



Esa profundización, el balizamiento y señalización de la vía navegable, permitió que los buques con ese calado pudieran desplazarse con mayor seguridad durante las 24 horas del día todo el año, lo que sumado a la operatoria alcanzada por los puertos y terminales en manos privadas no sólo redujo las esperas y disminuyeron los tiempos muertos, sino que permitió un mayor completamiento de bodega en los buques que, en el caso de los *Panamax*, promediando por cada 150 t. de carga una pulgada que el barco se sumerge, a cada pie de inmersión corresponden aproximadamente a 1.800 t. más de porte, lo que sumado a la desregulación de los servicios (practicaje, remolque, etc) y la libre competencia, produjo un fuerte impacto en la comercialización de los productos exportados a través de la zona de ROSAFE desde donde sale el 70% de la carga de granos, aceites y subproductos con destino a la exportación, zona que fue elegida también por la Empresa Minera La Alumbra para sacar su producción desde Catamarca vía Tucumán y desde esa ciudad por ferrocarril hacia la Terminal 6. El car-

gamento masivo de mineral desde allí, entre otros destinos, es enviado a Japón **corroborando nuevamente que la Mayor Distancia Física entre aquél Origen y su Destino final es la Menor Distancia Económica.**

A la profundización del tramo inferior de la HPP se sumó la mayor oferta de bodega del tráfico marítimo lo que, en su conjunto, redundó en una importante baja de los fletes. Así por ejemplo, cuando la vía navegable admitía un calado máximo de 22 pies la tonelada a granel desde ROSAFE a Rotterdam valía US\$ 26/t. y actualmente con la profundización junto a la mayor oferta de bodega ha descendido a US\$ 18/t., se podrá mensurar la magnitud que ello significa para embarques del orden de 30.000.000 t. de granos y subproductos que se exportan desde esa zona.

Se debe tener en cuenta además que, de acuerdo a los términos de la licitación expresados en el Anexo I al Decreto 863/93, las obras para permitir la navegación con calados de 22 pies hasta Santa Fe y 32 pies a Gral. San Martín, implican una mayor profundización de la vía navegable para prevenir los efectos del hundimiento de los buques transitando en aguas estrechas (*squat*), fenómeno conocido y mensurable que se acentúa proporcionalmente al cuadrado de la velocidad y la menor relación manga del buque / ancho del canal que, en el caso de un *Panamax* de 200 m. de eslora, 100 pies de manga y 32 pies de calado a 8 nudos (millas náuticas/h.) puede alcanzar hasta tres pies (1,10 m.), magnitud que teniendo en cuenta los efectos sobre la capacidad de carga (5.400 t.) tiene una significativa importancia a lo largo de la navegación restringida desde ROSAFE hasta el océano (700 km.), ya que afecta el gobierno del buque a lo largo de casi cincuenta horas que insume el trayecto. Ese riesgo se potencia al cruzarse dos unidades, al que se suman otros efectos conocidos por nuestros hábiles prácticos, situación que no se da en los puertos oceánicos de BR, así como tampoco la mayor incidencia del menor empuje de sustentación debido a la diferencia de pesos específicos entre la aguas dulces del Plata y saladas del mar que para un *Panamax* puede llegar a marcar una nueva diferencia de hasta un pie en el calado. (Ver Gráfico N°25 ADEGM)

De acuerdo a lo antedicho y teniendo en cuenta que por seguridad se debe dejar como mínimo de un pie de agua bajo el casco, en la exportación de treinta millones de t. de granos, subproductos y aceites que saldrán por el Plata de la cosecha 97/98, son miles de toneladas de falso flete que habrá que pagar sobre los *Panamax*, costos que serán trasladados al Cargador y que éste seguramente descontará a los productores.

Cabe hacer notar también, que las profundidades de la vía navegable están referidas a la altura cero del canal por lo que las mareas en el Río de la Plata y las crecidas de los ríos por las mayores lluvias estivales, como la que afectó nuestro litoral a comienzos de 1998; permitió que los *Panamax* salieran con más carga, pero ese fenómeno también trajo como jangadas enormes camalotes que alcanzaron el Puerto de Bs. As. y arrastraron a su paso muchas boyas causando inconvenientes a la navegación.

No será analizado en esta investigación el Proyecto del Puente Bs. As.- Colonia, pero debe tenerse presente que esa obra determinará a través de su traza el eje del canal principal de navegación del Río de la Plata agregando una nueva limitación que se sumará al efecto *squat* y la menor sustentación en agua dulce. Además, los buques al entrar y salir con sólo un pie de margen bajo el casco (revancha), cuando en general la norma internacional es del 10% del calado, o sea 3 pies bajo la quilla para 30 pies de calado, se agregará durante los cruces la reducción a la mitad de la razón ancho del canal / manga del buque (100 pies/100 m. a 200 pies/100m. ancho del buque - manga / ancho del canal). En esas condiciones, si bien aquella obra prevé un canal navegable de 400 m. de ancho y un gálibo vertical de 65 m., se podrá comprender la crítica situación a que estará sometida la vía navegable para los buques de gran porte y la restricción que impone para encarar otros emprendimientos. (Ver Gráfico N° 11 en ADEGM).

Para el mantenimiento de las obras de dragado, balizamiento y señalización **además de lo recaudado en concepto de "peaje" por Hidrovía S. A.,* se suman cuarenta millones de US\$ que son aportados por el Tesoro Nacional por los diez años que dura la concesión - renovables-; por ello y teniendo en cuenta la decisión del Gobierno Nacional de afrontar los costos de implantación y mantenimiento de las obras desde Sta. Fé al norte, hasta Asunción e Iguazú, sin cobrar "peaje" surge que se está subsidiando al transporte fluvial por la Hidrovía, como ocurrirá con las obras requeridas en aguas del río Uruguay, a través de otro acuerdo a celebrarse entre AR y UY a fin de mejorar la navegación en el tramo comprendido entre Nva. Palmira y Salto Grande (Concepción del Uruguay 23 pies, Colón 17 pies y Concordia 12 pies, ver Gráfico N° 10 ADEGM). CONCLUSION N° 5 (V).**

* Sobre 30 millones de toneladas a una media de US\$ 200 la t. son 6.000 millones de US\$ de exportaciones; una tarifa de US\$ 20/t., son US\$ 600 millones de fletes y US\$ 30 millones en concepto de peajes.

control ejercido por los respectivos Gobiernos apoyadas por la venta y concesionamiento de sus activos.

Este nuevo derrotero de las relaciones entre los Socios ,en un clima internacional de distensión ante el fin de la Guerra Fría que contribuyó a estimular los acuerdos comerciales de alcance multilateral a nivel del GATT, se tradujo en significativas tasas de crecimiento en los intercambios y una rápida expansión de la actividad económica que en la Región, por la magnitud alcanzada, concitó la atención en todos los ámbitos y atrajo la inversión.

En esas circunstancias, la extensión del amplio mercado multiplicó las distancias lo que sumado a su excentricidad respecto a los Países centrales puso en evidencia los elevados costos del Transporte ante la falta de una adecuada infraestructura, la insuficiencia de interconexiones y la carencia de una legislación acorde. Ante esa situación, los integrantes del MERCOSUR volvieron su atención hacia las facilidades que brindan los ríos para la navegación fluvial en el traslado de mercaderías a bajo costo entre los alejados centros de producción, consumo y distribución con el fin de comercializar en condiciones competitivas la abundante producción agroalimentaria y extractiva de la Subregión de ventajas comparativas factoriales.

Así, la iniciativa propiciada por Brasil para llevar adelante un acuerdo multilateral entre los Países Miembros de la Cuenca del Plata para desarrollar una vía navegable a través de los Ríos Paraguay - Paraná, desde Pto. de Cáceres en el estado de Mato Grosso (MT), hasta el de Nueva Palmira en la República Oriental del Uruguay (UY), en proximidades de la desembocadura del Río homónimo en el Plata, a lo largo de 3.300 km., para facilitar la salida de la producción granaria, fundamentalmente de "soja", cuya siembra extiende por el planalto, satisfacía también los intereses de los ribereños, en particular de los Estados mediterráneos de la Cuenca que tanto habían pujado por una salida al mar. Por ello, la propuesta tuvo una rápida acogida y contó con el beneplácito de todos los integrantes.

El Acuerdo de Transporte Fluvial alcanzado para la Hidrovía Paraguay - Paraná (HPP) y su pronta concreción tuvo una favorable repercusión que se reflejó en la llegada de ingentes inversiones para apoyar el desenvolvimiento del tráfico fluvial y el asentamiento ribereño de nuevos polos de desarrollo. Las obras de dragado, balizamiento y señalización correspondientes a la primera parte del Proyecto llevadas a cabo por

nuestro País, permitió la navegación continua en el tramo inferior de la Hidrovía. El sensible aumento de la profundidad de la vía navegable permitió aumentar la carga de los buques ultramarinos, que junto a la iniciativa Privada en Puertos y Terminales alentadas por la desregulación del Subsector mejoró el ritmo de carga y disminuyeron los tiempos de espera. Ello coincidió con un incremento sustantivo de los precios agrícolas en el mercado internacional ante el aumento de su demanda que resultó favorecida por la depreciación del dólar frente al marco y el yen, ya que alteró los precios relativos de la producción de la Subregión atada a las monedas domésticas ancladas con esa divisa, lo que sumado a una mayor oferta de bodega, se tradujo en un importante impacto económico para los PM de la Cuenca del Plata, creando nuevos estímulos para mejorar la productividad.

Pero la continuación de las obras a realizar aguas arriba en el río Paraguay y el interés por articular la totalidad del sistema fluvial del Plata ante los resultados alcanzados requiere de estudios más profundos y nuevas inversiones que permitan a través de los ríos llegar al corazón de la región, particularmente a los Estados del Centro - Oeste de BR donde se desarrolla un ambicioso plan para la extensión de la frontera agropecuaria y a las proximidades del gran São Paulo en el mayor mercado brasileiro. Pero este proyecto tropieza con el delicado ecosistema del Pantanal y se enfrenta al salto de Itaipú. En este sentido, los análisis y estudios llevados a cabo hasta el presente, junto a otros informes que se están recogiendo, indican la aptitud de las obras pero arrojan serias dudas sobre su factibilidad y aceptabilidad y en estas circunstancias surgen dudas sobre la posibilidad materializar su ejecución.

Sin embargo, las restricciones del Pantanal y la limitación que impone la represa de Itaipú no han impedido el desarrollo del tráfico fluvial de barcazas que cada vez con mayor frecuencia transitan los tramos que se van habilitando en las respectivas Hidrovías debido a la bondad de sus prestaciones para atender el creciente tráfico de cargas que genera la comercialización de la producción primaria y extractiva de la Subregión.

Brasil que fue el impulsor del Acuerdo a comienzos de la década pasada y llevó a cabo los primeros estudios para su concreción, tiene además importantes intereses en la empresa a fin de posibilitar su desarrollo. Pero en el Plan que ha lanzado al final de este Siglo con vistas al próximo milenio - *Brasil em Ação* -, se pueden identificar otros importantes emprendimientos que, en lo atinente al Sector Transporte, tienden a im-

plantar y mejorar la infraestructura de una vasta red vial, ferroviaria e hidroviaria, presentando varias alternativas para vincular a todas las regiones entre sí y facilitar sus conexiones con el exterior, proyecto que da cuenta de la trascendencia que ello importa para el desenvolvimiento de su economía ya que entre otros aspectos busca reducir los costos de traslado desde la región Centro - Oeste para insertar su producción primaria competitivamente en el comercio internacional.

En ese devenir y con el avance de la Integración, convergente con el proyecto Hidroviario, se fueron presentando una serie de inconvenientes con vistas a concretar sus objetivos. Esos problemas y otras desavenencias que fueron surgiendo entre los PM han sido resueltas hasta el presente con los mecanismos y la impronta instituida por el MERCOSUR, es decir a través de la concertación Política entre sus Gobernantes dentro de la alternancia en la Presidencia del Consejo del Mercado Común (CMC) con la activa participación de los Jefes de Estado. Pero ese modo de acción permite que se inserten las decisiones impulsadas por los dos socios mayores de la integración sustentadas por la posición dominante de su geografías y sus economías más desarrolladas al disponer de mayores recursos para el mejoramiento de aquella vía de comunicación. Esas actitudes, dentro del proceso de integración, se alejan del espíritu y la letra de los Acuerdos y Tratados alcanzados en la Cuenca del Plata, hecho que cubre de incertidumbre el futuro de las inversiones realizadas y otras obras en proyecto y ejecución. Ello está fundamentado en lo siguiente:

1. Siendo la Cuenca del Plata una unidad antrópica, biótica y física, vertebrada por importantes Ríos Internacionales de curso compartido y sucesivo, les cabe para su aprovechamiento comercial una misma jurisprudencia. Esos aspectos fueron inicialmente seguidos por los PM y las Resoluciones consensuadas por sus Cancilleres así lo tradujeron. Ello coincidía a su vez con los Acuerdos alcanzados paralelamente por los Ministros de Obras Públicas y Transporte del Cono Sur. Sin embargo, los emprendimientos autónomos llevados a cabo para los desarrollos hidroeléctricos de AR y BR, a fin de disponer de fuentes de energía renovable para el desarrollo del proceso sustitutivo de importaciones ante los explosivos aumentos del precio del crudo en la década del setenta, hicieron primar la competencia y los intereses individuales relegando a su vez el aprovechamiento de las vías fluviales a los fines de la navegación lo que derivó en un contencioso que fue superado luego a través de un convenio especial entre las partes.

CONCLUSIONES 2 (II), pág. 46; 4 (II), pág. 47; 4 (III), pág. 54 y 2 (IV), pág. 61.

2. Después de varios años y extensos estudios llevados a cabo para el desarrollo armónico e integral de la Cuenca del Plata, muchas de las iniciativas y emprendimientos multilaterales presentados con ese fin fueron dejados de lado o quedaron archivados y se diluyeron en el tiempo hasta que a principios de la presente década surgió la propuesta de BR para el proyecto de la HPP. Dicha iniciativa, a la par de los primeros pasos hacia MERCOSUR, obtuvo el consenso, logró un rápido Acuerdo y dado que se trataba del primer emprendimiento comunitario que satisfacía las primigenias aspiraciones y demandas de los PM, en particular de los Países mediterráneos, concitó un amplio apoyo al más alto nivel de los Gobiernos. Sin embargo, los estudios, proyectos y obras encaminadas a materializar el convenio se ejecutaron marginando a las Instituciones que dentro de la Cuenca tienen la responsabilidad primaria en la materia a fin de promover a su desarrollo e integración física: el Comité Intergubernamental Coordinador (CIC) y su organismo de apoyo financiero, FONPLATA.

El contexto señalado se acentuó al iniciarse las negociaciones con Bolivia, miembro a su vez del Pacto Andino y de Cuenca del Plata, y con su posterior asociación y la de Chile al Mercado Común, ya que ello dio pie para la creación de nuevos mecanismos institucionales para ampliar la integración física, artilugios que volvieron a soslayar las atribuciones y responsabilidades de los órganos permanentes de la Cuenca.

CONCLUSIONES: 1 (IV), pág. 59; 3 (IV), pág. 61 y 9 (IV), pág. 74.

3. La propuesta para el desarrollo de la HPP a través de un Acuerdo multilateral que incluía la participación de todos los ribereños del Plata resultaba a medida del CIC y FONPLATA. Sin embargo, a pesar de las declaraciones iniciales, las acciones emprendidas llevaron a modificar el Estatuto del CIC para ejecutar ese proyecto, con carácter de específico, a través de un nuevo organismo que fue creado al efecto dentro del sistema de la Cuenca: el Comité Intergubernamental de la Hidrovía (CIH). Ese hecho, sumado a la institucionalización del MERCOSUR a partir de Ouro Preto y la posterior ampliación del espacio económico por la asociación de BO y CH, impuso la inclusión a los respectivos Acuerdos de Complementación Económica de sendos Protocolos Adicionales para ampliar la Integración Física bajo la administración y evaluación de otra Comisión dentro del Grupo Mercado Común, el Subgrupo de Trabajo N°5 - Transporte e Infraestructura -, que terminó por cubrir al CIC y FONPLATA con una espesa niebla.

CONCLUSIONES: 1 (IV), pág. 59; 6 (IV), pág. 73 y 8 (IV) pág. 74

4. El avance de las obras en las Hidrovías Paraguay - Paraná (HPP) y Tietê - Paraná (HTP), hicieron su aporte y pusieron en evidencia las ventajas comparativas de la navegación fluvial por convoyes de barcazas respecto al Medio Terrestre, debido al ahorro de Combustible e inferiores Fletes, dado su capacidad para transportar cargas masivas por largos trayectos transformando una mayor distancia física en una menor distancia económica a lo que se añade una menor emanación de gases, una disminución en el nivel de ruido radiado y una importante contribución al descongestionamiento vial como ya se había verificado en otros *hinterlands*.

CONCLUSIONES: 1(V), pág. 62; 7 (V), pág. 100, 8 (V), pág. 104 y (VI), pág. 121.

5. Las mejoras en la navegación fluvial a través del Acuerdo de la HPP desnudó la omisión de no haber incluido en él los segmentos del Alto Paraná y el río Uruguay, regidos en los tramos de curso compartido que tiene AR con PY y UY por sendos acuerdos binacionales bajo la Administración de la Comisión Mixta Argentina Paraguaya (COMIP) y Argentino Uruguayo (CARU). Esta circunstancia, no contemplada por el convenio, se está tratando de salvar a través de la firma de nuevos acuerdos internacionales impulsados por la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables de nuestro País a fin de poder realizar las obras pertinentes que aseguren la navegación continua e ininterrumpida de los referidos cursos de agua. Pero esas acciones tienden a marginar también a las aludidas Instituciones de la función que les cabe en su jurisdicción, como ocurrió anteriormente con el CIC a nivel de la HPP.

A su vez, la situación planteada ante el interés de articular las Hidrovías de la Cuenca del Plata tropieza con las barreras impuestas en el pasado por los PM al no haber seguido a partir de la letra de su Tratado las Resoluciones que propendían a integrar físicamente la Subregión por medio de acuerdos y obras de alcance multilateral que armonizaran los intereses de sus integrantes.

En estas circunstancias y ante las restricciones que impone el Pantanal, la barrera de Itaipú y los gálibos de las represas a la articulación total del sistema de navegación del Plata, se ha echado un compás de espera sobre los respectivos proyectos mientras se profundizan los estudios. Dentro de este contexto BR ha comenzado a ejecutar un ambicioso Plan para el desarrollo de la infraestructura de Transporte que presenta alternativas para salvar aquellos inconvenientes, mientras que AR ha quedado aferrada al compromiso con la Hidrovía Paraguay - Paraná, soportando el peso de las obras que

permitan remontar sus aguas hasta Asunción, atravesar el canal Tamengo, alcanzar Iguazú en el Alto Paraná y mejorar las facilidades para la navegación en los Ríos Uruguay y de la Plata con sus propios recursos al no cumplimentar los ribereños los Acuerdos, Preceptos, Principios y Resoluciones de la jurisprudencia internacional que fue incorporada por el Tratado de la Cuenca del Plata y las posteriores Resoluciones de sus Cancilleres, junto a los Acuerdos de los Ministros de Transporte para facilitar la navegación de los ríos de curso compartido y sucesivo.

Por ello, y a pesar de los avances y éxitos que detenta el MERCOSUR, la naturaleza del problema planteado vuelve a manifestarse a través de cambiantes propuestas y nuevas Decisiones para encarar y ejecutar otras obras y proyectos en el Sector del Transporte al no considerar los PM y Asociados, como recomendaron oportunamente los Ministros del área y apoyaron los Cancilleres de Cuenca del Plata, a toda su estructura en forma integral como si se tratara de una única unidad orgánica, función para la que fue instituido el CIC y creado FONPLATA

CONCLUSIONES: 2 (I), pág. 46; 3, 4 y 6 (II), pág. 47; 1 (III), pág. 52, 3 (III), pág. 53; 4 (III), pág. 54; 6 y 7 (IV), pág. 73; 8 y 9 (IV), pág. 74; 12 (V) pág. 106; 13 y 14 (V), pág. 107.

De lo analizado surge que, independientemente de las buenas intenciones, esfuerzos realizados y recursos volcados, los estudios, obras y proyectos de infraestructura que se llevan a cabo y no son previamente coordinados dentro del espacio físico en "las áreas de influencia directa y ponderable" que abarca la Cuenca del Plata y el MERCOSUR, altera la ecuación económica del sistema de Transporte y arroja incertidumbre sobre el resultado de las inversiones que demanda la articulación y el desarrollo de la infraestructura del Sector. Por lo manifestado, las acciones que se requieren para un desarrollo armónico y sustentable deben coordinarse y planificarse en forma centralizada a través del CIC, financiarse por medio de FONPLATA y ejecutarse a través de los organismos descentralizados del sistema.

Las Conclusiones obtenidas de las variables analizadas validan la Hipótesis

Desde fines del Siglo XV, merced a los apoyos brindados a sus grandes navegantes y desde el *Finisterre* de los romanos, España y Portugal pujaron por extender su dominios ultramarinos y en la Región confrontaron por el Plata. En el corazón de la Cuenca,

el Chaco con su accidentada geografía, los indios hostiles y las misiones jesuíticas del Guayrá obraron de barrera y evitaron el contacto entre ambas corrientes. En dichas circunstancias, esa extensa área quedó sin una delimitación definitiva y se repartió posteriormente a cambio de compensaciones territoriales y otros Tratados afines que dirimieron su posesión. Desde esa zona, en la avanzada interior de la Asunción apoyándose en los grandes ríos, los españoles despachaban las expediciones en búsqueda de las riquezas del Rey Blanco; mientras que los *bandeirantes - paulistas* desde la colonia de San Vicente sobre la costa atlántica emprendían largas incursiones tras la búsqueda de mano de obra indígena que se requería para la explotación de los cañaverales y más tarde en los cafetales; y en ese cometido fueron horadando la *mata atlántica* hasta alcanzar el Alto Paraguay que luego remontaron para alcanzar *Cuiabá* y *Matogrosso* a fin de comerciar el oro de los *garimpeiros*.

La envidia y la frustración de los portugueses por las riquezas obtenidas por los españoles en sus colonias Sudamericanas pudo ser saciada años más tarde con los descubrimientos en Minas Gerais, pero entonces el imperio se fundó sobre la blancura de los dulces cañaverales y se expandió más tarde con el aroma y el sabor del café. En ese devenir los portugueses y brasileros fueron descendiendo desde el norte hasta los extremos meridionales de la franja costera. La enorme extensión de su exuberante territorio extendido hacia el interior por el planalto fue celosamente preservada, mientras BR se dedicó a desarrollar durante la vida independiente una imponente industria que requiere ingentes fuentes de energía.

El creciente desarrollo industrial de nuestro vecino con epicentro en São Paulo fue inicialmente satisfecho a través del aprovechamiento hidroeléctrico de gigantescas represas encadenadas sobre los ríos. En el próximo Siglo, los gasoductos en construcción y proyecto, y el petróleo proveniente de Países vecinos contribuirán a paliar las mayores demandas energéticas. Pero Brasil es un *gigante* y necesita más recursos para abastecer a su mercado interno y competir en el externo. Con ese objetivo y de la información obtenida a través de los satélites, la Amazonia y sus regiones aledañas se han revelado como territorios ricos en recursos naturales y, en este sentido, BR ha puesto sus ojos en la región Centro -Oeste donde lleva adelante la nueva "revolución verde", no sólo para equilibrar su deficitaria balanza comercial alimentaria, sino también para potenciar el excedente de su producción de "soja" en los atractivos mercados internacionales.

En esa dirección, no cabe duda que el desarrollo del Mato Grosso que estudiaron y planearon los primigenios geopolíticos brasileños a fin de articular la grandeza de Brasil y sobre él a toda Sudamérica, idea que esparcieron las obras del Gral. Mario Travassos en la "Proyección Continental de Brasil", ha tomado un nuevo impulso y está en los Proyectos de Itamaratí que desde el atalaya del planalto, en el Distrito Federal, dirige el Plan *Brasil em Ação*, para hacer "otros cincuenta años en cinco".

El fin del milenio encuentra a España y Portugal miembros de la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN) e integrantes de la Unión Europea (UE) y a Argentina y Brasil socios en la Cuenca del Plata y en el MERCOSUR. Aquél Mercado Común pudo avanzar y crecer por sobre las devastaciones y enfrentamientos que ocasionaron las guerras europeas desde el Tratado de Viena, pasando por el de Versalles hasta llegar al de Bruselas y Maastricht, merced a los gérmenes de una organización multilateral que administrara los intereses comunes por sobre los particulares y que desde los fundamentos de la libertad de navegación de los ríos internacionales que atraviesan el Subcontinente para facilitar el comercio ultramarino con los Países mediterráneos, se echaron las bases para los acuerdos del Rin, el Danubio, etc. Más tarde, esos mismos principios se aplicarían a la Comunidad Europea del Carbón y del Acero (CECA), y luego al acuerdo sobre Energía Atómica (EURATOM) y continuarán extendiéndose para contribuir a constituir y consolidar la UE y ese eje les permitirá entrar en el siglo XXI con una moneda única.

Por el otro lado, los Países sudamericanos herederos de las gestas del descubrimiento, la colonización y la conquista, víctimas de la expoliación de sus riquezas que la ambición del "Poder", el recelo y las intrigas no alcanzaron a satisfacer ni para trocar con oro la libertad de Atahualpa, deben alumbrar con esa luz el camino que los guíe para deponer actitudes y acciones individuales de supremacía que subyacen en el iterativo régimen del consenso y que nuestra cultura de Gobiernos presidencialistas heredada de *gaúchos* y caudillos se resiste a ceder.*

Dentro del contexto estudiado, se percibe que el recelo suscitado en BR a mediados de la centuria por el tendido del riel desde la antigua Capital del Virreinato que unió el Puerto de Bs. As. con los centros neurálgicos de los Países que lo componían, permitiendo además la conexión con ambos Océanos parecería tener hoy un nuevo correla

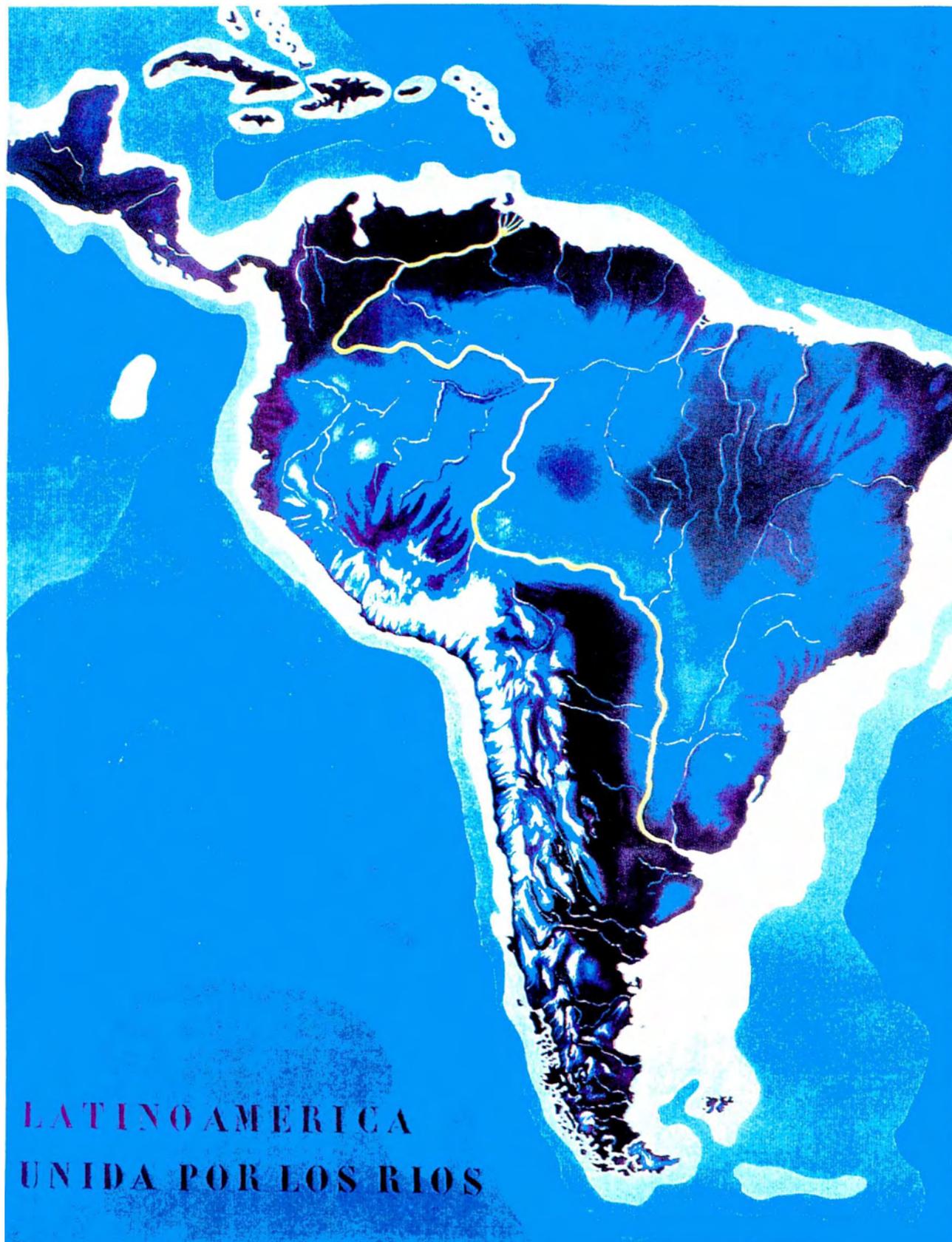
*Ver: "A triumph of minimalis", *The Economist. A Survey of MERCOSUR*, October 12 th. 1996, p.7.

to. Aquella infraestructura ferroviaria trazada sobre las huellas de las carretas y los pasos de las mulas que constituyera la más vasta red ferroviaria del Subcontinente y que demandara ingentes obras e inversiones en material y medios, se fue deteriorando debido a la aplicación de Políticas equivocadas. Sin embargo, en la actualidad han surgido nuevos *sponsors* para reavivarla. En efecto, la llegada de capitales brasileros y chilenos para hacerse con el control de los ferrocarriles de trazado interoceánico, salvando las limitaciones y restricciones surgidas del proyecto Hidroviario, pareciera haber enfriado el entusiasmo inicial de nuestro vecino, dejando solo a nuestro País frente al compromiso con el Acuerdo, en cuyo cumplimiento Argentina está volcando todo su esfuerzo para ofrecer generosamente a las embarcaciones de banderas aguas arriba, la navegación continua, expedita y segura hacia y desde el mar.

En las circunstancias antedichas, los sucesivos cambios que introducen las decisiones autónomas y autárquicas de AR y BR difícilmente podrán arrojar beneficios a largo plazo. Para ello se requiere una Institución Superior que sea depositaria de nuestros propios intereses pero con metas más amplias y fundada en un objetivo comunitario que apuntalado por una justicia independiente, como han consagrado los europeos, asegure que las inversiones en obras, planes y proyectos que hoy demanda el Sector no se transformen mañana en nuevas restricciones que limiten el proceso de un desarrollo que nos envolverá a todos.

Se ha estudiado una "Fuente de Vida" inagotable que derrama miles de metros cúbicos por segundo de aguas dulces que escurren desde las nacientes hasta su desembocadura a través de millones de kilómetros cuadrados que recogen a su paso la evaporación que exhala la exuberancia y riqueza de su suelo y, en ese curso, no reconocen fronteras, por lo que tienen que ser sabiamente aprovechados para un desarrollo sustentable. Los ríos no deben ser segmentados ni marginados por obras como las Hidrovías Paraguay - Paraná y Tieté - Paraná, sino vertebrados en la Cuenca del Plata y articulados con el MERCOSUR a fin de contribuir al Desarrollo y consolidar la Integración. En esa dirección, sus ribereños tienen que abstenerse de arrojar piedras a su lecho y derramar desechos en sus aguas que alteren ese curso. Ellos no sólo impulsan la corriente sino que propician la unidad Latinoamericana que soñara Domingo F. Sarmiento acunando sus pensamientos en el oleaje, con las experiencias recogidas en otros *hinterlands* al regreso de sus viajes por Europa y EE.UU. y que volcara en su *Argirópolis*. Testimonio que recogieron sus herederos soldando aquella visión en las proas de nuestra primera Escuadra de Hierro: Bombarderas "Constitución" y

"República", Monitores "Andes" y "Plata" y Corbetas "Paraná" y "Uruguay"; y brindan merecido homenaje a su fundador los buques Escuela, Fragatas: "Sarmiento" y "Libertad". Idea que en nuestros días ha profundizado el artista Nicolás García Uriburu en su interpretación "Latinoamérica Unida por los Ríos", obra que se observa al cerrar esta investigación.



BIBLIOGRAFIA

Agência de Desenvolvimento Tietê - Paraná (ADTP), *Tietê - Paraná Master Plan. Infraestrutura, Mercado e Negócios*, 1ª Ed., São Paulo, ADTP, 1996.

Aguirre Arturo Vera, *La Infraestructura de Transporte en América Latina*, Serie Documentos de Trabajo 220, Washington D.C., BID, Mayo de 1997.

Alzqueta Adrian Marcial, *Derecho de Navegación. Problemas Jurídicos Derivados de la Hidrovía Paraguay-Paraná*, Sta. Fe, Talleres Gráficos, Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Universidad Nacional del Litoral, 1994.

Atlas, *Atlas MERCOSUR. Un Atlas Cultural, Social y Económico*, Instituto Herbert Levy Manriue Zago, Ed. Argentina, 1997.

Arguindeguy Pablo E y Rodrigues Horacio, *Las Fuerzas Navales Argentinas. Historia de la Flota de Mar*, Instituto Browniano, 1ª ed., 1995.

Baldinelli Elvio, *La Argentina en el Comercio Mundial*, Bs. As., Ed. Atlántida, 1997.

Banco Central del Paraguay, Gerencia de Estudios Económicos, *Estadísticas Económicas*.

Barberis Julio A., *Régimen Jurídico del Río de la Plata*, Bs. As., El Gráfico Impresores, Abeledo-Perrot, 1969.

Baxter Richard R. y Otros, *Ríos y Canales Navegables Internacionales: Aspectos Financieros, Jurídicos e Institucionales de su Desarrollo*, Simposio realizado en Bs. As. 30 NOV a 04 DEC 1970, Bs. As., Instituto de las N. Unidas p./la Formación Profesional e Investigación, UNITAR, 1971.

Boletín del Centro Naval, Autores Varios, *La Hidrovía Paraguay-Paraná Factor de Integración*, Suplemento Número 763-G-11 Vol. 109- Año 110, BCN, Boletín del Centro Naval, 1991.

BID-INTAL, *El Proceso de Integración en América Latina en 1990*, Pub. N°362, Bs.As., 1990. *El Proceso de Integración en América Latina y el Caribe en 1993*, Pub. N° 424, Bs. As., 1994. *Red fundamental de Transporte del Cono Sur*, Proyecto INTAL., Oct. de 1980.

Bolsa de Comercio de Rosario, *Aspectos sobre Infraestructura Básica de transporte y Medioambiente*, Comisión de Transporte Bolsas de Comercio de Rosario y Santa Fe, Rosario, Enero 1998. *Situación y perspectivas de la demanda de Transporte en la zona de influencia de la Hidrovía Paraguay - Paraná*. Doc. Inf. N° 532, Bolsa de Comercio de Rosario, Rosario, 07 de mayo de 1998.

Castro Jorge, *Nuevas Perspectivas Estratégicas de la Argentina*, Documento de Trabajo, Secretaría de Planeamiento Estratégico, Presidencia de la Nación, Presentado en la Reunión del Gabinete Nacional del 05 de marzo de 1998.

CEPAL. PNUMA., *Expansión de la frontera Agropecuaria y Medio Ambiente en América Latina*, Madrid, N.U. CIFCA, Unigraf S.A., 1983.

Céspedes T. Antonio, *Integración y Desarrollo de la Cuenca del Plata. Historia de FONPLATA. Organización y Funcionamiento. Participación en proyectos de Desarrollo e Integración*, Sucre, Bolivia, Universidad Mayor de San Francisco Xavier, 1986.

Comisión Mixta Argentino - Paraguaya del Río Paraná (COMIP), *Aprovechamiento Energético del Río Paraná. Documentos y Tratados*, Comisión Mixta Argentino - Paraguaya del Río Paraná, Bs. As., 1992. *La Fauna Ictica del Río Paraná. Tramo Argentino - Paraguayo*, Bs. As., 1994.

Comité Intergubernamental Coordinador (CIC), *Actas, Reuniones Ordinarias, I a XX, y Extraordinarias, I a V, de Cancilleres de la Cuenca del Plata*, s.l., Ediciones del CIC. *Sistema de Información sobre calidad de Agua y para el Alerta Hidrológico de la Cuenca de Plata. 1ª Etapa. Diagnóstico y Prediseño*, Informe Final, CIC, julio 1998.

Companhia Energética de São Paulo (CESP), *Hidrovía Tietê - Paraná, Plano de Operacionalização e Fomento*. Diretoria de Hidrovias e Desenvolvimento. São Paulo. Outubro 1993. *Mercovias CESP*. Informativo Hidroviario. Año II, N° 10 y 11. Año III, N° 16 y 17. *Hidrovía Tietê - Paraná. Hidrovía del MERCOSUR. Un Río de Negocios*. SP, 1998.

CONARSUD, *Estudio para la Prefactibilidad Técnico - Económica para el Mejoramiento de la Vía Fluvial De Navegación Paraguay- Paraná, Informe Preliminar*, s.l., Ministerio de Economía, Obras y Servicios Públicos, Secretaría de Transporte, junio 1989, Tomos I a IV.

Congreso Nacional, *Diario de Sesiones de la Conferencia Internacional de la Consolidación de la Paz*, Bs. As., 12 al 25 de diciembre de 1936.

Dodero Luis, *La Navegación en la Cuenca del Plata y sus Propulsores*, 2ª Ed., Impreso Gráfica, Bs. As., 1976.

Embajada Argentina en Brasil, *Argentina - Brasil. Comercio, Inversiones e Integración Física*, 4ª Ed., Práctica Gráfica, Brasilia DF, Em. Argentina en Brasil, junio 1966.

FONPLATA, *Memoria Anual 1996, Décimo Noveno Ejercicio*, Sucre, Bolivia, 1997.

Ferrer Vieyra E., *El Derecho en un programa de desarrollo multinacional. La Cuenca del Plata*, Conferencia, Universidad Católica de Lovaina, Bélgica, Seminario sobre Integración de A.L., marzo 1968, *Temas de Derecho y Política Internacional. El Derecho Internacional Moderno. Cuenca del Plata. La Integración Social en América Latina*, Bs. As., Ed. INDICE, 1986.

Fundación Okita, *El Comercio Internacional de Granos, Subproductos, y su dinámica en el Asia Pacífico*, Bs. As., Fundación Okita, La Plata Cereal, 1997.

Gómez-García Vincent, *Corredores Interoceánicos e Integración de la Economía Mundial*, 1ª Ed., La Paz, Bolivia, UDAPEX. ILDIX, 1997.

Gómez Victorio R., *Arte de la Maniobra del Buque Teoría y Práctica*, Bs. As., Instituto de Publicaciones Navales, IPN., 1985.

Gumuco Fernando Baptista, *Historia del Pensamiento Económico*, 1ª ed., La Paz, Bolivia, Univ. Nta. Sra. de la Paz, Centro de Estudios Sociales (CENDES), octubre 1997.

Hinrichsen J. J., *Aceites Vegetales - Subproductos*, Anuario 1997 y 1998, Bs. As., Impresiones Reprográficas J. M. A. S.A., 1997 y 1998.

Instituto Argentino de la Navegación (IAN), Revista, varios números

Hinterland Rosario, Comercio Exterior & Desarrollo Regional, varios números

INDEC, *Anuario Estadístico* 1997, *Complejos Exportadores 1992 - 96*.

INTERNET: ALADI: <http://www.Aladi.org>.

BRASIL em Ação: <http://www.brasil-in-action.gob.br>.

HIDROVIA: <http://www.ssdnet.com.ar/hidrovia>.

NABSA: <http://www.nabsa.com>.

SAGPyA: <http://www.sitop.sagyp.mecor.ar>.

Instituto Boliviano de Comercio Exterior, *Compendio Estadístico de Exportaciones del Depto. de Santa Cruz 1987/96*, Sta. Cruz de la Sierra, Bolivia., IBCE, 1997.

Instituto de Publicaciones Navales, *Historia Marítima Argentina*, Ed. Cuántica S.A., Bs. As., 1983.

Japan International Cooperation Agency, *Estudio sobre el Desarrollo Económico de la República Argentina. Informe Okita*, JICA., Enero 1987. *Toward a Greater Interdependence Between Argentina And East Asia. A new opportunity por the Argentine Economy*, Final Report, JICA., June 1996.

Kroeber Clifton B., *La Navegación de los Ríos en la Historia Argentina*. Bs. As., Ed. Paidós, 1967.

Mazondo José O., *El Nuevo Rol de los Puertos Argentinos*, Bs. As., Ed. Poligrafik Proamar, 1996.

Ministerio de Economía, *Informe Económico Regional*, Diciembre de 1997.

Ministerio de Relaciones Exteriores, Culto y Comercio Internacional, *Tratado, Actas e Informes de la Hidrovía Paraguay - Paraná (Pto. Cáceres-Pto. de Nva. Palmira)*, Santa Cruz de la Sierra, Bolivia, Diciembre de 1991.

Naciones Unidas (NU), *Los Ferrocarriles Internacionales de Sudamérica y la Integración Regional*, N. York, NU, 1972.

Obschatko Edith S. de, *Articulación Productiva a partir de los Recursos Naturales. El caso del Complejo Oleaginoso Argentino*, Documento de Trabajo N° 74, Bs. As., N.U.CEPAL, Enero 1997.

Olmos Eduardo Mario, *La Cooperación Argentina -Brasil. Núcleo impulsor de la Integración latinoamericana*, Bs. As., Inst. Pub. Navales, 1986.

OEA: Organización de Estados Americanos, *El Transporte en la Cuenca del Plata*, Washington D.C., Secretaría General, 1985.

Pellizzetti Bruno, "42 pies de Rosario al Mar", *Boletín Centro Naval*, Suplemento 760 - G -10, Vol. 108, Año 109, Verano - Otoño 1990.

Pontón Rogelio T., *Panorama de la Soja en Argentina.*, Exposición 8ª, Brasil, Porto Alegre, Fórum Nacional de Soja, 10 de abril de 1997.

Rumbo Oscar J. R., *El Transporte Fluvial en la Argentina. Sus Posibilidades*, Serie Marítima, 1ª ed., Buenos Aies, Cumbre, 1963

Sanchez - Gijón Antonio, *La Integración en la Cuenca del PLata*, Madrid, Instituto de Cooperación Iberoamericana, ICI, Ed. Cultura Hispánica, 1990.

Servicio de Hidrografía Naval (SHN), *Derrotero Hidrovía Paraguay - Paraná (Pto. Cáceres - Pto. Nueva Palmira). Parte I. De Nva. Palmira a Asunción*, 1ª Ed., Bs. As., 1998.

Skidmore Thomas E. y Smith Peter H., *Historia Contemporánea de América Latina. América Latina en el Siglo XX*, Crítica, Barcelona, 1996.

Sant'Anna José Félix, *Integración en el Sector Transporte en el Cono Sur. Transporte Terrestre*, Bs. As., BID -INTAL, 1997. *Comportamiento de Pesos e Valores de Cargas no Corredor, São Paulo - Buenos Aires*, Tesis Doctoral, Escola de Engenharia, São Carlos. Universidad São Paulo, São Carlos, 1997.

Sgut Martín, *Integración del Sector Transporte en el Cono Sur. Puertos y Vías Navegables*, Bs. As., BID -INTAL, 1997.

Silva Batista Eliezer da, *Infrastructure for Sustainable Development and Integration of South America*, s.l., agosto 1996.

Tanzi Héctor José, *Compendio de Historia Marítima Argentina*, Bs. As., Instituto de Publicaciones Navales, 1994.

Taylor y Otros, *Evaluación del Impacto Ambiental del Proyecto de la Hidrovía Paraguay -Paraná*, Bs.As., Informe Final, Informe Consultoría, Convenio BID - ATN/SF - 3822-RE, Febrero 1997.

Thomson Ian, *Los ferrocarriles y su contribución al comercio internacional*, Bs. As., BID -INTAL, 1997.

Travassos Mario, *Proyección Continental de Brasil*, Biblioteca del Oficial, 3ª ed., s.l.,Círculo Militar, julio 1938.

Zía Rodríguez Jorge L., *Puertos Precisos. La Gran Hidrovía Paraguay Paraná. Plata.*, Bs. As., Círculo Militar, 1993.

ENTREVISTAS

Arias Liliana: Directora Nacional de Transporte Fluvial y Marítimo, MEOSP, 11/08/98.

Barberis Julio: Delegado Argentino a la Comisión Mixta del Río Paraná, 05/0298.

Boronat Pont Eloy: Jefe Dpto. RR.PP. Ferrocarril G. Belgrano S. A., 11/08/97.

González Jesús: Subsecretario de Puertos y Vías Navegables, 12/02/98.

Jara Osvaldo: Gte. Comercial Ferrocarril Mesopotámico Gral. Urquiza S. A., 10/08/98.

Lowenthal Paloma: Gte. Comercial ACBL. Hidrovías S. A., 14/01/98

Martire Jorge A.: Jefe Terminal Buenos Aires. TERBASA S.A., 02 /06/ 98.

Muwsadi Marín Diego. Asit. Comercial BACTSSA. Terminal 5 Puerto Nuevo, 11/05/98.

Paolini Alberto: Jefe Dpto. Transporte Internacional. ALAF, 20/05/98

Meggiolaro Omar R.: Gerente Comercial. FLUVIOMAR S. A., 27/05/98

Peña Félix: Subsecretario de Comercio Exterior, 24/06/98.

Pintos A. Adolfo: Asesor Del Bene S.A, 14/08/98

Pontón Rogelio: Director de Informaciones y Estudios Económicos, Bolsa de Comercio de Rosario, 19/07/97.

Taccone Juan José: Director INTAL, 25/06/98.

Torres Julio: Ente Administrador del Puerto de Rosario, 19/06/ 97.

ASISTENCIA A CONFERENCIAS Y SEMINARIOS

La Argentina y la OCDE: Una Asociación Dinámica. Bolsa de Comercio de Bs. As., 14/10/97.

Comercio Internacional y MERCOSUR: Seminario Internacional UTDT y BM, 03/07/97

Corredor Atlántico del MERCOSUR, 25/08/98.

Ejes del MERCOSUR - Corredor Central Boceánico e Hidrovías. Bolsa de Comercio de Rosario, 30/09/98

Foro de Política sobre Integración en el Sector Transporte en el Cono Sur, INTAL, Bs. As., 22 al 23/09/97.

Megaseminario de Comercio Exterior: Banco Ciudad, 07/09/98 al 30/09/98.

MERCOSUR El Interés Regional en la Cumbre Hemisférica de Santiago. U.B. Centro de Estudios Internacionales, 9 y 10/12/97.

Puente Buenos Aires - Colonia - Debate Bs. As., 28/05/98.

Puertos del MERCOSUR: VII Seminario Internacional. Anuario Portuario y Marítimo. Bs. As., 20 al 21/08/97.

UNIVERSIDAD DE BUENOS AIRES

C E A – U B A

Centro de Estudios Avanzados

MAESTRIA EN PROCESOS DE INTEGRACION
REGIONAL – MERCOSUR

APENDICE

*“LAS HIDROVIAS DE LA CUENCA
DEL PLATA EN EL MERCOSUR”*

Contenidos: Abreviaturas
Documentos
Estadísticas
Gráficos
Mapas
Siglas

MAESTRANDO: *Guillermo GREGORIO*

DIRECTOR DE TESIS: *Ing. Vittorio ORSI*

Buenos Aires, Octubre de 1998.

Ej. N° 6.

INDICE

| | |
|----------------------------------|------------------|
| 1. Abreviaturas y Siglas. | A. 1 - 4 |
| 2. Documentos. | D. 1 - 21 |
| 3. Estadísticas. | E. 1 - 5 |
| 4. Gráficos. | G. 1 - 25 |
| 5. Mapas. | M. 1 - 17 |

ABREVIATURAS y SIGLAS

AAP: Acuerdo de Alcance Parcial
ACBL: American Commercial Barge Lines.
A.C.E: Acuerdo de Complementación Económica
ADEMG: Anexo Abreviaturas, Documentos, Estadísticas, Gráficos y Mapas.
AEC: Arancel Externo Común.
ALADI: Asociación Latinoamericana de Integración.
ALAF: Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles
ALALC: Asociación Latinoamericana de Libre Comercio
ALCA: Area de Libre Comercio de las Américas.
ALCSA: Area de Libre Comercio Sudamericana.
AR:República Argentina.
BAP: Ferrocarril Bs. As. al Pacífico, ex - Gral. San Martín.
BID: Banco Interamericano de Desarrollo.
BIRF: Banco Interamericano de Reconstrucción y Fomento.
BO: República de Bolivia.
BR: República Federativa del Brasil.
CARP: Comisión Administradora del Río de la Plata
CARU: Comisión Administradora del Río Uruguay.
CAUCE: Convenio de Comercio Exterior AR - UY.
CEI: Comercio Exterior Argentino.
CECA: Comunidad Económica del Carbón y del Acero.
CEPAL: Comisión Económica para América Latina y el Caribe.
CESP: Companhia Energética de São Paulo.
CIH: Comisión Interjurisdiccional de la Hidrovía Paraguay - Paraná
CIC: Comité Intergubernamental de la Cuenca del Plata.
CIID: Centro de Investigaciones para el Desarrollo.
CIF: Costo, Seguro y Flete (Cost Insurance Freight).
CIES: Comité Interamericano Económico y Social.
CM: Camión con Acoplado de 45t. de Carga Máxima - 30 t de Carga útil.
CREMA: Contrato de Reparación y Mantenimiento.
COMIP: Comisión Mixta Argentina Paraguaya del río Paraná
COT: Construir, Operar y Transferir. (BOT Built Operate and Transfer).
CH: República de Chile.
DF: Distrito Federal de BR

DWT: Dead Weight Tone; Toneladas de Porte Bruto. Peso de toda la carga que lleva el Buque + agua + Combustible + Pasaje + Provisiones + Tripulación.

EIA: Evaluación del Impacto Ambiental.

EURATOM: Comunidad Europea de Energía Atómica.

FADEAC: Federación Argentina de Empresas de Automotores y Cargas.

FEPASA: Ferrocarril Paulista S. A.

FC: Ferrocarril

FIOS:Free in out and stowed. Libre de gastos de carga/descarga y estiba.

FMGU: Ferrocarril Mesopotámico General Urquiza.

FOB:Libre a Bordo (Free On Board)

FONPLATA: Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata.

FSA: Ferrocarril Sudatlántico.

GATT: General Agreement Transport and Trade.

GB: Gran Bretaña.

GMC: Grupo Mercado Común del MERCOSUR.

GO: Estado de Goiás

GPS: Ground Position Indicator.

HP: Horse Power.

HPP: Hidrovía Paraguay -Paraná

HTP: Hidrovía Tietê -Paraná.

INDEC: Instituto Nacional de Estadística y Censos

INTAL: Instituto para la Integración de América Latina y el Caribe.

IPIF: Inventario de Proyectos de Integración Fronteriza.

ISI: Industrialización por Sustitución de Importaciones.

JICA: Agencia de Cooperación Internacional de Japón.

lt.(s): Litro, Litros

m.: Metro lineal.

M: Importaciones.

MC: Mercado Común.

MERCOSUR: Mercado Común del Sur

MOA: Manufacturas de Origen Agropecuario.

MOI: Manufacturas de Origen Industrial.

MT: Estado de Mato Grosso.

MTS: Movimiento Sin Tierra.

MS: Estado de Mato Grosso do Sul.

MW: Megawatt.

..NCA: Ferrocarril Nuevo Central Argentino, ex - Gral . Bartolomé Mitre.
NEA: Región Noreste de AR.
NOA: Región Noroeste de AR.
OEA: Organización de Estados Americanos.
OMC: Organización Mundial de Comercio.
OTAN: Organización del Tratado del Atlántico Norte/NATO, North Atlantic Treaty Organization
PA: Países Asociados al MERCOSUR, Bolivia y Chile.
Panamax: Denominación de los Buques construidos especialmente con un porte cuyas máximas dimensiones no impidan el paso interoceánico a través del canal de Panamá. De aproximadamente: 220m. de eslora (largo), 32,20m. de Manga (ancho) y 42 pies de calado (12,5m.) y con una capacidad de carga desde 50.000 a 79.999 DWT.
PEC: Programa de Expansión Comercial BR - UY.
PBI: Producto bruto Interno.
PM: Países Miembros del MERCOSUR, Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay.
PNUD: Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo.
PNUMA: Programa de Naciones Unidad para el Medio Ambiente.
PORTOBRAS: Empresa Brasileira de Puertos.
PP: Países Participantes.
PR: Estado de Paraná.
Prov. : Provincias.
PY: República del Paraguay.
R.E.C.: Reunión Extraordinaria de Cancilleres de la Cuenca del Plata.
R.O.C.: Reunión Ordinaria de Cancilleres de la Cuenca del Plata.
Reefers: Contenedores acondicionados con equipos de Refrigeración
ROSAFE: Complejo Portuario desarrollado entre Rosario Y Santa Fe.
SGT 5: Subgrupo de Trabajo N° 5 del Grupo Mercado Común del MERCOSUR.
SAGPyA: Secretaría de Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentación.
SP: Estado de São Paulo.
SZ: Departamento de Santa Cruz de la Sierra, BO.
t.: Tonelada métrica. 1000 Kgr.
Tb: Tasa de Balizamiento de la HPP
Td: Tasa de Dragado de la HPP
TGCC: Consultora Taylor - Golder - Consular - Connal
tkm.: Tonelada kilómetro.
TEU: Twenty Equivalent Unit. Contenedor estándar de 20 pies de largo.

TRB: Toneladas de registro Bruto, Gross tonnage, equivalente al Arqueo Total o Bruto. Volúmenes de espacios cerrados del buque, se mide en toneladas de arqueo o Moorson. La tonelada de Arqueo es equivalente a 100 pies³ ó 2,83 m.³

TRN: Toneladas de Registro Neto, Net Tonnage, equivalente al Arqueo Neto. Considera los volúmenes de los espacios cerrados aptos para llevar carga.

UA: Unión Aduanera.

UE: Unión Europea.

UY: República Oriental del Uruguay.⁴

VA: Valor Agregado

X: Exportaciones.

ZLC: Zona de Libre Comercio.

DOCUMENTOS

- Dº1. Acta Final de la Primera Reunión de Cancilleres de la Cuenca del Plata**
- Dº2. Declaración Conjunta de Cancilleres de los Países de la Cuenca del Plata.**
- Dº3. Segunda Reunión Ordinaria de Cancilleres de La Cuenca del Plata.**
- Dº4. Acta de Santa Cruz de la Sierra.**
- Dº5. Tratado de la Cuenca del Plata.**
- Dº6. Resolución 25 (IV) 1971.**
- Dº7. Resolución 210 (XVII) 1987.**
- Dº8. Reglas de Helsinki.**
- Dº9. Red de Navegación Interior de la Cuenca del Plata.**
- Dº10. Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovia Paraguay - Paraná.**
- Dº11. Estatuto CIC.**
- Dº12. Convenio Constitutivo de FONPLATA.**
- Dº13. Actas de Reuniones Extraordinarias de Cancilleres: IV, 1995 y V, 1997.**
- Dº14. Estatuto CIH.**
- Dº15. Acta AR - PY sobre dragado desde Confluencia a Asunción y Río Iguazú.**
- Dº16. Reglamento sobre Dimensionamiento de Convoyes en la HPP.**
- Dº17. Diferentes Regímenes Tributarios aplicados por los Países de la HPP.**
- Dº18. Declaración de La Paz de los Cancilleres de la Cuenca del Plata.**
- Dº19. Acta de Ministros de Obras Públicas y Transporte sobre el desarrollo de la HPP.**
- Dº20. Declaración de Montevideo de los Presidentes en apoyo de la HPP.**
- Dº21. Declaración de Las Leñas de los Presidentes sobre el Acuerdo de la HPP.**

ACTA FINAL
DE LA PRIMERA REUNION
DE CANCELLERES
DE LA CUENCA DEL PLATA

DOCUMENTO I

1ª REUNION DE CANCELIERES DE LOS
PAISES DE LA CUENCA DEL PLATA

BUENOS AIRES (ARGENTINA)
27 DE FEBRERO DE 1967

- I) Acta Final de la Reunión de Cancilleres de los Países de la Cuenca del Plata
- II) Declaración Conjunta de los Cancilleres de los Países de la Cuenca del Plata

-I-

ACTA FINAL DE LA REUNION DE CANCELIERES
DE LOS PAISES DE LA CUENCA DEL PLATA

A los veintisiete días del mes de Febrero del año mil novecientos sesenta y siete se reúnen en la Ciudad de Buenos Aires los Ministros de Relaciones Exteriores de Argentina señor Nicanor Costa Méndez, de Bolivia señor Alberto Crespo Gutierrez, de Brasil señor Juracy Magalhaes, de Paraguay señor Raúl Sapena Pastor y en representación del Canciller del Uruguay señor Luis Vidal Zaglio, el señor Embajador Aureliano Aguirre.

Es elegido Presidente de la Reunión, el Ministro de Relaciones Exteriores y Culto de la Argentina, señor Nicanor Costa Méndez. Como Secretario General de la Reunión se designa al Embajador señor Guillermo de la Plaza.

Se procede a suscribir por separado la Declaración Conjunta de Cancilleres de los países de la Cuenca del Plata.

A solicitud de la Delegación de Bolivia queda constancia que su Gobierno está encomendando a una firma especializada el estudio de prefactibilidad para la instalación de una industria petroquímica en la zona productora de gas, en el Departamento de Santa Cruz (Bolivia).

Asimismo, que es deseo del Gobierno de Bolivia que esta industria satisfaga primordialmente las necesidades de consumo de la Cuenca del Plata, para lo que solicita a los Gobiernos de Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay le hagan llegar los datos técnicos necesarios que contribuyan a la preparación del mencionado proyecto de prefactibilidad.

A solicitud de la Delegación de Brasil queda constancia que los proyectos presentados para la instalación de una usina siderúrgica en Corumbá y para el estudio del mercado de la yerba mate sean enviados, con ese propósito, al Comité intergubernamental Coordinador.

Se toma nota de los proyectos y sugerencias presentadas por la Delegación del Paraguay y se remiten al Comité Intergubernamental Coordinador para su consideración. Dichos proyectos y sugerencias son:

A) Proyectos: a) elaboración de estudios de factibilidad para el aprovechamiento de los recursos energéticos de los ríos Acaray y Monday; b) estudios de factibilidad para la industrialización de los recursos forestales e industrialización de las fibras del ramio, kenaf, yute y otras similares de origen paraguayo; c) estudio de factibilidad para la forestación masiva de la zona del Alto Paraná (Paraguay) con coníferas y la industrialización de las mismas para la producción de pulpa de fibra larga para la industria del papel; d) estudio de factibilidad para la explotación de yacimientos de mineral de hierro del Paraguay y su industrialización;

B) Medidas conjuntas: a) realización de estudios para la preparación de las bases de una legislación internacional común que contemple la compra, venta y tránsito de la energía eléctrica; b) estudio de normas comunes para facilitar la navegación de los ríos de la Cuenca y preparación de las bases para la uniformización de las leyes y reglamentos de navegación de los ríos del sistema del Plata.

EN FE DE LO CUAL, los Ministros de Relaciones Exteriores antes citados firman la presente ACTA FINAL.

(Fdo.):

NICANOR COSTA MENDEZ
por la República Argentina

ALBERTO CRESPO GUTIERREZ
por la República de Bolivia

JAUACY MAGALHAES
por la República Federativa
del Brasil

RAUL SAPENA PASTOR
por la República del Paraguay

AURELIANO ACQUIRRE
por la República Oriental
del Uruguay

**DECLARACION CONJUNTA
DE CANCELLERES
DE LOS PAISES
DE LA CUENCA DEL PLATA**

DECLARACION CONJUNTA DE LOS CANCELLERES
DE LOS PAISES DE LA CUENCA DEL PLATA

Los Ministros de Relaciones Exteriores de la Argentina señor Nicanor Costa Méndez, de Bolivia señor Alberto Crepo Gutiérrez, de Brasil señor Juracy Magalhães, de Paraguay señor Raúl Sapena Pastor y de Uruguay, señor Luis Vidal Zaglio, reunidos en la Ciudad de Buenos Aires, a los veintisiete días el mes de febrero del año mil novecientos sesenta y siete, animados 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 procurando concretar mejor los objetivos nacionales de cada uno de los Estados participantes.

DECLARAN:

I - 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, útiles al progreso de la región.

II - Los Embajadores Extraordinarios y Plenipotenciarios acreditados ante el Gobierno argentino y el funcionario de igual rango que designe la Cancillería argentina, se constituirán en Comité Intergubernamental Coordinador. Cada país podrá acreditar los Asesores Técnicos que crea conveniente. Este Comité adoptará decisiones por el voto unánime de sus integrantes y tendrá la misión de centralizar las informaciones y encaminarlas a los gobiernos interesados, así como la coordinación de la acción conjunta que se considere necesaria.

Es de su competencia elaborar un proyecto de Estatuto para su definitiva constitución que será presentado a la próxima reunión de Cancilleres de los países de la Cuenca.

III - Que se proponen adoptar las medidas necesarias para que en cada uno de los países, organismos nacionales especializados centralicen los estudios y la apreciación de los problemas nacionales de cada uno de ellos, relativos a la Cuenca.

Por intermedio del Comité Intergubernamental Coordinador estos organismos intercambiarán las informaciones vinculadas con el estudio previsto en el numeral I de esta Declaración.

IV - Que para alcanzar el objetivo del desarrollo integral de la Cuenca, el estudio deberá tomar en consideración, principalmente, los siguientes temas:

A - Las facilidades y asistencia a la navegación; el establecimiento de nuevos puertos fluviales y el mejoramiento de los ya existentes, con el propósito de que puedan ser utilizados en forma más eficiente por los países de la Cuenca y, en especial, por aquellos que tienen una situación mediterránea.

Los estudios hidroeléctricos con miras a la integración energética de la Cuenca.
La instalación de servicios de aguas para usos domésticos, sanitarios e industriales, y para regadíos.

El control de crecidas o inundaciones y de la erosión.

La conservación de la vida animal y vegetal.

B - La interconexión vial, fluvial, ferroviaria y aérea, la construcción de poldros y el establecimiento de un eficiente sistema de telecomunicaciones.

C - La complementación regional mediante la promoción y radicación de industrias de interés para el desarrollo de la Cuenca.

D - La complementación económica de áreas limítrofes.

E - La cooperación mutua en programas de educación, sanidad y luchas contra las epidemias.

V - La cooperación técnica y financiera de los Organismos Internacionales será indispensable para que estos estudios puedan alcanzar los fines que persigue resultando necesario mantener un estrecho contacto con dichas organizaciones de asistencias y crédito.

Que han tomado nota de la Declaración de los Ministros de Relaciones Exteriores de Argentina, Bolivia y Paraguay, en el sentido de que cada uno de sus gobiernos ya han solicitado la colaboración del Banco Interamericano de Desarrollo que se prestará a través del Instituto para la Integración de América Latina y con la participación del programa de Naciones Unidas para el Desarrollo, la Secretaría de la Organización de los Estados Americanos y el Comité Interamericano de la Alianza para el Progreso y otros organismos internacionales, para la realización del estudio mencionado en el numeral I.

VI - Los Cancilleres de la Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay, realizarán una nueva reunión para seguir considerando este programa en la ciudad de Santa Cruz de la Sierra (Bolivia) en la fecha que recomiende el Comité Intergubernamental Coordinador y en lo posible, en el curso de año 1967.

Esta Declaración es la prueba del firme propósito de cooperación que anima a los pueblos de América Latina y de la decidida resolución de los Gobiernos de los cinco países de colaborar activamente en la realización de los estudios y de las obras indispensables para acelerar el progreso de la Cuenca del Plata.

Dada en la ciudad de Buenos Aires, a los veintisiete días del mes de febrero del año mil novecientos sesenta y siete, en cinco ejemplares en portugués y cinco en español, de idéntico tenor e igualmente auténticos.

(Fdo.):

ALBERTO CRESPO GUTIERREZ
por la República de Bolivia

JURACY MAGALHAES
por la República Federativa
del Brasil

HAUI. SAPENA PASTOR
por la República del Paraguay

AURELIANO AGUIRRE
por la República Oriental
del Uruguay

NICANOR COSTA MENDEZ
por la República Argentina

**Ila. REUNION ORDINARIA
DE CANCELLERES
DE LA CUENCA DEL PLATA**

DOCUMENTO 2

IIª REUNION ORDINARIA DE CANCELLERES
DE LOS PAISES DE LA CUENCA DEL PLATA

SANTA CRUZ DE LA SIERRA (BOLIVIA)
18 - 20 DE MAYO DE 1968

- I) Acta final
- II) Acta de Santa Cruz de la Sierra

-I-

ACTA FINAL.

De conformidad con lo dispuesto en el punto IV de la Declaración Conjunta de los Cancilleres de los Países de la Cuenca del Plata, suscrita en Buenos Aires el 27 de febrero de 1967, la II Reunión de Cancilleres de los Países de la Cuenca del Plata se llevó a cabo, por invitación del Gobierno de Bolivia, en la ciudad de Santa Cruz de la Sierra, del sábado 18 al lunes 20 de mayo de 1968.

Participaron de la Reunión los Ministros de Relaciones Exteriores de Argentina, señor Nicanor Costa Méndez; de Bolivia, señor Tomás Guillermo Elío; de Brasil, señor José de Magalhães Pinto; de Paraguay, señor Raúl Sapena Pastor; y de Uruguay, señor Venancio Flores.

Estuvieron presentes, en calidad de observadores, representantes de los Gobiernos de los Países Bajos y del Perú. En la misma calidad de observadores concurren a la Reunión representantes del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), de la Comisión Económica para la América Latina (CEPAL), del Comité Interamericano de la Alianza para el Progreso (CIAP), de la Organización de los Estados Americanos (OEA) y del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), así como de otros organismos internacionales. La lista de los delegados y observadores aparece como Anexo I (Doc. 5).

La Sesión inaugural se efectuó a partir de las 17:30 horas del sábado 18 de mayo, en el Teatro Gabriel René Moreno; y en la misma fueron elegidos como Presidente de la Reunión el Ministro de Relaciones Exteriores de Bolivia, señor Tomás Guillermo Elío; y como Secretario General, el señor Raúl Espejo Zapata. Se aprobó el Temario (Anexo II, Doc. 1), así como el Programa de Actividades y la formación de dos grupos de trabajo. El Ministro de Relaciones Exteriores de Bolivia dio la bienvenida a los asistentes en nombre de su Gobierno y expresó su agradecimiento al haber sido elegido Presidente de la Reunión. El Presidente de la República de Bolivia, General de Fuerza Aérea René Barrientos Ortuño, que honró la Sesión Inaugural con su presencia, acompañado del Vicepresidente de la República de Bolivia, Doctor Luis Adolfo Siles Salinas, declaró oficialmente inaugurada la Conferencia en conceptuoso discurso. El Ministro de Relaciones Exteriores de Argentina hizo uso de la palabra en nombre de las delegaciones visitantes.

La conferencia tomó nota y aprobó el informe del Comité Intergubernamental Coordinador.

Los dos grupos de trabajo, que se ocuparon de "Asuntos Institucionales y Jurídicos" (punto 2 del Temario) y de "Estudio de Proyectos Específicos de la Cuenca del Plata" (punto 3 del Temario), respectivamente, sesionaron el domingo 19 y el lunes 20 de mayo. Los grupos de trabajo estuvieron integrados por miembros de las cinco delegaciones.

En la Sesión Plenaria efectuada el lunes 20 de mayo, los Cancilleres conocieron los informes de los grupos de trabajo. En esta misma sesión, se aceptó el ofrecimiento del Gobierno de Brasil para que la próxima Reunión de Cancilleres de los Países de la Cuenca del Plata, se celebre en la ciudad de Brasilia, dentro de los próximos 12 meses.

En las Sesión de Clausura de la Reunión, los Cancilleres suscribieron el "Acta de Santa Cruz de la Sierra" y dieron por aprobadas las Resoluciones que aparecen en el Anexo III (Doc. 10). En esta misma sesión, el señor José de Magalhães Pinto, Ministro de Relaciones Exteriores de Brasil, expresó el reconocimiento de los Cancilleres por la cordial y generosa acogida dispensada por el Gobierno y el pueblo de Bolivia y la ciudad de Santa Cruz de la Sierra. El Presidente de la Reunión, al dar por clausurados los trabajos, dejó testimonio de satisfacción por la forma decidida en que los Cancilleres llevaron a buen término la conferencia.

EN FE DE LO CUAL, los Ministros antes citados suscriben la presente Acta Final a los veinte días del mes de mayo de mil novecientos sesenta y ocho.

(Fdo. :)

NICANOR COSTA MENDEZ
por la República Argentina

TOMAS GUILLERMO ELIO
por la República de Bolivia

JOSE DE MAGALHAES PINTO
por la República Federativa
del Brasil

RAUL SAPENA PASTOR
por la República del Paraguay

RAUL ESPEJO ZAPATA
Secretario General

VENANCIO FLORES
por la República del
Uruguay

**ACTA DE
SANTA CRUZ DE LA SIERRA**

ACTA DE SANTA CRUZ DE LA SIERRA

Los Ministros de Relaciones Exteriores de Argentina, señor Nicanor Costa Méndez; de Bolivia, señor Tomás Guillermo Elfo; de Brasil, señor José de Magalhães Pinto; de Paraguay, señor Raúl Sapena Pastor; y de Uruguay, señor Venancio Flores Reissig, reunidos en el Ciudad de Santa Cruz de la Sierra, Bolivia, del 18 al 20 de mayo de 1968;

ANIMADOS del mismo espíritu de cooperación que inspiró la I Reunión celebrada en Buenos Aires el 27 de febrero de 1967, cuyas decisiones ratifican, y contemplando el interés común de sus respectivos países;

CONSCIENTES de la necesidad de preservar para las generaciones futuras los medios que permitan atender la demanda creciente de bienes y servicios, a través del aprovechamiento máximo de los recursos naturales;

CONSIDERANDO la necesidad de reunirse periódicamente y la conveniencia de constituir un organismo destinado específicamente a promover, coordinar y seguir la marcha de las acciones multinacionales que tiendan a la realización de los objetivos enunciados y de los que aprueben en el futuro.

I

Con referencia al proceso de Institucionalización de la Cuenca del Plata.

RESUELVEN:

1º Celebrar periódicamente una Reunión, en carácter de autoridad superior para trazar la política a ser seguida, con vistas al desarrollo armónico y equilibrado de la región;

2º Dirigir la acción del Comité Intergubernamental Coordinador y tomar las disposiciones necesarias para la consecución de los objetivos acordados;

3º Reunirse con carácter ordinario una vez al año y, con carácter extraordinario, a petición de tres o más países. Las decisiones serán tomadas con el voto unánime de sus miembros.

Si excepcionalmente el Ministro de Relaciones Exteriores de cualquier país miembro no pudiere concurrir a la Reunión, se hará representar por un Delegado Especial.

4º Aprobar el Estatuto del Comité Intergubernamental Coordinador con el texto que figura anexo y que forma parte de esta Acta.

5º Encomendar al Comité Intergubernamental Coordinador al tarea de preparar un proyecto de tratado para afianzar la institucionalización de la Cuenca del Plata. El Comité Intergubernamental Coordinador deberá presentar, en un plazo no mayor de ciento veinte días, a la consideración de los Gobiernos de los países de la Cuenca del Plata, el proyecto de tratado. A objeto de su aprobación se convocará a los Ministros de Relaciones Exteriores a una reunión extraordinaria en el término de sesenta días, luego de la presentación del Proyecto.

II

En orden a los proyectos concretos presentados por los países miembros,

RESUELVEN:

Aprobar la realización de los estudios previos a la ejecución de los respectivos proyectos:

A - PROYECTOS COMPARTIDOS POR LOS CINCO PAISES MIEMBROS:

1. Construcción de un puerto en territorio boliviano sobre el río Paraguay y su conexión con la red ferroviaria (Puerto Busch).

2. Hidrometeorología y posterior establecimiento y funcionamiento de la red de estaciones hidrometeorológicas.

3. Inventario y análisis de la información básica sobre los recursos naturales de la Cuenca y temas pertinentes a ellos.

4. Estudiar los problemas a resolver y proyectar las medidas a tomar (dragado, remoción de obstáculos, señalización, balizamiento, etc.) para permitir la navegación permanente y asegurar su mantenimiento en los ríos Paraguay, Paraná, Uruguay y de la Plata, especialmente en los tramos de Corumbá-Asunción, Asunción-Confluencia, Confluencia-Río de la Plata, Salto Grande-Nueva Palmira, y prever el sistema más adecuado para la recuperación de las inversiones que resulte necesario efectuar y la Compensación de los servicios que demande el cumplimiento de este programa.

5. Obras de infraestructura de interconexión vial, ferroviaria y de comunicaciones entre los países miembros.

6. Integración energética de la Cuenca.

7. Evaluación de los recursos ictiológicos de la Cuenca, extendiendo dicho estudio, si ello fuera necesario, al ancho frente marítimo inmediato.

B - PROYECTOS ESPECIFICOS PRESENTADOS POR LOS PAISES MIEMBROS:

1. Regulación desde sus nacientes de los ríos Bermejo y Pilcomayo.

2. Estudiar la modernización de los puertos de Buenos Aires y Montevideo con el propósito de que ellos puedan cumplir más cabalmente su función de puertos ter-

minales y vincular más eficazmente el transporte fluvial con el marítimo, en beneficio de los países de la Cuenca.

3. Adaptación y habilitación del puerto de Asunción como puerto de tránsito para el tráfico fluvial de la Cuenca del Plata.

4. Teniendo en cuenta la posición especial del puerto de Río Grande, que brinda intensa cooperación al área de la Cuenca del Plata a la que está conectada por ferrocarril y carretera, se recomienda la promoción de estudios con vistas a su modernización y posible integración al sistema.

5. Estudio de la cuenca del río Santa Lucía.

6. Reactualización de las informaciones del proyecto específico y realización de la obra de Salto Grande.

C - Los Cancilleres resuelven además que los proyectos enumerados anteriormente serán realizados de acuerdo con la prioridad emergente como consecuencia de la aplicación de criterios de valorización, y a tales fines recomiendan al Comité Intergubernamental Coordinador que se adopten, entre otros, los siguientes:

1. Tendrán preferencia especial aquellos proyectos que aseguren el aprovechamiento máximo del recurso agua.

2. Tendrán también preferencia aquellos proyectos de bajo costo que puedan ejecutarse a corto plazo y que surtan efectos multinacionales.

3. Serán considerados de interés para la Cuenca los proyectos de infraestructura que dinamicen el intercambio de bienes y servicios respondiendo a la coordinación e integración de dicha infraestructura a nivel de la Cuenca.

4. Serán considerados como de interés para la Cuenca los proyectos directamente productivos que aseguren la máxima rentabilidad de la inversión junto con un aumento apreciable de la tasa de crecimiento de los países involucrados.

5. Para la instalación de industrias y para la adopción de acuerdos de complementación Industrial se tomará en cuenta el Tratado de Montevideo, (ALALC).

6. Aceptabilidad general.

7. Amplitud de objetivos.

8. Efecto multiplicador.

9. Utilización de los esfuerzos ya iniciados.

10. Factibilidad inmediata.

11. Asegurar el acceso directo de los países ribereños a los ríos de la Cuenca.

12. Asegurar mejoras a la navegación.

13. Lograr la protección de las vertientes y evitar alteraciones que puedan afectar, de modo debidamente comprobado, el máximo aprovechamiento de los ríos.

Tales criterios no prevalecerán contra las razones de carácter político que los gobiernos encuentren valederos para decidir la ejecución de proyectos determinados.

RECOMIENDAN:

1. Que el Comité Intergubernamental Coordinador estudie y dicte un estatuto que adecue el uso y administración del recurso agua en relación con los propósitos concretos de desarrollo integral y armónico de la Cuenca del Plata expresados en la 1ª Reunión de Cancilleres de la Cuenca del Plata.

2. La realización de estudios de complementación destinados a la localización y radicación de empresas agrícolas e industriales dentro del marco del Tratado de Montevideo (ALALC).

3. Que el Comité Intergubernamental Coordinador realice gestiones ante los Organismos Internacionales a los efectos de presentar un informe, dentro de los noventa días, sobre la participación que dichos organismos pueden tener en los estudios aprobados o recomendados en la presente acta.

4. Que el Comité Intergubernamental Coordinador considere la propuesta de la Delegación de la República del Uruguay para que se realicen estudios con vistas a la creación de un organismo financiero de la Cuenca del Plata.

EN FE DE LO CUAL, los Cancilleres de los Países de la Cuenca del Plata suscriben la presente "Acta de Santa Cruz de la Sierra" en un solo ejemplar y en dos idiomas, español y portugués, cuyos textos igualmente auténticos serán depositados en los archivos del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto de la República de Bolivia, que hará llegar a las demás Cancillerías copias autenticadas de este documento.

Santa Cruz de la Sierra, 20 de mayo de 1968.

(Fdo.:)

NICANOR COSTA MENDEZ
por la República Argentina

TOMAS GUILLERMO ELIO
por la República de Bolivia

JOSE DE MAGALHAES PINTO
por la República Federativa
del Brasil

RAUL SAPENA PASTOR
por la República del Paraguay

VENANCIO FLORES
por la República Oriental
del Uruguay

**TRATADO DE
LA CUENCA DEL PLATA**

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 del 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:

ARTICULO 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 las 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 limitrofes.
- 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 1° 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 2° 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 3° 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 1° 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 2° En reunión extraordinaria, a tal fin especialmente convocada, los Ministros de Relaciones Exteriores podrán, siempre con el voto unánime de los cinco países, reformar el Estatuto del Comité Intergubernamental Coordinador.

ARTICULO 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.

ARTICULO V

La Acción colectiva entre los Países 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.

ARTICULO VII

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

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

Parágrafo 2° 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 3° 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.

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 del año 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.

NICANOR COSTA MENDEZ

POR LA REPUBLICA ARGENTINA

VICTOR HOZ DE VILA

POR LA REPUBLICA DE BOLIVIA

JOSE DE MAGALHAES PINTO

POR LA REPUBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL

RAUL SAPENA PASTOR

POR LA REPUBLICA DEL PARAGUAY

VENANCIO FLORES

POR LA REPUBLICA ORIENTAL
DEL URUGUAY

DEPOSITO DE LOS INSTRUMENTOS DE RATIFICACION

| | |
|----------------------------------|-----------------------|
| Republica Federativa del Brasil: | 16 de octubre de 1969 |
| República del Paraguay: | 11 de febrero de 1970 |
| República Argentina: | 22 de mayo de 1970 |
| República Oriental del Uruguay: | 25 de mayo de 1970 |
| República de Bolivia: | 15 de julio de 1970 |

| | |
|----------------------|----------------------|
| ENTRADA EN VIGENCIA: | 14 de agosto de 1970 |
|----------------------|----------------------|

RESOLUCION 25 (IV) 1971

DECLARACION DE ASUNCION SOBRE APROVECHAMIENTO DE RIOS INTERNACIONALES

RESOLUCION N.º 25

La IV Reunión de Cancilleres de los Países de la Cuenca del Plata

RESUELVE:

Ratificar aquello que, hasta este momento se resolvió en este ámbito, y manifestar su especial satisfacción por los resultados de la II Reunión de Expertos del Recurso Agua realizada en Brasilia (18-22 de mayo de 1970). Manifiestan asimismo su convicción que un tema de tal importancia continuará siendo tratado con el mismo espíritu de franca y cordial colaboración en la III Reunión de este mismo Grupo, ya convocada para el día 29 del corriente.

Los Cancilleres consideran de real interés dejar consignados los puntos fundamentales respecto de los cuales ya hubo acuerdo y que representan la base sobre la cual deberán proseguir los estudios de este tema:

1. En los ríos internacionales contiguos, siendo la soberanía compartida, cualquier aprovechamiento de sus aguas deberá ser precedido de un acuerdo bilateral entre los ribereños.
2. En los ríos internacionales de curso sucesivo, no siendo la soberanía compartida, cada Estado puede aprovechar las aguas en razón de sus necesidades siempre que no cause perjuicio sensible a otro Estado de la Cuenca.
3. En cuanto al intercambio de datos hidrológicos y meteorológicos:
 - a) Los ya procesados serán objeto de divulgación y canje sistemáticos a través de publicaciones;

b) Los datos por procesar, ya sean simples observaciones, lecturas o registros gráficos de instrumentos, serán permutados o suministrados a juicio de los países interesados.

4. Los Estados tenderán, en la medida de lo posible, a intercambiar gradualmente los resultados cartográficos e hidrográficos de sus mediciones en la Cuenca del Plata, de modo que se facilite la caracterización del sistema dinámico.

5. Los Estados procurarán en la medida de lo posible, mantener en las mejores condiciones de navegabilidad los tramos de los ríos que están bajo su soberanía, adoptando para ello las medidas necesarias a fin de que las obras que se realicen no afecten de manera perjudicial otros usos actuales del sistema fluvial.

6. Los Estados, al realizar obras destinadas a cualquier fin en los ríos de la Cuenca, adoptarán las medidas necesarias para no alterar en forma perjudicial las condiciones de navegabilidad.

7. Los Estados, en la realización de obras en el sistema fluvial de navegación, adoptarán medidas tendientes a preservar los recursos vivos.

RESOLUCION 210 (XVII) 1987

RESOLUCIÓN Nº 210 (XVII)

LA XVII REUNION DE CANCELLERES DE LOS PAISES DE LA CUENCA DEL PLATA,

VISTO:

El punto 1 de la "Decisión de Buenos Aires" y la Resolución Nº 2 (II-E);

CONSIDERANDO:

Que el desarrollo del transporte fluvial de la Cuenca ha sido uno de los temas que concitaron el interés prioritario de los Países Miembros;

Que en los últimos tiempos se ha valorado en forma significativa la importancia del transporte fluvial teniendo cuenta la necesidad de los Países para expandir su producción agropecuaria y extractiva en la zona de influencia y de las limitaciones en cuanto al uso de modos alternativos de transporte;

Que teniendo en cuenta las decisiones de la XIV Reunión Ordinaria de los Ministros de Obras Públicas y Transporte celebrada en La Paz, Bolivia, los días 27 y 28 de noviembre de 1987.

RESUELVE:

1. Declarar de interés prioritario de los Países Miembros el desarrollo del sistema de transporte fluvial determinado por los ríos Paraguay, Paraná y Uruguay.
2. Encomendar al CIC que solicite a las Contrapartes Técnicas para el tema de Navegación y Transporte Fluvial que orienten sus actividades con vista a la elaboración de un informe sobre la efectiva habilitación y utilización de las mencionadas vías fluviales.

REGLAS DE HELSINKI

SECCION INSTITUCIONAL Y JURIDICA

REGLAS DE HELSINKI SOBRE EL USO DE LAS AGUAS DE CUENCAS INTERNACIONALES 1/

Aprobadas por la 52a. Conferencia de la
Asociación de Derecho Internacional
(INTERNATIONAL LAW ASSOCIATION)
celebrada en Helsinki en agosto de 1966

CAPITULO 1

GENERALIDADES

Artículo I

Las normas de derecho internacional que figuran en estos capítulos se aplicarán al uso de las aguas de una cuenca hidrográfica internacional, salvo que se dispusiera de otra manera en una convención, acuerdo o costumbre a que se ciñen los Estados de una cuenca hidrográfica internacional.

Artículo II

Una cuenca hidrográfica internacional es 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.

Artículo III

"Estado ribereño de una cuenca" es el Estado cuyo territorio abarca una porción de una cuenca hidrográfica internacional.

CAPITULO 2

UTILIZACION EQUITATIVA DE LAS AGUAS DE UNA CUENCA HIDROGRAFICA INTERNACIONAL

Artículo IV

Todo estado ribereño de una cuenca tiene derecho, dentro de los límites

1/ Traducción al español hecha por la Unión Panamericana.

de su territorio, a una participación razonable y equitativa en los usos be neficiosos de las aguas de una cuenca hidrográfica internacional.

- Artículo V

(1) La participación razonable y equitativa en el sentido del Artículo IV se determinará según todos los factores pertinentes de cada caso particu lar.

(2) Entre los factores pertinentes que deben considerarse figuran los siguientes:

- (a) la geografía de la cuenca, en particular la extensión de la zona de desagüe en el territorio de cada Estado ribereño;
- (b) la hidrología de la cuenca, en particular la contribución de agua por cada Estado ribereño;
- (c) el clima de la cuenca;
- (d) la utilización pasada de las aguas de la cuenca, y en particular su uti lización actual;
- (e) las necesidades económicas y sociales de cada Estado de la cuenca;
- (f) la población que necesita las aguas de la cuenca en cada Estado ribere ño;
- (g) los costos comparativos de otros medios que puedan adoptarse para satis facer las necesidades económicas y sociales de cada Estado de la cuen- ca;
- (h) la disponibilidad de otros recursos;
- (i) la prevención del desaprovechamiento innecesario en el empleo de las aguas de la cuenca;
- (j) la posibilidad de que la indemnización a uno o más Estados corribereños de la cuenca sea medio de arreglar conflictos entre usuarios, y
- (k) el grado en que pueden satisfacerse las necesidades de un Estado ribere ño sin causar perjuicio notable a un Estado corribereño.

(3) El valor de cada factor se determinará por su importancia comparada con la de otros factores atinentes. Para determinar la participación razona ble y equitativa se estudiarán todos los factores pertinentes y se llegará a una conclusión sobre la base de una evaluación conjunta.

- , Artículo VI

Un uso o categoría de usos no entrañan el derecho a ninguna preferencia inherente respecto de todo otro uso o categoría de usos.

- Artículo VII

A un Estado de la cuenca no se le puede negar, con el fin de reservar el aprovechamiento futuro de dichas aguas en favor de un Estado corribereño, el uso razonable que al presente hace de las aguas de una cuenca hidrográfi- ca internacional.

- Artículo VIII

1. El uso razonable actual podrá continuar, a menos que los factores que

justifiquen su continuación pierdan fuerza frente a la importancia mayor de otros factores que pueden conducir a la conclusión de que dicho uso debe modificarse o terminarse a fin de facilitar otro uso que compita y sea incompatible con el primero.

2. (a) Se considera que un uso que de hecho es viable ha existido desde el inicio de la construcción directamente relacionada con él o, si no se hubiese requerido esa construcción, desde el comienzo de obras similares de ejecución real.

(b) Dicha utilización continúa existiendo hasta el momento en que se la interrumpa con la intención de abandonarla.

3. El uso no se considerará existente si al tiempo de establecerse hubiera sido incompatible con otro uso razonable ya establecido.

CAPITULO 3

CONTAMINACION

Artículo IX

Segun se emplea en este Capítulo, el término "contaminación del agua" se refiere a todo cambio nocivo resultante de un acto humano en la composición, contenido o calidad naturales de las aguas de una cuenca hidrográfica internacional.

Artículo X

1. En congruencia con el principio de utilización equitativa de las aguas de una cuenca hidrográfica internacional, un Estado deberá:
- (a) evitar cualquier forma nueva de contaminación del agua o cualquier aumento del grado de la contaminación existente en una cuenca hidrográfica internacional, que pudiera causar perjuicio notable en el territorio de un Estado corribereño; y
 - (b) tomar todas las medidas aconsejables para disminuir la contaminación existente en una cuenca hidrográfica internacional hasta un grado en que dicha contaminación no cause daño considerable en el territorio de un Estado corribereño.

2. La norma establecida en el párrafo 1. de este artículo se aplica a la contaminación acuática que se origina.

- (a) en el territorio de un Estado; o
- (b) fuera del territorio del Estado, si es causada por obra de éste.

Artículo XI

1. En caso de infracción de la norma estipulada en el párrafo 1.(a) del Artículo X de este Capítulo, se le exigirá al Estado responsable que cese en

su conducta irregular e. indemnice al Estado corribereño perjudicado los daños causados,

2. En un caso sujeto a la norma fijada en el párrafo I.(b) del Artículo X, si un Estado no toma medidas prudentes, se le pedirá que entre de inmediato en negociaciones con el Estado afectado con miras a llegar a un arreglo equitativo según las circunstancias,

CAPITULO 4

NAVEGACION

Artículo XII

1. Este Capítulo se refiere a los ríos y lagos que tienen partes navegables y que separan o atraviesan los territorios de dos o más Estados.

2. Los ríos o lagos son "navegables" si en su estado natural o canalizado se utilizan efectivamente para la navegación comercial, o, cuando por razón de su condición natural, se pueden usar para ese fin.

3. En este Capítulo el término "Estado ribereño" se refiere a un Estado a través o a lo largo del cual fluye la porción navegable de un río o ya ce el lago.

Artículo XIII

Siempre que se atenga a cualesquiera limitaciones o especificaciones mencionadas en estos capítulos, todo Estado ribereño tiene derecho a la libre navegación en todo el curso del río o lago.

Artículo XIV

"Libre navegación", en el sentido que se da al término en este Capítulo, comprende, a base de igualdad, las siguientes libertades para las naves de un Estado ribereño:

- (a) libertad de movimiento en todo el curso navegable del río o lago;
- (b) libertad de entrada y de uso de instalaciones y muelles; y
- (c) libertad de transporte de mercancías o pasajeros, sea directamente o con trasbordo, entre el territorio de un Estado ribereño y el de otro y entre el territorio de un Estado ribereño y el mar.

Artículo XV

Un Estado ribereño tiene el derecho a ejercer vigilancia, entre otras fi nalidades, para proteger la seguridad y salud públicas, en la parte del río o lago sujeta a su jurisdicción, siempre que el ejercicio de ese derecho no afecte indebidamente al goce de los derechos de libre navegación definidos en los Artículos XIII y XIV.

- Artículo XVI

Todo Estado ribereño puede restringir o prohibir que en su territorio otro Estado recoja mercancías o pasajeros para desembarcarlos en el mismo territorio.

- Artículo XVII

Un Estado ribereño puede conceder a Estados no ribereños el derecho de navegación en ríos o lagos comprendidos en su territorio.

- Artículo XVIII

Se requiere que todo Estado ribereño, en la medida de sus recursos o de los medios de que pueda disponer, mantenga en buen estado la parte del curso navegable de un río o lago que se halla dentro de su jurisdicción.

- Artículo XIX

Las normas establecidas en este Capítulo no se aplican a la navegación de barcos de guerra o de los que sirven en funciones policiales o administrativas o, en general, en cualquier otro ejercicio de autoridad pública.

- Artículo XX

En época de guerra, de otra clase de conflicto armado o de emergencia pública que constituya una amenaza a la vida del Estado, el Estado ribereño puede tomar, en la medida estrictamente requerida por las exigencias de la situación, providencias que contravengan sus obligaciones previstas en este Capítulo, siempre que tales providencias guarden congruencia con sus otras obligaciones emanadas del derecho internacional. El Estado ribereño facilitará en todo caso la navegación para fines humanitarios.

CAPITULO 5

FLOTACION DE MADERA

- Artículo XXI

El acarreo de madera por cursos de agua que atraviesen los territorios de dos o más Estados o fluyan entre dichos territorios se regirá por los artículos que se formulan a continuación, salvo en casos en que dicha operación esté sujeta a reglamentaciones de navegación conforme a la ley o a la costumbre aplicables en los Estados ribereños.

- Artículo XXII

Los Estados ribereños de un curso de agua internacional utilizado para la navegación pueden determinar de común acuerdo si por él puede permitirse y en qué condiciones debe efectuarse el acarreo de madera.

Artículo XXIII

1. Se recomienda que todo Estado ribereño de un curso de agua internacional que no se explote para la navegación, autorice a un Estado corribereño con la debida salvaguardia de otros usos que de él se hagan, la utilización de dicho curso de agua y de sus márgenes comprendidas en los territorios de cada Estado ribereño, para el acarreo de madera.

2. Esta autorización debe extenderse a todos los trabajos necesarios que la tripulación de acarreo realizará a lo largo de las márgenes y a la instalación de los medios que faciliten el acarreo de madera.

Artículo XXIV

Si el Estado ribereño necesita instalaciones permanentes para el acarreo de madera dentro del territorio de un Estado corribereño o si es necesario regular el caudal del curso de agua, todas las cuestiones vinculadas a dichas instalaciones y medidas deben determinarse por acuerdo entre los Estados interesados.

Artículo XXV

Los Estados corribereños de un curso de agua que se usa o se usará para acarrear madera negociarán a fin de llegar a un acuerdo en que se estipule el régimen administrativo del transporte y, si fuera necesario, para establecer una entidad o comisión mixta que facilite en todos sus aspectos la regulación del acarreo.

CAPITULO 6

PROCEDIMIENTOS PARA LA PREVENCION Y ARREGLO DE CONTROVERSIAS

Artículo XXVI

Este Capítulo versa sobre los procedimientos para prevenir y resolver controversias internacionales tocantes a derechos legales u otros intereses de los Estados ribereños y de otros Estados en las aguas de una cuenca hidrográfica internacional.

Artículo XXVII

1. De conformidad con la Carta de las Naciones Unidas, los Estados tienen la obligación de resolver las controversias internacionales atinentes a sus derechos legales o a otros intereses, valiéndose de medios pacíficos y de manera que no se pongan en peligro la paz, la seguridad ni la justicia internacionales.

2. Se recomienda que, para prevenir y arreglar controversias, los Estados recurran progresivamente a los medios estipulados en los Artículos XXIX al XXXIV de este Capítulo.

Artículo XXVIII

1. Para la prevención y arreglo de disputas, los Estados tienen la obligación primaria de recurrir a las medidas estipuladas en los tratados aplicables que los obligan.

2. Los Estados se circunscribirán a los medios de prevención y arreglo de controversias previstos en tratados y únicamente en la medida en ellos es tipulada.

Artículo XXIX

1. Con miras a evitar que entre Estados ribereños surjan disputas relativas a sus derechos legales o a otros intereses, se recomienda que los Estados ribereños se proporcionen informaciones pertinentes y adecuadas respecto a las aguas de una cuenca hidrográfica comprendida en su territorio, a los usos de dichas aguas y otras actividades conexas.

2. Prescindiendo de su ubicación en una cuenca hidrográfica, un Estado deberá notificar en especial a todo otro Estado ribereño cuyos intereses pudieran verse afectados considerablemente, cualquier proyecto de construcción o instalación que pudiera alterar el régimen de la cuenca de manera que dé lugar a una controversia según la definición del Artículo XXVI. En la notificación deberán figurar los hechos esenciales que permitan al notificado hacer una evaluación del efecto probable de la alteración propuesta.

3. El Estado que expida la notificación a la cual se refiere el párrafo 2. de este artículo deberá conceder al notificado un tiempo prudencial para que estudie el efecto probable del proyecto de construcción o instalación y presente sus opiniones al Estado notificante.

4. Si un Estado no hubiera dado el aviso previsto en el párrafo 2. de este artículo, a la alteración efectuada por un Estado en el régimen de la cuenca hidrográfica no se le atribuirá la importancia que normalmente se da a una prioridad temporal de uso, en caso de que se determinara lo que se entiende por participación razonable y equitativa en el aprovechamiento de las aguas de una cuenca.

Artículo XXX

En caso de que surgiera entre Estados una controversia sobre sus derechos legales u otros intereses, de conformidad con la definición del Artículo XXVI, dichos estados deberán buscar un arreglo mediante negociaciones.

Artículo XXXI

1. Si se suscitara un conflicto o disputa respecto de la utilización presente o futura de las aguas de una cuenca hidrográfica internacional, se recomienda que los Estados ribereños sometan el conflicto o disputa a una entidad mixta y que de ella soliciten que estudie la cuenca hidrográfica internacional y formule planes y recomendaciones para su máxima y más eficaz explotación en beneficio de todos los Estados.

2. Se recomienda que la entidad mixta presente informes sobre todas las materias de su competencia a las autoridades respectivas de los Estados miembros interesados.

3. Se recomienda que los Estados miembros de la entidad mixta en casos pertinentes inviten a Estados no ribereños que en virtud de un tratado tengan derecho a usar las aguas de una cuenca hidrográfica internacional, a que se asocien a la labor de la entidad mixta o les permitan comparecer ante ella.

- Artículo XXXII

Si los Estados afectados consideran que el conflicto o controversia no puede resolverse en la forma establecida en el Artículo XXXI, se recomienda que busquen los buenos oficios, o que soliciten conjuntamente la mediación de un tercer Estado, de un organismo internacional apropiado o de una persona competente.

- Artículo XXXIII

1. Si los Estados afectados no hubieran podido resolver su controversia mediante la negociación ni ponerse de acuerdo sobre las medidas previstas en los Artículos XXXI y XXXII, se recomienda que formen una comisión investigadora o una comisión ad hoc de conciliación, la cual tratará de encontrar un arreglo que merezca la aceptación de los Estados partes en cualquier disputa tocante a sus derechos legales.

2. Se recomienda que la comisión conciliadora se constituya en la forma establecida en el Anexo.

- Artículo XXXIV

Se recomienda que los Estados interesados convengan en someter sus conflictos legales a un tribunal arbitral ad hoc, a un tribunal arbitral permanente o a la Corte Internacional de Justicia cuando:

- (a) No se hubiere formado una comisión tal como se dispone en el Artículo XXXIII, o
- (b) La comisión no hubiere encontrado una solución recomendable, o
- (c) La solución recomendada no hubiera sido aceptada por los Estados en con tro vers ia, y
- (d) No se hubiere llegado de ninguna otra manera a un acuerdo.

- Artículo XXXV

Se recomienda que en caso de arbitraje los Estados afectados tengan re curso a las Normas de Procedimiento Arbitral formuladas por la Comisión de Derecho Internacional de las Naciones Unidas en su décima reunión de 1958.

- Artículo XXXVI

El recurso al arbitraje significa que los Estados interesados consi dera rán definitivo el laudo que se dicte y se someterán de buena fe a su ejecución.

Artículo XXXVII

La aplicación de los procedimientos de solución prescriptos en los artículos precedentes de este Capítulo no impide que se recurra a medios de solución que se recomienden o se exijan a los miembros de acuerdos o entidades regionales o de otros organismos internacionales.

A N E X O

MODELO DE NORMAS PARA LA CONSTITUCION DE LA COMISION DE CONCILIACION PARA EL ARREGLO DE UNA CONTROVERSI A

(En cumplimiento del Artículo XXXIII, del Capítulo 6)

Artículo I

Los miembros de la comisión, inclusive el presidente, serán designados por los Estados interesados.

Artículo II

Si los Estados en controversia no se pusieren de acuerdo en los nombramientos, cada Estado designará dos miembros. Estos miembros elegirán a un tercero, quien será el presidente de la comisión. Si los miembros no estuvieren de acuerdo, a solicitud de cualquier Estado interesado, el Presidente de la Corte Internacional de Justicia o, en su defecto, el Secretario General de las Naciones Unidas, elegirá a un miembro-presidente.

Artículo III

La comisión estará integrada por personas que, por razón de su competencia especial, sean idóneas para tratar de las controversias relativas a las cuencas hidrográficas internacionales.

Artículo IV

Si un miembro de la comisión se abstuviera de ejercer su cargo o no se encontrara en condición de cumplir con sus obligaciones, será reemplazado mediante el procedimiento establecido en el Artículo I o Artículo II del presente Anexo, de acuerdo con el procedimiento con que se le designó en un principio. En caso de que

- (1) Los Estados no concordaran con el reemplazo de un miembro designado al principio de conformidad con el Artículo I, o
- (2) el Estado interesado no reemplazara a un miembro designado originalmente en virtud del Artículo II,

por solicitud de cualquier Estado afectado, el Presidente de la Corte Internacional de Justicia o, si éste no lo hiciera, el Secretario General de las Naciones Unidas, elegirá a un reemplazante.

Artículo V

Si no hubiese acuerdo contrario entre las partes, la comisión conciliadora determinará el lugar de las reuniones y establecerá su propio procedimiento.

MIEMBROS DEL COMITÉ AUTOR DE LAS REGLAS

PRESIDENTE: Prof. Cecil J. Olmstead (Estados Unidos)

VICEPRESIDENTE: Prof. Richard D. Baxter (Estados Unidos)

Ahmed Atwally /atabani (Sudán)
Juez Algot Begge (Suecia)
Alternos: Prof. Lars Hjermer
Prof. F.J. Berber (Alemania)
A.B. Berdal (Noruega)
Mayor Louis M. Bloomfield, Q.C. (Canadá)
Embajador Guillermo J. Cano (Argentina)
Dr. Dante A. Caponera (Italia)
Decano Maxwell Cohen (Canadá)
K.W. Couperus (Holanda)
Prof. Charles De Vischer (Bélgica)
Dr. Predag Dimitrijević (Yugoslavia)
Dr. A.G. Donaldson (Inglaterra)
Dr. H. Fortuin (Holanda)
Prof. Paul Gieseke (Alemania)
Alternos: Juez Kúiz
Conde Edmund Harting (Austria)
Dr. Ariel H. Hetch (Israel)
Alternos: Dr. Charles Boasson

**RED DE
NAVEGACION INTERIOR
DE LA CUENCA DEL PLATA**

ANEXO - RED DE NAVEGACION INTERIOR

| CUENCA / VIA | T R A M O | CRITERIO DE ANTECE DEFINICION DENTES | O B S E R V A C I O N E S |
|------------------|---|---|---|
| <u>DEL PLATA</u> | | | |
| Río Paraná | Río de la Plata-Confluencia Río Paraguay | A | Profundidades en: Canal Mitre - Rosario: 30 pies (9,14 m); Rosario-Diamante: 25 pies (7,62 m); Rosa río-Paraná: 20 pies (6,10 m) y Paraná-Confluencia Río Paraguay: 10 pies (3,05 m). Obras hidráulicas Paraná Medio: (a) Cierre Norte (Pati), km 930; (b) Cierre Sur (Chapetón), km 630. |
| | Confluencia Río Paraguay- Pdte. Epitácio | A | Profundidades en: Confluencia Río Paraguay-Posadas 7 pies (2,14 m); Paso Apipé-Carayá (con espiador): 5 pies (1,52 m); Foz Iguaçu-Pôrto Mendez: 2,40 m; Pôrto Mendez-Guaira: interrumpido; Guaira-Pte. Epitácio: 1,90 m. Obras hidráulicas: Corpus (Km 1597 provisorio); Itaipú; Ilha Grande y Primavera. |
| Río Paraguay | Confluencia Río Paraná-Corumbá Corumbá - Cáceres | A A | Profundidades en: Confluencia Río Paraná-Asunción: 3,00 m; Asunción-Cáceres: 1,50 m. |

ANEXO - RED DE NAVEGACION INTERIOR

| CUENCA / VIA | T R A M O | CRITERIO DE DEFINICION | ANTECEDENTES | O B S E R V A C I O N E S |
|----------------------|--|------------------------|--------------|---|
| Río Madre de Dios | Puerto Maldonado-Riberalta | A ₁ | | |
| Río Manú | Manú - Puerto Maldonado | A ₂ | | |
| Río Caspajali | Fitzcarrald- Manú. | A ₂ | | Navegabilidad proyectada. |
| Río Beni | Riberalta-Rurrenabaque | A ₂ | | |
| Río Ichilo-Mamoré | Villarreal-Guayaramerín/Guajará Mirim | A | | |
| <u>DEL ATLANTICO</u> | | | | |
| Río de la Plata | Océano Atlántico - Confluencia Ríos Paraná y Uruguay | A ₁ | | Profundidades de Canales Norte y P. Indio: 30 pies (9,14 m); de Canal Sur: 25 pies (7,62 m); de Canal Martín García: 25 pies (7,62 m); de Canal Acceso La Plata: 27 pies (8,23 m); de Canal Costanero: 10 pies (3,05 m) y de Canal Mitre: 30 pies (9,14 m). |
| Laguna Dos Patos | Pôrto Alegre - Río Grande | A | | |
| Río Taquarí/Jacuí | Estrêla - Pôrto Alegre | A | | Profundidades en Río Jacuí: Pôrto Alegre-Cachoeira Pau a Pique: 1,30 m a 4,00 m y en Río Taquarí: Foz-Arroio do Meio: 3,00 m. Obras hidráulicas: Fandanço, Anel D. Marco y Amaró polis. |

ANEXO - RED DE NAVEGACION INTERIOR

| CUENCA / VIA | T R A M O | CRITERIO DE ANTECE DEFINICION DENTES | O B S E R V A C I O N E S |
|---------------------|------------------------------------|---|---|
| Río Uruguay | Río de la Plata-Monte Case- ros | A | Profundidades en: Río de la Plata-Paysandú: 15 pies (4,60 m); Paysandú-Salto: 9 pies (2,75 m); Aguas Arriba Presa Salto Grande-Monte Caseros: 10 pies (3,05 m). Obra hidráulica: Salto Grande (km 345). |
| <u>DEL TITICACA</u> | | | |
| Lago Titicaca | Guaqui - Puno | A ₁ | |

- 1/ Resolución de la II Reunión de Cancilleres de la Cuenca del Plata (II RCCP).
Mención de Paraguay en la II Reunión de Ministros de Obras Públicas y Transportes del Cono Sur (II RMCS).
- 2/ Resolución N° 58 de la VII RCCP.
Resoluciones N°s. 77 y 78 de la IX RCCP.
Mención de Paraguay en la IV RMCS.
Anexo VII.iii., 8.4. y 8.5.
- 3/ Resolución de la II RCCP (tramo Nueva Palmira - Salto).

| Código de relacionamiento | Fase de aplicación | Criterio de definición |
|---------------------------|--------------------|--|
| A | 1ª | Opinión emitida por los países miembros luego de tomado conocimiento y analizado el objetivo de la Red. |
| B | 1ª | Consideraciones de orden técnico fundadas en el conjunto de antecedentes disponibles. |
| A ₁ | 2ª | Incorporado a la Red en la 1ª fase por aplicación del criterio "B", no siendo objeto de comentarios u observaciones que impliquen su exclusión, según Anexo VIII. Se asume que su aceptación representa una forma de opinión del país miembro en la 2ª fase. |
| A ₂ | 2ª | No incorporado en la 1ª fase por criterio "A" ni por criterio "B", siendo objeto de comentario u observación que implica su inclusión, según Anexo VIII. Representa opinión del país miembro en la 2ª fase. |
| B ₁ | 2ª | Consideraciones de orden técnico fundadas en el conjunto de antecedentes disponibles, aplicadas a los tramos y facilidades de transporte relacionados con los criterios "A", "A ₁ " y |

**ACUERDO DE
TRANSPORTE FLUVIAL
POR LA HIDROVIA
PARAGUAY - PARANA**

**ALADI**

Asociación Latinoamericana
de Integración
Associação Latino-Americana
de Integração

ACUERDO DE TRANSPORTE FLUVIAL POR
LA HIDROVIA PARAGUAY - PARANA
(Puerto de Cáceres - Puerto de
Nueva Palmira)

ALADI/AAP/A14TM/5
7 de julio de 1992

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 No. 238 de la XIX Reunión de Cancilleres de la Cuenca del Plata; y

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 concerten en el futuro entre los países ribereños de la Hidrovía o entre éstos 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, practicaaje, 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 las facilidades que se han otorgado hasta el presente y las que se otorgan 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 movilizan 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 practica 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 practica 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

Organos 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 ediciones 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 Malargüe, 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.

Por el Gobierno de la República Argentina:

Guido Di Tella

Por el Gobierno de la República de Bolivia:

Ronald Maclean

Por el Gobierno de la República Federativa del Brasil:

Celso Laper

Por el Gobierno de la República del Paraguay:

Alexis Frutos Vaesken

Por el Gobierno de la República Oriental del Uruguay:

Héctor Gros Espiell

**ALADI**Asociación Latinoamericana
de IntegraciónAssociação Latino-Americana
de Integração

PROTOCOLO ADICIONAL AL ACUERDO
DE TRANSPORTE FLUVIAL POR LA
HIDROVIA PARAGUAY-PARANA
(Puerto de Cáceres-Puerto de
Nueva Palmira)

ALADI/AAP/A14TM/5.1
7 de julio de 1992

SOBRE ASUNTOS ADUANEROS

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, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, según poderes otorgados en buena y debida forma, convienen en suscribir el presente Protocolo Adicional al Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay - Paraná.

CAPITULO I

Definiciones

Artículo 1.- A los fines del presente Protocolo, se entiende por:

- a. Tránsito aduanero internacional: Régimen bajo el cual las mercancías sujetas a control aduanero son transportadas de un recinto aduanero a otro en una misma operación, en el curso de la cual se cruzan una o varias fronteras.
- b. Operación de tránsito aduanero internacional: Transporte de mercancías desde la jurisdicción de una aduana de partida hasta la jurisdicción de una aduana de destino ubicada en otro país, bajo el régimen establecido en el presente Protocolo.
- c. Aduana de partida: Oficina aduanera del territorio que comprende los cinco países signatarios del Acuerdo, bajo cuya jurisdicción se inicia una operación de tránsito aduanero internacional y donde son cargadas las mercancías en las unidades de transporte y colocados los precintos aduaneros.
- d. Aduana de embarque fluvial: Oficina aduanera bajo cuya jurisdicción se realiza el transbordo de las mercancías, o se inicia el tramo fluvial de una operación de tránsito aduanero internacional.

- e. Aduana de desembarque fluvial: Oficina aduanera bajo cuya jurisdicción se concluye el tramo fluvial de una operación de tránsito aduanero internacional, o se transbordan las mercancías a otro medio de transporte.
- f. Aduana de destino: Oficina aduanera del territorio que comprende los cinco países signatarios de este Acuerdo bajo cuya jurisdicción se concluye una operación de tránsito aduanero internacional y donde se ampararán las mercancías a un nuevo régimen aduanero.
- g. Manifiesto Internacional de Carga/Declaración de Tránsito Aduanero, en adelante "MIC/DTA": El documento por el cual el declarante indica ante la aduana de partida el régimen aduanero que debe darse a las mercancías y proporciona las informaciones necesarias para su aplicación.
- h. Declarante: Persona que de acuerdo a la legislación de cada país signatario, solicita el inicio de una operación de tránsito aduanero internacional en los términos del presente Protocolo, presentando un Manifiesto Internacional de Carga/Declaración de Tránsito Aduanero ante la aduana de partida y responde frente a las autoridades competentes por la exactitud de su declaración.
- i. Control aduanero: Conjunto de medidas tomadas para asegurar el cumplimiento de las leyes y reglamentos que la aduana esté encargada de aplicar.
- j. Depósito aduanero: Régimen especial en virtud del cual las mercancías son almacenadas bajo control de la aduana en un recinto aduanero constituido por edificación, con o sin playa, en un área determinada y habilitado para almacenar mercancías con suspensión del pago de los gravámenes de importación o exportación.
- k. Garantía: Obligación que se contrae a satisfacción de la aduana, con el objeto de asegurar el pago de los gravámenes o el cumplimiento de otras obligaciones contraídas frente a ella.
- l. Gravámenes a la importación o exportación: Derechos aduaneros y cualquier otro recargo de efectos equivalentes, sean de carácter fiscal, monetario, cambiario o de otra naturaleza, que incidan sobre las importaciones y exportaciones. No quedan comprendidos en este concepto las tasas y recargos análogos cuando respondan al costo de los servicios prestados.
- m. Medio o unidad de transporte: Embarcación, barcaza, convoy, remolcador, vagón ferroviario, camión, contenedor o cualquier otro vehículo utilizado para el transporte de mercancías.
- n. Transbordo: Traslado de mercancías efectuado bajo control aduanero, desde una unidad de transporte a otra, incluida su descarga a tierra, con el objeto de que continúe hasta su lugar de destino.

- o. Transportador o transportista: Persona física o jurídica habilitada para realizar el transporte de mercancías en los términos del presente Protocolo.
- p. Operador de transporte multimodal: Persona jurídica habilitada para realizar operaciones de transporte de mercancías por más de un modo en los términos del presente Protocolo.
- q. Tornaguía: Copia del MIC/DTA refrendada por la aduana de destino que acredita el cumplimiento de la operación de tránsito aduanero internacional.

CAPITULO II

Ambito de aplicación

Artículo 2.- Las disposiciones del presente Protocolo son aplicables al transporte de mercancías en unidades de transporte, cuya realización incluya la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira) y comprenda al menos los territorios de dos países signatarios, cruzando como mínimo una frontera entre la aduana de partida y la aduana de destino.

Los términos de este Protocolo son aplicables al transporte de mercancías entre los países signatarios y al proveniente o destinado a terceros países que no sean parte en el mismo.

Artículo 3.- Los países signatarios acuerdan aplicar el régimen de tránsito aduanero a las mercancías que, transportadas bajo este régimen, deban entrar temporalmente en un depósito, en el curso de una misma operación de tránsito aduanero o ser objeto de transbordo.

CAPITULO III

Suspensión de gravámenes a la importación o exportación

Artículo 4.- Las mercancías transportadas en tránsito aduanero internacional al amparo del presente Protocolo, no estarán sujetas al pago de gravámenes a la importación o a la exportación eventualmente exigibles mientras dure la operación de tránsito, con excepción del pago de tasas por servicios efectivamente prestados.

CAPITULO IV

Condiciones técnicas de las unidades de transporte

Artículo 5.- Las unidades utilizadas para el transporte de mercancías en aplicación del presente Protocolo deben satisfacer las siguientes condiciones:

- a. Que se les pueda colocar precintos aduaneros de manera sencilla y eficaz;
- b. Que ninguna mercancía pueda ser extraída de la parte precintada de la unidad de transporte o ser introducida en ésta sin dejar huellas visibles de manipulación irregular o sin ruptura del precinto aduanero;
- c. Que no tengan ningún espacio oculto que permita disimular mercancías;
- d. Que todos los espacios capaces de contener mercancías sean fácilmente accesibles para inspecciones aduaneras; y
- e. Que sean identificables mediante marcas y números grabados que no puedan alterarse o modificarse.

Artículo 6.- Cada país signatario se reserva el derecho de formular observaciones a la aprobación de las embarcaciones o medios de transporte cuando no reúnan las condiciones mínimas a los efectos del control aduanero establecidas en el artículo anterior. No obstante, se comprometen a no retrasar el transporte cuando las deficiencias comprobadas sean de poca importancia y no entrañen riesgos de fraude.

Artículo 7.- Las autoridades aduaneras podrán habilitar depósitos particulares a los efectos de almacenar repuestos y accesorios bajo control aduanero, indispensables para el mantenimiento de las unidades de transporte y equipos de las empresas de los otros países signatarios, que operen por la Hidrovía. El ingreso y egreso de los mismos estará exento de gravámenes a la importación y exportación.

Los repuestos y accesorios que hayan sido reemplazados serán reexportados a su país de procedencia, abandonados a favor de la Administración de Aduanas o destruidos o privados de todo valor comercial, bajo control aduanero, debiendo asumir el transportador cualquier costo que ello origine.

CAPITULO V

Precintos aduaneros

Artículo 8.- Los precintos aduaneros utilizados en una operación de tránsito aduanero internacional efectuada al amparo del presente Protocolo deben responder a las condiciones mínimas prescriptas en su Apéndice I.

Los países signatarios aceptarán los precintos aduaneros que respondan a las condiciones mínimas prescriptas, cuando hayan sido colocados por las autoridades aduaneras de otro país. Tales precintos gozarán, en el territorio de los demás países signatarios, de la misma protección jurídica que los precintos nacionales.

Artículo 9.- En los casos en que por las características de la carga o de los medios de transporte no sea posible la colocación de precintos, las aduanas tomarán medidas de control especiales, sin encarecer ni demorar las operaciones de transporte.

CAPITULO VI

Declaración de las mercancías y responsabilidad

Artículo 10.- Para acogerse al régimen de tránsito aduanero internacional aquí establecido, se deberá presentar, para cada unidad de transporte, ante las autoridades de la aduana de partida, un MIC/DTA conforme al modelo y notas explicativas que figuran en el Apéndice II del presente Protocolo, debidamente completado y en el número de ejemplares que sean necesarios para cumplir con todos los controles y requerimientos durante la operación de tránsito.

Artículo 11.- El transportador por el tramo que le corresponda o el operador de transporte multimodal habilitado son responsables ante las autoridades aduaneras del cumplimiento de las obligaciones que se derivan de la aplicación del régimen de tránsito aduanero internacional, en particular, están obligados a asegurar que las mercancías lleguen intactas a la aduana de destino, de acuerdo con las condiciones establecidas en el presente Protocolo.

Artículo 12.- El declarante es el único responsable por las infracciones aduaneras que se deriven de las inexactitudes de sus declaraciones.

CAPITULO VII

Garantías

Artículo 13.- Para cubrir las obligaciones fiscales eventualmente exigibles durante el cumplimiento de la operación de tránsito, la totalidad de las unidades de transporte de las empresas intervinientes se constituyen de pleno derecho como garantía, a cuyo efecto estas empresas deberán registrarse ante las autoridades aduaneras de los países signatarios. En caso de impedimento para su aplicación el responsable podrá optar por otros tipos de garantías a satisfacción de la autoridad aduanera.

CAPITULO VIII

Formalidades aduaneras

SECCION 1 - En la aduana de partida

Artículo 14.- Las mercancías que serán sometidas al régimen de tránsito aduanero internacional deben ser presentadas a las autoridades aduaneras de la aduana de partida, acompañadas de un MIC/DTA y de los documentos comerciales y de transporte necesarios.

Artículo 15.- Las autoridades de la aduana de partida controlarán:

- a. Que el MIC/DTA esté debidamente completado;
- b. Que la unidad de transporte a utilizarse ofrezca la seguridad necesaria conforme a las condiciones estipuladas en el artículo 5;
- c. Que las mercancías transportadas correspondan en naturaleza y número a las especificadas en la declaración; y
- d. Que se hayan adjuntado todos los documentos necesarios para la operación.

Artículo 16.- Una vez realizadas las comprobaciones de rigor las autoridades de la aduana de partida colocarán sus precintos y refrendarán el MIC/DTA.

Este documento se registrará y se devolverá al declarante, quien adoptará las disposiciones necesarias para que, en las diferentes etapas de la operación de tránsito, pueda ser presentado a los fines del control aduanero. Las autoridades de la aduana de partida conservarán un ejemplar del mismo.

SECCION 2 - En la aduana de embarque y de desembarque fluvial, cuando no coincida con la aduana de partida o de destino respectivamente

Artículo 17.- Las autoridades de la aduana donde se transbordan las mercancías hacia o desde un medio de transporte fluvial, controlarán:

- a. Que la unidad de transporte a utilizarse ofrezca las condiciones mínimas requeridas por el artículo 5;
- b. Que se cumpla correctamente la operación de transbordo;
- c. Que, cuando se trate de contenedores, los precintos y marcas de identificación estén intactos; y
- d. Que cuando se trate de otro tipo de envase o de carga a granel, se adopten las medidas de seguridad aduanera que correspondan.

Artículo 18.- Una vez realizadas estas comprobaciones, la aduana de embarque fluvial refrendará el documento MIC/DTA y conservará un ejemplar para constancia de la operación.

Artículo 19.- Las demás aduanas en el curso de la Hidrovía, se abstendrán de practicar inspecciones o controles a las unidades de transporte, salvo que éstas entren a puerto a realizar operaciones, en cuyo caso se limitarán a revisar la documentación y condiciones exteriores de la carga sin efectuar verificación de la mercancía, lo que podrá llevarse a cabo por los medios que los países acuerden.

SECCION 3 - En la aduana de destino

Artículo 20.- En la aduana de destino, las autoridades aduaneras se asegurarán que los sellos o precintos o las marcas de identificación estén intactos y verificarán que la unidad de transporte ofrezca suficiente seguridad, efectuarán asimismo los controles que juzguen necesarios para asegurarse de que todas las obligaciones del declarante hayan sido cumplidas.

Artículo 21.- Estas autoridades aduaneras certificarán sobre el MIC/DTA la fecha de presentación de la unidad de transporte con la carga y el resultado de sus controles. Un ejemplar de este documento así diligenciado será devuelto a la persona interesada.

La aduana de destino conservará un ejemplar del MIC/DTA y exigirá la presentación de un ejemplar adicional como tornaguía para ser enviado a la aduana de partida, lo que podrá efectuarse por los medios que los países acuerden.

CAPITULO IX

Disposiciones generales

Artículo 22.- Ninguna de las disposiciones del presente Protocolo limita el derecho de las aduanas, en caso de sospecha de fraude, a ejercer la visita, verificación de las cargas u otros controles juzgados convenientes.

Artículo 23.- Cada país signatario designará las aduanas habilitadas para ejercer las funciones previstas por el presente Protocolo.

Estas deberán:

- a. Reducir al mínimo el tiempo necesario para el cumplimiento de las formalidades requeridas;
- b. Conceder prioridad al despacho de las mercancías perecederas y las que requieran un transporte rápido, tales como los envíos urgentes o de socorro en ocasión de catástrofes; y
- c. Asegurar que, en los casos en que corresponda efectuar visitas, las mismas se realicen, en la medida de lo posible, sin detener la marcha de las embarcaciones.

Artículo 24.- Los accidentes u otros hechos de fuerza mayor, ocurridos durante el transporte y que afecten la operación de tránsito aduanero, serán comunicados a la aduana u otra autoridad competente más próxima al lugar del hecho ocurrido, a fin de que se adopten las medidas que correspondan.

Artículo 25.- Las disposiciones del presente Protocolo establecen facilidades mínimas y no se oponen a la aplicación de otras mayores que los países signatarios se hayan concedido o pudieran concederse, por disposiciones unilaterales o en virtud de acuerdos bilaterales o multilaterales, a condición de que la concesión de facilidades mayores no comprometa el desarrollo de las operaciones efectuadas en aplicación del presente Protocolo.

Artículo 26.- El presente Protocolo es parte integrante del Acuerdo de Transporte Fluvial y su vigencia y entrada en vigor estarán conformes con lo establecido en el Artículo 30 de dicho Acuerdo.

La Secretaría General de la Asociación será depositaria del presente Protocolo, del cual enviará copias autenticadas a los Gobiernos de los países signatarios.

EN FE DE LO CUAL, los respectivos Plenipotenciarios suscriben el presente Protocolo en el Valle de Las Leñas, Departamento de Malargüe, 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.

Por el Gobierno de la República Argentina:

Guido Di Tella

Por el Gobierno de la República de Bolivia:

Ronald Maclean

Por el Gobierno de la República Federativa del Brasil:

Celso Laper

Por el Gobierno de la República del Paraguay:

Alexis Frutos Vaesken

Por el Gobierno de la República Oriental del Uruguay:

Héctor Gros Espiell

APENDICE I

CONDICIONES MINIMAS A QUE DEBEN RESPONDER LOS
ELEMENTOS DE SEGURIDAD ADUANERA

(Sellos y precintos)

Los elementos de seguridad aduanera deberán cumplir las siguientes condiciones mínimas:

1. Los requisitos generales de los elementos de seguridad aduanera:
 - a. Ser fuertes y durables;
 - b. Ser fáciles de colocar;
 - c. Ser fáciles de examinar e identificar;
 - d. No poder quitarse o deshacerse sin romperlos o efectuarse manipulaciones irregulares sin dejar marca;
 - e. No poder utilizarse más de una vez; y
 - f. Ser de copia o imitación tan difícil como sea posible.
2. Especificaciones materiales del sello:
 - a. El tamaño y forma del sello deberán ser tales que las marcas de identificación sean fácilmente legibles;
 - b. La dimensión de cada ojal de un sello corresponderá a la del precinto utilizado y deberá estar ubicado de tal manera que éste se ajuste firmemente cuando el sello esté cerrado;
 - c. El material utilizado deberá ser suficientemente fuerte como para prevenir roturas accidentales, un deterioro demasiado rápido (debido a condiciones climáticas, agentes químicos, etc.) o manipulaciones irregulares que no dejen marcas; y
 - d. El material utilizado se escogerá en función del sistema de precintado adoptado.
3. Especificaciones de los precintos:
 - a. Los precintos deberán ser fuertes y durables, resistentes al tiempo y a la corrosión;
 - b. El largo del precinto debe ser calculado de manera de no permitir que una abertura sellada sea abierta en todo o en parte sin que el sello o precinto se rompa o deteriore visiblemente; y
 - c. El material utilizado debe ser escogido en función del sistema de precintado adoptado.
4. Marcas de identificación.
El sello o precinto, según convenga, debe comprender marcas que:
 - a. Indiquen que se trata de un sello aduanero, por la aplicación de la palabra "aduana";
 - b. Identifiquen el país que aplica el sello; y
 - c. Permitan la identificación de la aduana que colocó el sello, o bajo cuya autoridad fue colocado.

APENDICE II

INSTRUCCIONES PARA LLENAR EL FORMULARIO

MANIFIESTO INTERNACIONAL DE CARGA/DECLARACION DE TRANSITO ADUANERO MIC/DTA

El formulario de Manifiesto Internacional de Carga/Declaración de Tránsito Aduanero se establece de conformidad con:

A. Indicaciones para llenar las casillas del anverso del formulario.

Tránsito Aduanero - Cuando el documento tiene carácter de Declaración de Tránsito Aduanero se marca el recuadro "Sí". En caso negativo, se marca el recuadro "No".

Casilla 1 - El transportador asienta su número y la fecha en que se emite el MIC.

Casilla 2 - La aduana de partida asigna este número de registro del DTA al aceptarlo en trámite, asentando la fecha en que se emite el documento.

Casilla 3 - Nombre y domicilio de los transportadores. Se individualiza al transportador que suscribe y presenta el MIC/DTA a la aduana de partida, indicando su dirección y país de domicilio, y a los demás transportadores intervinientes en la operación.

Casilla 4 - Identificación de las unidades de transporte, por tramo. Se indica el país y el número de matrícula de las unidades de transporte amparadas por este documento.

Casilla 5 - Nombre y domicilio del remitente. Se individualiza a la persona que remite al exterior las mercancías, indicando su dirección y el país de domicilio.

Casilla 6 - Nombre y domicilio del destinatario. Se individualiza a la persona a la cual van destinadas las mercancías, indicando su dirección y país de domicilio.

Casilla 7 - Lugar y país de carga. Se indican el lugar y el país donde se cargan las mercancías a bordo de la(s) unidad(es) de transporte.

Casilla 8 - Lugar y país de destino. Se indican el lugar y el país donde se pondrá término a la operación de tránsito aduanero internacional.

Casilla 9 - Nombre y domicilio del consignatario. Si existe una persona facultada para recibir las mercancías en destino que sea distinta del destinatario, se individualiza a dicha persona, indicando su dirección y el país de domicilio.

Casilla 10 - Número de los conocimientos. Para cada partida de mercancías se indica el número del conocimiento de embarque que ampara su transporte internacional.

Casilla 11 - Cantidad de bultos. Se indica la cantidad total de los bultos que componen cada partida de mercancías. Al final de la casilla se consigna la sumatoria de estas cantidades.

Casilla 12 - Peso bruto en kilogramos. Se indica el peso bruto de cada partida de mercancías. Al final de la casilla se consigna la sumatoria de estos pesos.

Casilla 13 - Valor FOB en US\$. Se indica el valor que tenía cada partida de mercancías en el tiempo y lugar en que el transportador se hizo cargo de ella, expresado en dólares de los Estados Unidos de América. Al final de la casilla se consigna la sumatoria de estos valores.

Casilla 14 - Marcas y números, descripción de las mercancías. Se indican las marcas y los números que figuran en los bultos de cada partida de mercancías, así como la descripción de éstas que figura en el documento de exportación correspondiente.

Casilla 15 - Número de los precintos. Se indica la serie y el número de los precintos o sellos colocados a la unidad de transporte, o bien a cada uno de los bultos si la unidad no es precintable.

Casilla 16 - Observaciones de la aduana de partida. Se anotan cualesquiera observaciones sobre la operación de tránsito aduanero internacional, las mercancías u otras que la aduana de partida estime pertinentes.

Casilla 17 - Firma y sello del responsable. En la parte inferior se anota la fecha y el lugar en que se suscribe.

Casilla 18 - Firma y sello de la aduana de partida. Se consigna la firma y el sello del funcionario responsable de la aduana que autoriza el inicio de la operación de tránsito aduanero internacional. En la parte inferior se anota la fecha de esta intervención.

Casillas 19 a 22 - Firma y sello del transportador responsable por el transporte realizado en cada tramo.

- B. Indicaciones para llenar las casillas del reverso del formulario. Las casillas del reverso del MIC/DTA se reservan para el uso de las autoridades de aduana y de transporte que intervienen en los trámites fronterizos asociados con este tipo de operación, tanto en los países de tránsito como en los de salida y de destino, así como para la aduana de este último donde se efectúe la nacionalización de las mercancías individualizadas en el anverso al finalizar la operación de tránsito aduanero internacional. Los trámites que cada aduana deberá realizar están estipulados en el Protocolo Adicional al Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay - Paraná (Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira) sobre Asuntos Aduaneros.

Casilla 23 - Lugar y país de escala. Se indica el puerto y el país en que el medio de transporte ingresó a realizar operaciones en el transcurso de una operación de tránsito aduanero.

Casilla 24 - Fecha. La aduana de escala asienta la fecha en que se realizan estas operaciones.

Casilla 25 - Operaciones realizadas. La autoridad aduanera especifica cuáles fueron las operaciones realizadas en ese punto de escala.

Casilla 26 - Modificaciones/Cambios del medio de transporte. La autoridad de transporte de ese puerto de escala detalla las modificaciones que se hubieran operado en el medio de transporte.

Casilla 27 - Firma y sello de la aduana. Se consigna la firma y sello del funcionario responsable de la aduana de escala que autorizó las operaciones realizadas en la misma.

Casilla 28 - Firma y sello de la autoridad interviniente. Se consigna la firma y sello de la autoridad de transporte que supervisó las modificaciones o cambios operados en el medio de transporte.

MANIFESTO INTERNACIONAL DE CARGA/DECLARAÇÃO DE TRANSITO ADUANEIRO

MIC/DTA

MANIFESTO INTERNACIONAL DE CARGA/DECLARACION DE TRANSITO ADUANERO

| | | | | | |
|--|--|--|--|---|--|
| Nome e domicílio dos transportadores/ Nombre y domicilio de los transportistas | | 1 Nome do Adiantado/ Nombre del Adiantado 2 Nº DTA | | 3 Data/Fecha | |
| 4 Identificação das unidades de transporte por trecho/ Identificación de las unidades de transporte por trecho | | 5 Nome e domicílio do remetente/Nombre y domicilio del remitente | | | |
| 7 Lugar e país de embarque/Lugar y país de embarque | | 6 Nome e domicílio do destinatário/Nombre y domicilio del destinatario | | | |
| 8 Lugar e país de destino/Lugar y país de destino | | 9 Nome e domicílio do consignatário/Nombre y domicilio del consignatario | | | |
| 10 Conhecimentos/ Conocimientos | 11 Quantidade de volumes/Cantidad de volumen | 12 Peso Bruto/Peso Bruto | 13 Valor FOB em US\$/ Valor FOB en u\$s | 14 Marcas e numeros, descrição das mercadorias/ Marcas y números, descripciones de las mercaderías | |
| TOTAL/TOTAL | | | | | |
| 15 Numero dos lares/Números de los Precintos | | | 16 Observações da aduana de partida/Observaciones de la aduana de partida | | |
| O signatário declara que as informações que figuram neste documento são corretas e autênticas e se obriga a cumprir com as disposições do Acordo. / El suscriptor declara que las informaciones que figuran en este documento son exactas y auténticas y se obliga a cumplir con las disposiciones del Acuerdo... | | | | | |
| 17 Carimbo e assinatura do transportador/Firma y sello del transportista | | | 18 Carimbo e assinatura da aduana de partida/Firma y sello de la aduana de partida | | |
| 19 Transportador responsável (1º trecho)/Transportista responsable (1º tramo) | | | 20 Transportador responsável (2º trecho)/Transportista responsable (2º tramo) | | |
| 21 Transportador responsável (3º trecho)/Transportista responsable (3º tramo) | | | 22 Transportador responsável (4º trecho)/Transportista responsable (4º tramo) | | |

**ALADI**

Asociación Latinoamericana
de Integración
Associação Latino-Americana
de Integração

PROTOCOLO ADICIONAL AL ACUERDO
DE TRANSPORTE FLUVIAL POR LA
HIDROVIA PARAGUAY-PARANA
(Puerto de Cáceres-Puerto de
Nueva Palmira)

ALADI/AAP/A14TM/5.2
7 de julio de 1992

SOBRE NAVEGACION Y SEGURIDAD

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, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, según poderes otorgados en buena y debida forma, convienen en suscribir el presente Protocolo Adicional al Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná.

TITULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1.- Objeto. Las disposiciones de este Protocolo y sus reglamentos complementarios serán aplicables sólo a las embarcaciones de la Hidrovía, a excepción de las normas comprendidas en el Título VII, las cuales serán de aplicación a todos los buques y embarcaciones que utilicen la misma.

Artículo 2.- Régimen sancionatorio. Los países signatarios adoptarán un régimen sancionatorio único aplicable a las infracciones cometidas a las normas del presente Protocolo y sus reglamentos complementarios.

Artículo 3.- Adaptación de instrumentos internacionales. Los países signatarios establecerán un régimen único de aplicación de cada convenio o instrumento internacional adoptado en este Protocolo cuando consideren necesario su adecuación al ámbito fluvial. Sin perjuicio de ello, dichos convenios serán aplicados hasta la aprobación del régimen citado.

TITULO II

NORMAS DE SEGURIDAD RELATIVAS A LAS EMBARCACIONES Y A LA CARGA

CAPITULO I

Luces y Marcas

Artículo 4.- Régimen Normativo. Se adopta, en lo que a Luces y Marcas se refiere, el Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes (COLREG, Londres, 1972).

CAPITULO II

Certificados de Seguridad

Artículo 5.- Emisión del Certificado. Los países signatarios deciden adoptar, para la emisión del Certificado de Seguridad de la Navegación, el formato que se agrega como Apéndice I.

Artículo 6.- Régimen de Inspecciones. Los países signatarios adoptarán un reglamento único simplificado para la inspección de las embarcaciones de la Hidrovía, que garantice el cumplimiento de condiciones mínimas de seguridad, debiendo contemplar dicho documento las especialidades de casco, máquinas, armamento, electricidad y equipos de comunicación así como la inspección inicial.

Artículo 7.- Expedición del Certificado. El Certificado de Seguridad de la Navegación será expedido por la autoridad competente del Estado de la bandera de la embarcación, conforme a los plazos que se establezcan en el Reglamento único señalado en el artículo precedente.

Los Certificados emitidos por las sociedades de clasificación reconocidas en el ámbito internacional, serán válidos en la Hidrovía, previo convenio de dichas sociedades con la autoridad.

Artículo 8.- Caducidad del Documento. Operará la caducidad del Certificado de Seguridad de la Navegación cuando expire el plazo de validez o se comprobare la pérdida de las condiciones de seguridad de la embarcación o fuere eliminada de la Matrícula Nacional.

Artículo 9.- Responsabilidad. La autoridad competente de cada país signatario será responsable de la verificación del cumplimiento de esta normativa, sin perjuicio de la responsabilidad del propietario, armador o su representante legal por el incumplimiento del presente régimen.

CAPITULO III

Seguridad de Embarcaciones Tanques

Artículo 10.- Régimen Normativo. La seguridad de embarcaciones tanques se regirá de acuerdo a las disposiciones previstas, para el efecto, en el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (Londres, 1974, sus Protocolos y Enmiendas).

Los países signatarios acordarán simplificaciones respecto de las embarcaciones no propulsadas o menores de 500 toneladas de arqueo bruto.

CAPITULO IV

Arqueo de Embarcaciones y Asignación de Francobordo

Artículo 11.- Arqueo de Embarcaciones. Los países signatarios deciden adoptar para el arqueo de las embarcaciones el Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques (Londres, 1969).

Artículo 12.- Francobordo. Los países signatarios adoptarán y emitirán un documento único de francobordo para embarcaciones de la Hidrovía.

El plazo de validez en ningún caso excederá el del Certificado de Seguridad de la Navegación.

Artículo 13.- Reglamento. Los países signatarios elaborarán un reglamento único para la asignación de francobordo para las embarcaciones de la Hidrovía, a ser aplicado por las autoridades competentes de los países signatarios.

CAPITULO V

Seguridad de la Carga

SECCION 1

Disposición General

Artículo 14.- Reglamento. Los países signatarios podrán elaborar un reglamento único para la seguridad de las cargas transportadas no normadas en el presente Capítulo.

Artículo 15.- Responsabilidades. Las autoridades competentes de los países signatarios verificarán el cumplimiento de lo dispuesto en la presente normativa.

SECCION 2

Transporte de Mercancías sobre Cubierta

Artículo 16.- Certificado de Troja. Todas las embarcaciones que transporten carga sobre cubierta, deberán estar autorizadas por la autoridad competente del Estado del pabellón de la embarcación, la que emitirá un certificado de troja, por sí o por delegación. El mismo tendrá en consideración la incidencia de la carga en la estabilidad de la embarcación, la resistencia de la zona de apoyo, la accesibilidad, el trincado de las mercancías y la incidencia de éstas en la visibilidad.

Artículo 17.- Régimen Normativo. Los países signatarios adoptarán un reglamento único para el transporte de mercancías sobre cubierta.

Hasta tanto el reglamento no sea elaborado no podrán transportarse mercancías sobre cubierta en:

- a) Embarcaciones del tipo tanque, cuando transporte productos con punto de inflamación menor de 70° C;
- b) Embarcaciones que transporten más de doce pasajeros; y
- c) Embarcaciones que por diseño o servicio no se adapten o no resulten aconsejables para este tipo de transporte, a criterio de la autoridad competente de cada país signatario, una vez efectuadas las verificaciones correspondientes.

SECCION 3

Transporte de mercancías sólidas a granel

Artículo 18.- El transporte de mercancías a granel se rige por las disposiciones correspondientes al Código de Prácticas de Seguridad relativas a las Cargas Sólidas a Granel (CCG), en lo que fuera pertinente.

TITULO III

NORMAS DE SEGURIDAD RELATIVAS AL PERSONAL EMBARCADO

CAPITULO I

Pilotaje de la Hidrovía

Artículo 19.- Piloto - Funciones. El piloto es quien aconseja y asesora al capitán respecto de la navegación y maniobra en los ríos, pases y canales de la Hidrovía, así como sobre las reglamentaciones especiales de cada zona.

Artículo 20.- Responsabilidad del capitán. El capitán es el único responsable de la conducción, maniobra y gobierno de la embarcación; y su autoridad en ningún caso se delega en el piloto, sin perjuicio de la responsabilidad que incumba a éste por su asesoramiento.

Artículo 21.- Carácter. El pilotaje es obligatorio en la navegación de la Hidrovía y es prestado exclusivamente por personal titulado y habilitado por las autoridades competentes de los países signatarios, según las condiciones que se establezcan al efecto.

El capitán, patrón u oficial fluvial podrá ejercer el pilotaje de la embarcación cuando se encuentre debidamente capacitado y habilitado.

Artículo 22.- Otorgamiento de título. La titulación de los pilotos de la Hidrovía será otorgada por la autoridad competente de cualquier país signatario.

Los países signatarios acuerdan establecer requisitos profesionales uniformes para acceder a dichos títulos.

Artículo 23.- Conocimiento de la Zona. La autoridad competente de cada uno de los países signatarios constatará el conocimiento de la zona a navegar y su normativa reglamentaria por parte de los pilotos, capitanes, patrones y oficiales fluviales de la Hidrovía en los tramos que pertenezcan a sus aguas jurisdiccionales.

A tal efecto, los países signatarios establecerán un régimen uniforme respecto de los viajes en la zona que el postulante deba haber computado previamente.

Artículo 24.- Habilitación. La autoridad competente de los países signatarios habilitará a los pilotos de la Hidrovía que cumplan con los siguientes requisitos:

- a) Presentación del Título de Piloto;
- b) Poseer la aptitud psicofísica requerida; y
- c) No poseer antecedentes penales o profesionales desfavorables.

La autoridad competente de los países signatarios habilitará para navegar en sus respectivos tramos a los capitanes, patrones u oficiales que acrediten el conocimiento de la zona de dicho tramo de acuerdo a los artículos 21 y 23.

Artículo 25.- Excepción. Las embarcaciones menores de 200 toneladas de arqueo bruto (T.A.B.) quedan exceptuadas del pilotaje.

Artículo 26.- Habilitación por Zonas. Los pilotos, capitanes, patrones u oficiales de la Hidrovía podrán ser habilitados para una o más de las siguientes zonas, o las que se establezcan en el futuro:

- a) Puerto de Cáceres - Puerto Suárez - Canal Tamengo - Puerto Ladarío;
- b) Puerto Suárez - Canal Tamengo - Puerto Ladarío - Puerto Murtinho - Puerto Asunción;
- c) Puerto Asunción - Puerto Corrientes; y
- d) Puerto Corrientes - Desembocadura del Río Paraná incluyendo sus diferentes brazos y Puerto de Nueva Palmira.

En las zonas compartidas, las habilitaciones de las mismas podrán ser extendidas por cualesquiera de los países signatarios que las integren.

Artículo 27.- Mantenimiento de habilitación. Para el mantenimiento de la habilitación en la Hidrovía, se deberá acreditar no tener períodos de alejamiento mayores de seis (6) meses del ejercicio del pilotaje en la zona para la que fuera habilitado, pudiendo otorgarse la rehabilitación mediante un examen de actualización ante la autoridad competente.

Artículo 28.- Viajes de Práctica. Los países signatarios facilitarán el embarco de aspirantes a pilotos de la Hidrovía, con el objeto de cumplir los viajes de práctica.

Estos viajes deberán ser certificados por el capitán de la embarcación en la cual el aspirante a piloto de la Hidrovía realice su práctica.

Artículo 29.- Facilidades. Terminadas sus tareas, los pilotos podrán desembarcar libremente en los puertos de otro país signatario al que arriben las embarcaciones en las que cumplieron su cometido.

Los países signatarios brindarán a los mencionados pilotos las máximas facilidades para el mejor cumplimiento de su función.

CAPITULO II

Dotación de Seguridad

Artículo 30.- Definición. La dotación de seguridad es el personal mínimo necesario de las embarcaciones de la Hidrovía que permita navegar en condiciones de seguridad. La dotación de explotación será establecida de acuerdo a la legislación de cada país signatario.

Artículo 31.- Certificado de Dotación de Seguridad. Las autoridades competentes de cada país signatario, emitirán los Certificados de Dotación de Seguridad para las embarcaciones de la Hidrovía, según el modelo contenido en el Apéndice II.

Artículo 32.- Vigencia del Certificado. El Certificado de Dotación de Seguridad mantendrá su vigencia durante toda la vida útil de la embarcación, a menos que a ésta se le introduzcan modificaciones de relevancia que alteren su tonelaje de arqueo, cambie su servicio o la potencia de su planta propulsora o surja cualquier otra circunstancia que la autoridad competente de cada país signatario considere pertinente.

Artículo 33.- Criterios. Las autoridades competentes de los países signatarios determinarán la dotación de seguridad según el siguiente esquema:

DOTACION DE SEGURIDAD

| CARGO | EMBARC. PASAJER. | EMBARCAC. TANQUE AUTOPROPULS. CARG. PELIGR. | EMBARCAC. DE CARGA AUTOPROPULSADA | REMOLCADORES |
|-----------|------------------|---|-----------------------------------|--------------|
| CAPITAN | 1(*) | 1 (*) | 1 (*) | 1 (*) |
| OFICIAL | 1(*) | - | - | - |
| MARINEROS | 2(*) | 2 (*) (+) | 1 (*) | 1 (*) |
| JEFE MAQ | 1 | 1 | 1 | 1 |
| AUX. MAQ | 1 | 1 | - | - |

Observaciones: (*) Cualquiera de ellos deberá estar capacitado para operar equipo de comunicación VHF.

(+) En embarcaciones tanques, un tripulante deberá estar capacitado para cumplir las funciones de bombero.

Artículo 34.- Obligación de poseer Certificado. Quedarán obligados a poseer el Certificado de Dotación de Seguridad todas las embarcaciones de la Hidrovía cuyo arqueo sea igual o superior a veinte toneladas de arqueo bruto y las de pasajeros cualquiera sea su tonelaje.

TITULO IV

NORMAS RELATIVAS A LAS VIAS NAVEGABLES

CAPITULO I

Balizamiento y Señalización

Artículo 35.- Régimen general. Los países signatarios adoptarán el sistema IALA (Región B) adaptado a la navegación fluvial o el sistema de señalización de "ACCIONES A EMPRENDER" o ambos en forma indistinta, según las características particulares de los diferentes tramos de la Hidrovía. Sobre la base de lo establecido precedentemente, los países signatarios acordarán un reglamento único de balizamiento.

Artículo 36.- Responsabilidad. El balizamiento será ejecutado por las autoridades competentes responsables de la señalización náutica en el país signatario donde se localiza el tramo respectivo de la Hidrovía, debiendo posibilitar el tránsito seguro y ordenado de las embarcaciones, tanto diurno como nocturno, en forma permanente y continua.

En los tramos de la Hidrovía donde más de un país signatario ejerza jurisdicción, coordinarán las medidas necesarias a tal fin.

CAPITULO II

Remoción de obstáculos no permanentes para la navegación

Artículo 37.- Definición. Se entiende por obstáculos no permanentes para la navegación a las embarcaciones o bienes hundidos, sumergidos, encallados y perdidos o arrojados en aguas de la Hidrovía, los cuales quedan sometidos a las disposiciones vigentes del país signatario en cuya jurisdicción se encuentre el obstáculo.

Artículo 38.- Ejecución de las operaciones. El responsable por los obstáculos no permanentes para la navegación podrá solicitar a la autoridad competente del país signatario respectivo, autorización para investigarlos, removerlos, extraerlos o demolerlos, en todo o en parte.

Dicha autoridad podrá vetar el uso de medios o de procedimientos que, a su entender, representen riesgos inaceptables para la seguridad de la navegación, de terceros o del medio ambiente.

Antes de dar inicio a la investigación, exploración, remoción, extracción o demolición solicitadas o determinadas de los obstáculos no permanentes a la navegación, la autoridad competente citada determinará que el responsable adopte las acciones inmediatas y preliminares para la seguridad de la navegación, de terceros y del medio ambiente.

Artículo 39.- Responsabilidad de los países signatarios. El país signatario en cuyas aguas jurisdiccionales se encuentren los obstáculos será responsable de la coordinación, el control y la fiscalización de las operaciones y actividades de investigación, de exploración, remoción, extracción y demolición de los mismos.

La autoridad competente de dicho país signatario, podrá intimar al responsable por los obstáculos no permanentes para la navegación, su remoción, extracción o demolición, en todo o en parte, cuando constituyan o vayan a constituir peligro, obstáculo para la navegación o amenaza de daños a terceros o al medio ambiente.

La citada autoridad establecerá plazos para el comienzo y término de la remoción, extracción o demolición, los que podrán ser prorrogados.

La autoridad competente del país signatario en cuyas aguas se encuentren los obstáculos no permanentes para la navegación, podrá asumir las operaciones de investigación, exploración, remoción, extracción o demolición de los mismos, por cuenta y riesgo de su responsable, si éste no hubiere dispuesto o podido realizar esas operaciones dentro de los plazos establecidos.

TITULO V

NORMAS DE SEGURIDAD RELATIVAS A LA NAVEGACION PROPIAMENTE DICHA

CAPITULO I

Asistencia y Salvamento de Embarcaciones y Bienes

Artículo 40.- Definición. Se entiende por operaciones de asistencia o salvamento de embarcaciones y bienes a todo acto o actividad emprendida para dar asistencia o salvamento a una embarcación, aeronave o cualesquiera otros bienes que se encuentren en peligro en el ámbito de la Hidrovía.

Artículo 41.- Ejecución de las Operaciones. Las operaciones de asistencia o salvamento serán ejecutadas por los responsables de las embarcaciones en peligro.

En caso de que ellas no se realicen en los plazos y condiciones legales del país signatario en cuya jurisdicción haya ocurrido el hecho y pueda originar riesgos para la seguridad de la navegación o de contaminación para el medio ambiente, la autoridad competente de dicho país asumirá la operación de salvamento o asistencia respectiva.

Al solo efecto de este artículo, en aquellos tramos de la Hidrovía en donde más de un país signatario ejerza jurisdicción, se establece para el canal principal el siguiente régimen:

- a) En el caso de que la embarcación auxiliada enarbole el pabellón de alguno de los países signatarios costeros en dicho tramo, las operaciones de asistencia o salvamento serán prestadas por el país del pabellón de la embarcación, pudiendo el otro país realizar las operaciones si aquel no se encontrare en condiciones de ejecutarlas.
- b) Las operaciones de asistencia o salvamento a embarcaciones de terceras banderas que naveguen aguas arriba, serán de responsabilidad del país signatario que se encuentre sobre la margen izquierda del río, y si la embarcación navegara aguas abajo lo será el país signatario que se encuentre ubicado sobre la margen derecha del río.

Las operaciones indicadas en los incisos precedentes no excluirán la intervención de embarcaciones privadas o públicas de cualquier bandera que pudieran prestar el servicio de asistencia o salvamento, sin perjuicio de que las autoridades jurisdiccionales ejerzan la fiscalización de las operaciones.

Artículo 42.- Cooperación. En la medida de sus posibilidades, los países signatarios cooperarán y facilitarán apoyo a requerimiento de cualquier otro país signatario para la realización de operaciones de asistencia o salvamento o para continuar su ejecución si se hubieren iniciado.

Los países signatarios facilitarán la entrada o salida de las embarcaciones y aeronaves, como así también cualquier otro equipo necesario para efectuar operaciones de asistencia o salvamento, de los respectivos territorios o aguas jurisdiccionales, cumpliendo con los requisitos mínimos legales exigidos.

Artículo 43.- Normas de Derecho Internacional Privado. Las reclamaciones o acciones originadas por las operaciones de asistencia o salvamento de embarcaciones y bienes se regirán por la ley del país en cuyas aguas jurisdiccionales se realicen dichas operaciones, como así también, entenderán los tribunales de este país.

CAPITULO II

Búsqueda y Salvamento de Personas en Peligro

Artículo 44.- Responsabilidad de los países signatarios. Los países signatarios tienen la responsabilidad del control y ejecución de las operaciones de búsqueda y salvamento dentro de sus jurisdicciones.

Sin perjuicio de lo establecido en el párrafo anterior, en los tramos de la Hidrovía donde más de un país signatario ejerza jurisdicción, la autoridad competente de uno de ellos podrá iniciar una operación de búsqueda y salvamento si dispone de unidades de salvamento que se encuentren en lugar más cercano al siniestro, debiéndose informar de inmediato a la autoridad competente del otro país.

Artículo 45.- Cooperación. Los países signatarios coordinarán sus servicios y las operaciones de búsqueda y salvamento.

Los países signatarios permitirán la entrada inmediata a sus aguas jurisdiccionales, a su espacio aéreo o a su territorio de embarcaciones y/o aeronaves de salvamento de otros países signatarios cuyo sólo objeto sea la localización de siniestros y el salvamento de personas en peligro, sin cumplir con los requisitos legales exigidos normalmente.

Los países signatarios se comprometen a cooperar con el país signatario responsable de la operación de búsqueda y salvamento cuando la magnitud de la operación lo aconseje o por cualquier causa que impida iniciar o continuar dicha operación cuando aquél lo solicite.

CAPITULO III

Normas para la Navegación

Artículo 46.- Reglas Generales para la Navegación. Los países signatarios adoptan las normas establecidas en el Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes (COLREG, Londres, 1972) como reglas generales para la navegación en la Hidrovia.

Artículo 47.- Reglas para la Navegación en Canales. Toda embarcación cuyo calado le permita navegar fuera de canales, solamente podrá hacerlo dentro de ellos cuando se encuentren libres de embarcaciones que por su calado no puedan abandonarlos.

Artículo 48.- Normas a seguir por las Embarcaciones en caso de Varadura o Encalladura. Cuando se produzca una varadura o encalladura, se procederá a informar con la mayor precisión posible a la estación costera más próxima la posición, fecha y hora del acaecimiento y sondajes.

Artículo 49.- Clausura de Canales. Los países signatarios podrán, en casos de fuerza mayor o por razones de seguridad de la navegación, clausurar transitoriamente el uso de determinados canales o vías navegables de su jurisdicción en forma total o parcial, con aviso previo a los demás países signatarios. Desaparecidas las causas que motivaron tal clausura, se dará aviso de la supresión de la medida.

Artículo 50.- Zonas de Espera, Fondeo, Alijo y Complemento de Cargas. Los países signatarios informarán sobre las zonas habilitadas para transferencia de carga, espera, fondeo, alije, transbordo y depósito de mercancías en sus respectivas jurisdicciones, así como instalaciones disponibles.

Artículo 51.- Intercambio de Información. Los países signatarios se comprometen a intercambiar información sobre los aspectos particulares de la navegación en cada zona, en especial sobre el ordenamiento del tránsito a que obligue la congestión de éste, el estado del balizamiento y las condiciones de las vías navegables.

Artículo 52.- Zona de Armado y Desarmado de Convoyes. Los países signatarios deberán establecer y habilitar zonas aptas en sus respectivas jurisdicciones para el armado y desarmado de convoyes, que posibiliten dichas operaciones con el máximo de seguridad.

Artículo 53.- Maniobra de Armado y Desarmado de Convoyes. Cuando mediaren razones que hicieran necesario el armado o desarmado de los convoyes fuera de las zonas habilitadas a tal efecto, la autoridad competente del respectivo país signatario permitirá la mencionada operación, siempre que no afecte la navegación.

Artículo 54.- Dimensiones de los Convoyes. Los países signatarios acordarán un régimen único de dimensiones máximas de convoyes, en aquellas zonas que por sus características o intenso tránsito lo hagan necesario.

CAPITULO IV

Comunicaciones en lo relativo a la Navegación

Artículo 55.- Disposiciones Generales. Las autoridades competentes de los países signatarios serán responsables de la atención y dirección del sistema de comunicaciones para la seguridad de la navegación, el cual deberá ser establecido por tramos y según criterios convenidos.

Artículo 56.- Informaciones Fluviométricas. Las autoridades competentes de cada país signatario deben prever la difusión del nivel de las aguas de las estaciones localizadas en sus respectivas jurisdicciones.

Artículo 57.- Avisos a los Navegantes y Boletines Metereológicos. Las autoridades competentes de cada país signatario deben prever la difusión inmediata de novedades sobre la vía navegable por medio de avisos a los navegantes, así como pronósticos metereológicos en estaciones establecidas en sus respectivas jurisdicciones.

Artículo 58.- Suministro de Información. Las embarcaciones deberán suministrar a las autoridades competentes de cada país signatario toda la información que le requieran relativa a la seguridad de la navegación y contaminación de las aguas.

Artículo 59.- Plan de Comunicaciones. Los países signatarios acordarán un plan de comunicaciones conteniendo:

- a) Normas y procedimientos del servicio de comunicaciones para la seguridad de la navegación; y
- b) Normas y procedimientos del servicio de comunicaciones para el control de tránsito y seguridad.

Hasta tanto se confeccione el mencionado plan, los países signatarios coordinarán el intercambio de información, divulgando los sistemas de comunicaciones que poseen destinados a tal fin.

Artículo 60.- Equipamiento de las embarcaciones. Toda embarcación tripulada deberá contar, como mínimo, con dos equipos de comunicaciones VHF, uno operando y otro en condiciones de ser operado.

CAPITULO V

Averías y Siniestros Régimen normativo

Artículo 61.- Los países signatarios adoptan la Convención Internacional para la Unificación de ciertas Reglas en Materia de Abordajes Marítimos (Bruselas, 1910), en cuanto a la solución de fondo del tema.

Artículo 62.- En lo referente a la ley aplicable y tribunal competente se adoptan las siguientes normas:

- a) Abordajes: Los abordajes se rigen por la ley del país en cuyas aguas se producen y quedan sometidas a la jurisdicción de los tribunales del mismo.

Esta disposición se extiende a la colisión entre embarcaciones y cualquier propiedad mueble o inmueble, y a la reparación de los daños causados como consecuencia del pasaje o navegación de una embarcación por la proximidad de otra, aun cuando no exista contacto material.

- b) Averías: La ley de la nacionalidad de la embarcación determina la naturaleza de la avería.

Las averías particulares o simples relativas a la embarcación se rigen por la ley de la nacionalidad de ésta. Las referentes a las mercancías embarcadas, por la ley aplicable al contrato del fletamento o de transporte.

Son competentes para entender en los respectivos juicios, los jueces o tribunales del puerto de descarga o en su defecto, los del puerto en que aquella debió operarse.

Las averías comunes o gruesas se rigen por la ley vigente en el país en cuyo puerto se practica su liquidación y prorratio.

Exceptúase lo concerniente a las condiciones y formalidades del acto de avería común o gruesa, las cuales quedan sujetas a la ley de la nacionalidad de la embarcación.

La liquidación y prorratio de la avería común o gruesa se harán en el puerto de destino de la embarcación y, si éste no se alcanzare, en el puerto en donde se realice la descarga.

Son competentes para conocer de los juicios de averías comunes o gruesas, los jueces o tribunales del país en cuyo puerto se practica la liquidación y prorratio, siendo nula toda cláusula que atribuya competencia a los jueces o tribunales de otro país.

TITULO VI

NORMAS DE SEGURIDAD RELATIVAS A LOS PUERTOS

REGIMEN DE ESTADIA EN PUERTO

CAPITULO I

Disposiciones Generales

Artículo 63.- Régimen normativo. Las normas de seguridad a que habrán de ajustarse las embarcaciones en cada puerto en particular serán establecidas por la autoridad competente de cada país signatario, teniendo presente las disposiciones establecidas en el presente Protocolo.

Artículo 64.- Estadías en Puertos o Lugares de Atraque. Toda embarcación o convoy, independientemente de su carga, deberá tener en forma permanente una persona responsable de su seguridad, designado por el armador.

CAPITULO II

Despacho de Llegada, Permanencia y Despacho de Salida de Embarcaciones

SECCION 1

Contenido y Objeto de los Documentos

Artículo 65.- Documentos exigibles. Las autoridades competentes de los países signatarios no exigirán a la llegada o salida de embarcaciones a las cuales se aplica el presente Protocolo, más que la entrega de los documentos previstos en este Capítulo.

Estos documentos son:

- a) La Declaración general;
- b) El Manifiesto Internacional de Carga/Declaración de Tránsito Aduanero (MIC/DTA);
- c) La lista de la tripulación; y
- d) La lista de pasajeros.

Artículo 66.- Declaración General: contenido. En la declaración general las autoridades competentes de los países signatarios no exigirán más que los siguientes datos:

- a) Nombre y descripción de la embarcación;
- b) Nacionalidad de la embarcación;
- c) Pormenores relativos a la matrícula;
- d) Nombre del Capitán;

- e) Nombre y dirección del agente de la embarcación;
- f) Puerto de llegada o de salida; y
- g) Situación de la embarcación en el puerto.

Artículo 67.- Manifiesto Internacional de Carga (MIC/DTA). El MIC/DTA corresponderá al formulario adoptado en el Protocolo Adicional al Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira) sobre Aspectos Aduaneros.

Artículo 68.- Lista de tripulación: contenido. En la lista de la tripulación, las autoridades competentes de los países signatarios no exigirán más que los datos siguientes:

- a) Nombre y nacionalidad de la embarcación;
- b) Apellido (s);
- c) Nombres;
- d) Nacionalidad;
- e) Grado o funciones;
- f) Fecha y lugar de nacimiento;
- g) Tipo y número del documento de identidad;
- h) Puerto y fecha de llegada; e
- i) Procedencia.

Artículo 69.- Excepción. Las autoridades competentes de los países signatarios no exigirán la presentación de una lista de la tripulación en cada puerto de escala cuando la embarcación que preste servicio, ajustándose a un itinerario regular, no haya modificado la tripulación, en cuyo caso se presentará una declaración en la que conste tal situación.

Artículo 70.- Lista de Pasajeros: contenido. En la lista de pasajeros, las autoridades competentes no exigirán más que los siguientes datos:

- a) Nombre y nacionalidad de la embarcación;
- b) Apellido (s);
- c) Nombre (s);
- d) Nacionalidad;
- e) Fecha de nacimiento;
- f) Lugar de nacimiento;
- g) Tipo y número de documento de identidad;
- h) Puerto de embarco;
- i) Puerto de desembarco; y
- j) Puerto y fecha de llegada de la embarcación.

Artículo 71.- Validez. Las autoridades competentes de los países signatarios aceptarán los documentos establecidos en el presente Capítulo, fechados y firmados por el capitán de la embarcación o su agente.

SECCION 2

Ejemplares a ser entregados

Artículo 72.- Llegada. A la llegada a puerto de una embarcación, las autoridades competentes de los países signatarios no exigirán mayor número de ejemplares que los siguientes:

- a) 5 ejemplares de la declaración general;
- b) 4 ejemplares del MIC/DTA;
- c) 4 ejemplares de la lista de la tripulación; y
- d) 4 ejemplares de la lista de pasajeros.

Artículo 73.- Salida. A la salida de puerto de la embarcación, las autoridades competentes de los países signatarios no exigirán mayor número de ejemplares que los siguientes:

- a) 5 ejemplares de la declaración general;
- b) 4 ejemplares del MIC/DTA;
- c) 2 ejemplares de la lista de la tripulación; y
- d) 2 ejemplares de la lista de pasajeros.

SECCION 3

Documentos a ser exhibidos y requisitos a cumplir

Artículo 74.- Documentos. La autoridad competente de cada país signatario podrá requerir toda aquella documentación que de acuerdo al tipo de embarcación deba ser llevada a bordo en cumplimiento de convenios internacionales o del Acuerdo de Transporte Fluvial.

Artículo 75.- Despacho de Salida. El capitán de la embarcación o su agente solicitará a la autoridad competente del respectivo país signatario la autorización para zarpar de puerto.

Artículo 76.- Plazo del Despacho. Otorgado el despacho de salida, la embarcación zarpará dentro de las treinta horas subsiguientes. Vencido dicho plazo sin haber zarpado, solicitará un nuevo despacho y justificará el motivo que tuvo para no haber salido de puerto.

En los puertos en que por sus características particulares sea necesario disminuir o aumentar el término expresado precedentemente, la autoridad competente determinará el plazo de su validez.

Artículo 77.- Arribada forzosa. En caso de arribada forzosa, el cumplimiento de las disposiciones sobre entrada y salida de puerto se ajustará a las circunstancias particulares de cada caso.

Artículo 78.- Cambio de Destino. Las disposiciones de esta sección serán de aplicación a las embarcaciones que alteraren su puerto de destino, no observándose al respecto lo establecido en el artículo anterior y se informará previamente a la autoridad competente del puerto.

Artículo 79.- Excepciones. No se formalizará despacho alguno en los siguientes supuestos:

- a) Cuando las embarcaciones efectúen escalas no relacionadas con su operación comercial. Dichas escalas no podrán exceder el lapso de treinta (30) horas, prorrogables a criterio de la autoridad competente cuando las circunstancias particulares del caso lo aconsejaren.
- b) Cuando el remolcador deje barcazas en puerto continuando su navegación. La agencia correspondiente formalizará, en este caso, el despacho de tales barcazas.

En todos los casos se informará previamente a la autoridad competente del puerto.

CAPITULO III

Remolque, Atraque y Practicaje en Puerto

Artículo 80.- Disposición general: no obligatoriedad. El remolque maniobra y practicaje no será obligatorio para las embarcaciones de la Hidrovía navegando en forma independiente o en convoy de remolque o empuje, salvo en aquellos casos en que las condiciones de seguridad de puerto así lo requieran, de acuerdo a lo que disponga la autoridad competente.

Artículo 81.- Ejercicio de Practicaje. El practicaje en los puertos de la Hidrovía sólo será ejercido por los profesionales debidamente titulados y habilitados por el país a que pertenezca el puerto.

TITULO VII

NORMAS PARA LA PREVENCION, REDUCCION Y CONTROL DE LA CONTAMINACION DE LAS AGUAS OCASIONADA POR LOS BUQUES, LAS EMBARCAIONES Y SUS OPERACIONES EN LA HIDROVIA

CAPITULO I

Disposiciones Generales

Artículo 82.- Definiciones. A los efectos del presente título se entiende por:

- a) Acción Conjunta: el empleo de medios de varios países signatarios bajo un único mando.

b) Contaminación: la introducción en el medio acuático desde una embarcación de la Hidrovía u otra en navegación, fondeada o amarrada, en forma directa o indirecta por la acción deliberada o accidental del hombre, de sustancias o residuos, causando efectos perjudiciales tales como daños en la biota, peligros para la salud humana, obstáculos para las actividades en el ambiente acuático, incluida la pesca, deterioro de la calidad del agua y reducción de los atractivos naturales y recreativos.

c) Descargas, hidrocarburos, sustancias nocivas líquidas, sustancias perjudiciales, aguas sucias y basuras: tal como son definidas por el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques de 1973, enmendado por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78).

d) Desechos peligrosos: todo desecho que pueda producir o contribuir a producir lesiones o enfermedades graves, incluso con riesgos de muerte o que constituya una amenaza sustancial a la salud humana o para el medio ambiente, si se lo manipula inadecuadamente.

Pertenece a este grupo cualquier material que presente alguna de las características siguientes: inflamabilidad, corrosividad, explosividad, reactividad, toxicidad o bioacumulación.

e) Echazón: el acto de arrojar voluntariamente al agua bienes materiales contaminantes, que pueden corresponder a las embarcaciones de la Hidrovía u otras como a la carga, con el fin de preservar la seguridad de aquellas.

f) Incidente de contaminación: el suceso que causa o puede potencialmente causar una descarga o una echazón de hidrocarburos o de sustancias nocivas y que requiere la realización de una operación inmediata de lucha a fin de eliminar o reducir sus efectos nocivos en el medio acuático, sobre los bienes, la salud humana o el bienestar público.

g) Mercancías peligrosas: aquellas mercancías que en virtud de ser explosivas, gases comprimidos o licuados, inflamables, combustibles, venenosas, infecciosas, radioactivas o corrosivas, necesitan un embalaje, marcado, segregación, manipuleo o estiba especial.

h) Plan de Contingencia: la estructura que posee cada país signatario para actuar ante un incidente de contaminación en el medio acuático.

i) Vertimiento: tal como es definido por el Convenio Internacional sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y otras Materias del 13 de noviembre de 1972.

j) Zona Especial: aquella zona de la Hidrovía en la cual están prohibidas las descargas de cualquier tipo que pudieran causar daños al medio ambiente.

CAPITULO II

Transporte de hidrocarburos, sustancias nocivas líquidas, sustancias perjudiciales y mercancías peligrosas

Artículo 83.- Documentación. Los buques y las embarcaciones de la Hidrovía u otras que transporten mercancías peligrosas presentarán la notificación correspondiente ante la autoridad competente, con antelación a la entrada a puerto o salida de él, cumpliendo las formalidades que al respecto establezca la misma.

Los buques y las embarcaciones de la Hidrovía u otras que transporten mercancías peligrosas llevarán a bordo la documentación que al respecto establezcan las normas nacionales e internacionales, según corresponda.

Los buques y las embarcaciones de la Hidrovía u otras que transporten hidrocarburos o sustancias nocivas deberán llevar a bordo una copia de la póliza de seguros contra incidentes de contaminación.

La autoridad competente de cada país signatario otorgará, cuando corresponda, los certificados y autorizaciones que sean de aplicación, de acuerdo a la modalidad del transporte.

Artículo 84.- Información de Siniestros. Las embarcaciones de la Hidrovía u otras que sufran averías u otros siniestros que involucren hidrocarburos o mercancías peligrosas transportadas por agua, en aguas de jurisdicción de un país signatario, informarán de inmediato tal circunstancia a la autoridad competente de dicho país, ajustando su accionar a las normas existentes sobre tales emergencias, las que deberán complementarse con las directivas que para esos casos imparta dicha autoridad.

Artículo 85.- Transporte, Embalaje y Segregación de Mercancías Peligrosas y Contaminantes en Bultos. El transporte, embalaje, marcado y segregación de mercancías peligrosas en bultos se rige, según corresponda por las disposiciones del Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (Código IMDG) y por el Anexo III del MARPOL 73/78.

Artículo 86.- Transporte de Mercancías Sólidas Peligrosas a Granel. El transporte de mercancías sólidas peligrosas a granel se rige por las disposiciones correspondientes del Apéndice B del Código IMDG.

Artículo 87.- Transporte de Productos Líquidos Químicos Peligrosos a Granel. El transporte de productos químicos líquidos peligrosos a granel se rige, según corresponda, por el Código para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (Código CGrQ), por el Código Internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (Código CIQ) o por el Anexo II del MARPOL 73/78, aprobados por la Organización Marítima Internacional (OMI).

Las autoridades competentes de los países signatarios establecerán un régimen de autorizaciones para las embarcaciones quimiqueras de la Hidrovía.

Artículo 88.- Transporte de Gases Licuados a Granel. El transporte de gases licuados a granel se rige, según corresponda, por el Código Internacional para la construcción y el equipo de buques que transporte gases licuados a granel (Código CIG), por el Código para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel o por el Código para buques existentes que transporten gases licuados a granel, aprobados por la Organización Marítima Internacional (OMI).

Las autoridades competentes de los países signatarios establecerán un régimen de autorizaciones para las embarcaciones gaseras de la Hidrovía.

Artículo 89.- Transporte de Hidrocarburos. El transporte de hidrocarburos se rige, en cuanto fuere aplicable, por el Anexo I del MARPOL 73/78.

CAPITULO III

Transporte y Vertimiento

Artículo 90.- Prohibición. Queda prohibido el transporte por agua en la Hidrovía de desechos peligrosos, como así también el vertimiento de todo tipo de desechos u otras materias.

CAPITULO IV

Régimen de las Descargas

Artículo 91.- Prohibición de Descargas. Quedan prohibidas las descargas de:

- a) Hidrocarburos provenientes del régimen operativo de las embarcaciones de la Hidrovía u otras;
- b) Sustancias nocivas líquidas transportadas a granel procedentes de operaciones de limpieza y deslastrado de tanques;
- c) Aguas sucias; y
- d) Basuras.

Artículo 92.- Instalaciones de Recepción. La evacuación de las sustancias indicadas en el artículo 91 deberá realizarse en las instalaciones portuarias o en los servicios de recepción que se habiliten a tales efectos. Las autoridades competentes de los países signatarios arbitrarán las medidas a fin de que las citadas instalaciones de recepción estén disponibles y en funcionamiento tan pronto como sea posible.

Artículo 93.- Régimen Temporario de Descargas. Hasta tanto los países signatarios habiliten instalaciones portuarias o servicios de recepción, que satisfagan las necesidades operativas de las embarcaciones de la Hidrovía u otras, podrán efectuarse descargas con sujeción a las normas que se acuerden. Dichas descargas no podrán realizarse en las Zonas Especiales, las cuales serán determinadas por cada país signatario, o en conjunto cuando corresponda. El establecimiento de dichas Zonas Especiales deberá tener un fundamento ecológico y su localización será informada a los restantes países signatarios.

Artículo 94.- Excepciones a la Prohibición de Descargas. Se exceptúan del régimen previsto en el artículo 91:

- a) Las descargas o los vertimientos que se efectúen para salvar vidas humanas o para proteger la seguridad de la embarcación de la Hidrovía u otra y siempre que se hubieran tomado todas las precauciones razonables para reducir al mínimo tales descargas o vertimientos;
- b) Las descargas o los vertimientos por averías de la embarcación de la Hidrovía u otra o sus equipos, siempre que no se hubiera actuado con intención de producir la avería o con culpa; y
- c) Las descargas o los vertimientos por operaciones de lucha contra incidentes de contaminación.

CAPITULO V

Lucha contra Incidentes de Contaminación

Artículo 95.- Incidentes de Contaminación. Los países signatarios promoverán la reducción en el mayor grado posible de los riesgos de incidentes de contaminación mediante acciones tendientes a aumentar la seguridad de las operaciones que puedan contaminar el medio acuático, de conformidad con los instrumentos internacionales en vigor y las normas dictadas por cada uno de ellos.

Artículo 96.- Obligaciones de los países signatarios. Los países signatarios se comprometen a:

- a) Intercambiar información sobre toda norma que se prevea dictar en relación con la prevención de incidentes de contaminación, con vistas a establecer normas compatibles o equivalentes en sus respectivos ordenamientos jurídicos; y

- b) Establecer planes de contingencia a nivel nacional, que deberán ser compatibles entre sí y permitir la utilización de los medios en forma complementaria, a fin de facilitar, cuando resulte necesario, la acción conjunta de las mismas.

Artículo 97.- Control de las Operaciones. Cada país signatario asumirá el control de las operaciones de lucha contra incidentes de contaminación sujetos a su jurisdicción.

En aquellos tramos de la Hidrovía en donde más de un país signatario ejerza jurisdicción, asumirá el control de las operaciones el país al que corresponda la dirección de operaciones de salvamento.

Artículo 98.- Iniciación y Desarrollo de las Operaciones. El país actuante comunicará inmediatamente a las autoridades de los otros países signatarios la iniciación de una operación de lucha contra incidentes de contaminación.

Cuando por cualquier causa la autoridad de dicho país no pueda iniciar o continuar las operaciones de lucha contra incidentes de contaminación, lo comunicará inmediatamente a las autoridades de los otros países signatarios y requerirá que otra asuma el control de las operaciones, facilitándole los medios adecuados de que disponga.

El país signatario actuante podrá requerir la colaboración de las autoridades de los otros países signatarios cuando lo estime necesario, conservando el control de las operaciones, a la vez que suministrará la información disponible sobre su desarrollo. Los países requeridos colaborarán con los medios adecuados de que dispongan.

Cuando una autoridad tome conocimiento de la existencia de un incidente de contaminación sujeto a la jurisdicción de otro país signatario, lo comunicará inmediatamente a éste y podrá iniciar las operaciones de lucha hasta tanto la autoridad de dicho país asuma el control de las operaciones o lo delegue expresamente.

Artículo 99.- Acciones legales. Los países signatarios establecerán un régimen de reembolso por los gastos que demanden las operaciones de lucha contra la contaminación producida por las embarcaciones de la Hidrovía u otras, sobre una base que asegure garantías suficientes de cobro.

Cada país signatario podrá reclamar en sede administrativa y accionar judicialmente, contra el responsable de un incidente de contaminación a fin de obtener el reembolso de los gastos en que se hubiera incurrido durante la ejecución de las operaciones de lucha contra incidentes de contaminación, ya sea que se haya realizado una acción conjunta o que los países signatarios hayan actuado en forma separada.

Cuando un país signatario haya requerido colaboración de otro, y éste no hubiese obtenido el pago en sede administrativa por parte del responsable, a fin de obtener el reembolso de los gastos en que hubiera incurrido, dichos gastos serán reembolsados por el país signatario requirente, el cual podrá repetir en sede administrativa o judicial contra el responsable del incidente de contaminación.

Artículo 100.- Identificación de los Responsables. Cuando ocurra un incidente de contaminación, los países signatarios investigarán en sus respectivas jurisdicciones a fin de identificar al o a los responsables del mismo y se prestarán a estos efectos mutua cooperación.

CAPITULO VI

Entrada en vigor

Artículo 101.- Oportunidad de Aplicación. Los países signatarios procurarán el establecimiento gradual de las normas de este Título, las que deberán estar totalmente vigentes a más tardar el 31 de diciembre de 1994.

TITULO VIII

DISPOSICION FINAL

Artículo 102.- Vigencia y entrada en vigor. El presente Protocolo es parte integrante del Acuerdo de Transporte Fluvial y su vigencia y entrada en vigor estarán conformes con lo establecido en el artículo 30 de dicho Acuerdo.

La Secretaría General de la Asociación será depositaria del presente Protocolo, del cual enviará copias autenticadas a los Gobiernos de los países signatarios.

EN FE DE LO CUAL, los respectivos Plenipotenciarios suscriben el presente Protocolo en el Valle de Las Leñas, Departamento Malargüe, 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.

Por el Gobierno de la República Argentina:

Guido Di Tella

Por el Gobierno de la República de Bolivia:

Ronald Maclean

Por el Gobierno de la República Federativa del Brasil:

Celso Laper

Por el Gobierno de la República del Paraguay:

Alexis Frutos Vaesken

Por el Gobierno de la República Oriental del Uruguay:

Héctor Gros Espiell

APENDICE I

Modelo de Certificado de Seguridad de la Navegación
para las Embarcaciones de la Hidrovía

No. de Certificado

| | | |
|----------------------|-------|------------|
| MATRICULA | SENAL | |
| Nombre del (1) | | DISTINTIVA |

| | |
|------------|----------|
| NAVEGACION | SERVICIO |
|------------|----------|

| | | | | |
|-----------------------|--------------------|--------|--------|--------|
| FECHA DE CONSTRUCCION | MATERIAL DEL CASCO | T.A.B. | T.A.N. | ESLORA |
|-----------------------|--------------------|--------|--------|--------|

| | | | |
|--|---|---------------------|-------------------------|
| BUQUE AUTORIZADO A TRANSPORTAR MERCANCIAS PELIGROSAS | A | ALTURA DE CUBERTADA | ASIGNACION DE PASAJEROS |
| SI/NO | | | |

| | | | |
|------------------------|-------------------------|------------------------------|------------------------|
| TIPO PLANTA PROPULSORA | POTENCIA EFECTIVA TOTAL | POTENCIA NOMINAL ELECTRONICA | ASIGNACION DE REMOLQUE |
|------------------------|-------------------------|------------------------------|------------------------|

El (2)

Certifica:

Que el (1) ha sido objeto de las inspecciones (3) de conformidad con las disposiciones reglamentadas por Que las inspecciones han puesto de manifiesto que su estado es satisfactorio y que cumple con las señaladas prescripciones.

El presente Certificado será válido hasta el vencimiento que se indica más adelante, sujeto a la realización de las inspecciones de convalidación que, entre las fechas límites se establece al dorso, debiendo quedar registradas.

Expedido en el ... de de 19..

SELLO FIRMA Y ACLARACION

- (1) Indicar si se trata de buque o artefacto naval.
- (2) Autoridad que suscribe el Certificado.
- (3) Indicar si se trata de "Iniciales" o de "Renovación".

CONVALIDACIONES

Se certifica que el (1) ha sido objeto de las inspecciones que se establecen a continuación, con resultado satisfactorio, en las especialidades y fechas que se indican, respectivamente.

| A REALIZAR | ENTRE EL | Y EL | LUGAR Y FECHA DE REALIZACION | FIRMA DEL INSP. Y ACLARACION |
|------------|----------|------|------------------------------|------------------------------|
|------------|----------|------|------------------------------|------------------------------|

| | | | | |
|-----------|--|--|--|--|
| 1a. IC | | | | |
| ARMAMENTO | | | | |

| | | | | |
|-----------|--|--|--|--|
| 1a. II | | | | |
| ARMAMENTO | | | | |

| | | | | |
|----------|--|--|--|--|
| 1a. II | | | | |
| MAQUINAS | | | | |

| | | | | |
|-----------------------------|--|--|--|--|
| 1a. RECI-PIENTES DE PRESION | | | | |
|-----------------------------|--|--|--|--|

| | | | | |
|--------------|--|--|--|--|
| 1a. II | | | | |
| ELECTRICIDAD | | | | |

| | | | | |
|---------|--|--|--|--|
| IIF/IIS | | | | |
| CASCO | | | | |

| | | | | |
|-----------|--|--|--|--|
| 2a. IC | | | | |
| ARMAMENTO | | | | |

| | | | | |
|-----------|--|--|--|--|
| 2a. II | | | | |
| ARMAMENTO | | | | |

| | | | | |
|----------|--|--|--|--|
| 2a. II | | | | |
| MAQUINAS | | | | |

| | | | | |
|-----------------------------|--|--|--|--|
| 1a. RECI-PIENTES DE PRESION | | | | |
|-----------------------------|--|--|--|--|

| | | | | |
|--------------|--|--|--|--|
| 2a. II | | | | |
| ELECTRICIDAD | | | | |

Referencias: IC - INSPECCION COMPLEMENTARIA
 II - INSPECCION INTERMEDIA
 IIF - INSPECCION INTERMEDIA A FLOTE(Tachar lo que no corresponda)
 IIS - INSPECCION INTERMEDIA EN SECO(Tachar lo que no corresponda)

APENDICE II

MODELO DE CERTIFICADO DE DOTACION DE SEGURIDAD

El presente documento se expide en virtud de lo establecido en el artículo 28 del Protocolo Adicional al Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira) sobre Navegación y Seguridad.

| Nombre de la Embarcación | MATRICULA | BANDERA | SERVICIO |
|--------------------------|-----------|---------|----------|
|--------------------------|-----------|---------|----------|

La autoridad competente certifica que de conformidad con las normas vigentes que regulan las dotaciones de seguridad de las embarcaciones de la matrícula nacional, afectadas a la navegación en la Hidrovía, la embarcación dispone de personal suficiente como para garantizar su seguridad, siempre que lleve la tripulación en número y cargo no inferior al que se establece a continuación:

| CARGO | NUMERO |
|-------|--------|
|-------|--------|

ANEXO I

APENDICE II .

MODELO DE CERTIFICADO DE FRANCOBORDO
PARA BUQUES DE LA HIDROVIA

No. DE CERTIFICADO

| NOMBRE DEL BUQUE | MATRICULA | ARQUEO TOTAL |
|------------------|-----------|--------------|
|------------------|-----------|--------------|

El certifica que el buque arriba mencionado posee asignación de francobordo de acuerdo, y han sido constatadas sus marcas las que se encuentran de acuerdo a los valores reglamentarios que se consignan a continuación:

| F.B. | MEDIDO DESDE LA LINEA DE CUBIERTA |
|------|-----------------------------------|
| | mm. |

El presente certificado quedará automáticamente caduco al introducirse modificaciones que varíen las condiciones de asignación o el:

VENCIMIENTO:

Expedido en el ... de de 19..

**ALADI**

Asociación Latinoamericana
de Integración
Associação Latino-Americana
de Integração

PROTOCOLO ADICIONAL AL ACUERDO
DE TRANSPORTE FLUVIAL POR LA
HIDROVIA PARAGUAY-PARANA
(Puerto de Cáceres-Puerto de
Nueva Palmira)

ALADI/AAP/A14TM/5.3
7 de julio de 1992

SOBRE SEGUROS

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, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, según poderes otorgados en buena y debida forma, convienen en suscribir el presente Protocolo Adicional al Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná.

CAPITULO I

Sistema Común de Cobertura

Artículo 1.- Los países signatarios adoptarán criterios comunes de cobertura destinados a la indemnización por daños ocasionados a intereses asegurables de las embarcaciones, tripulación, pasajeros, medio ambiente y de terceros. Asimismo, reglamentarán las condiciones generales de las pólizas de seguro.

CAPITULO II

Riesgos Asegurables

Artículo 2.- Los países signatarios dispondrán la obligatoriedad a los Armadores que operen en la Hidrovía, de cubrir los siguientes riesgos:

- a) Seguro de responsabilidad civil por daños contra terceros, incluyendo remoción de restos; y
- b) Seguro de tripulación y de pasajeros por lesiones o muerte.

Artículo 3.- Cualquier Armador que transporte sustancias nocivas o hidrocarburos deberá en forma obligatoria, tomar una póliza de seguro que indemnice y cubra los costos de limpieza de las aguas y costas en las vías navegables de la Hidrovía, originados por incidentes de contaminación.

CAPITULO III

Mecanismo de Contralor

Artículo 4.- Los países signatarios establecerán los sistemas de contralor de la vigencia de las pólizas de seguros y los alcances de las coberturas obligatoriamente exigidas en este Protocolo (artículos 2 y 3, si correspondiere).

La verificación de su incumplimiento impedirá a la embarcación navegar por la Hidrovía, hasta tanto el Armador acredite la contratación de dichos seguros.

CAPITULO IV

Ambito de Cobertura de la Póliza de Seguro

Artículo 5.- Las pólizas deberán ser tomadas por los Armadores que operen en la Hidrovía según la legislación del país de registro de la embarcación de la Hidrovía u otras; cubrir los riesgos exigidos en los artículos 2 y 3 del presente Protocolo y tener la misma amplitud de cobertura para toda la extensión de la Hidrovía.

Artículo 6.- Los países signatarios se comprometen a facilitar las gestiones que permitan la remesa de divisas al exterior para el pago de las primas de seguros, indemnización y gastos relacionados con el contrato de seguros.

Artículo 7.- El presente Protocolo es parte integrante del Acuerdo de Transporte Fluvial y su vigencia y entrada en vigor estarán conformes con lo establecido en el artículo 30 de dicho Acuerdo.

La Secretaría General de la Asociación será depositaria del presente Protocolo, del cual enviará copias autenticadas a los Gobiernos de los países signatarios.

EN FE DE LO CUAL, los respectivos Plenipotenciarios suscriben el presente Protocolo en el Valle de Las Leñas, Departamento Malargüe, 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.

Por el Gobierno de la República Argentina:

Guido Di Tella

Por el Gobierno de la República de Bolivia:

Ronald Maclean

Por el Gobierno de la República Federativa del Brasil:

Celso Laper

Por el Gobierno de la República del Paraguay:

Alexis Frutos Vaesken

Por el Gobierno de la República Oriental del Uruguay:

Héctor Gros Espiell

**ALADI**

Asociación Latinoamericana
de Integración
Associação Latino-Americana
de Integração

PROTOCOLO ADICIONAL AL ACUERDO
DE TRANSPORTE FLUVIAL POR LA
HIDROVIA PARAGUAY-PARANA
(Puerto de Cáceres-Puerto de
Nueva Palmira)

ALADI/AAP/A14TM/5.4
7 de julio de 1992

**SOBRE CONDICIONES DE IGUALDAD DE OPORTUNIDADES
PARA UNA MAYOR COMPETITIVIDAD**

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, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, según poderes otorgados en buena y debida forma, convienen en suscribir el presente Protocolo Adicional al Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovia Paraguay-Paraná.

Artículo 1.- A fin de lograr un adecuado grado de competitividad entre las empresas de transporte fluvial de los países que integran la Hidrovia mediante una creciente homogeneización de las diversas normas que rigen esta actividad, los Gobiernos adoptarán criterios comunes en los aspectos y plazos que se establecen en los artículos siguientes.

Artículo 2.- Los países signatarios adoptarán criterios homogéneos en el tratamiento de las importaciones de embarcaciones fluviales, repuestos, partes y accesorios, en particular en lo referente al tratamiento arancelario y no arancelario. Estas medidas deberán estar vigentes antes del 31 de diciembre de 1994.

Artículo 3.- En el caso de eventuales concesiones de incentivos fiscales, subsidios u otros favores oficiales a los Armadores de la Hidrovia, los países signatarios adoptarán criterios homogéneos en el tratamiento de los mismos.

Artículo 4.- Los países signatarios adoptarán dotaciones de seguridad homogéneas de acuerdo con el tipo y características de las embarcaciones, sobre la base de una tipificación común de las mismas. Estas medidas entrarán en vigor en un plazo no mayor de doce (12) meses a partir de la entrada en vigor del presente Protocolo.

Artículo 5.- Los países signatarios facilitarán la revalidación de títulos y patentes de los tripulantes de embarcaciones de la Hidrovía, adecuando los planes de formación y capacitación a esos efectos. Estas medidas deberán estar vigentes antes del 31 de diciembre de 1994.

Artículo 6.- Los países signatarios se comprometen a no aplicar tratamiento diferencial en el suministro de combustibles y lubricantes entre las embarcaciones de su propia bandera y las de los restantes países que integran la Hidrovía. Estas medidas deberán estar vigentes a partir de los seis (6) meses de la entrada en vigor del presente Protocolo.

Artículo 7.- Los países signatarios dejarán de aplicar todas aquellas tasas portuarias que no reflejen una efectiva contraprestación de servicios. Estas medidas deberán estar vigentes en un plazo no mayor de doce (12) meses a partir de la entrada en vigor del presente Protocolo.

Artículo 8.- Los países signatarios simplificarán y homogeneizarán la denominación de los servicios portuarios de modo que comprendan, bajo cada concepto, similares prestaciones. Dichas medidas se aplicarán dentro de los doce (12) meses a partir de la entrada en vigor del presente Protocolo.

Artículo 9.- Los países signatarios eliminarán aquellas normas que impidan o dificulten la celebración de acuerdos operativos entre empresas constituidas en los países que integren la Hidrovía relacionadas con el transporte fluvial. Estas medidas deberán estar vigentes en un plazo no mayor de doce (12) meses a partir de la entrada en vigor del presente Protocolo.

Artículo 10.- Los países signatarios deberán unificar y simplificar todos los trámites y documentos relativos al transporte fluvial en la Hidrovía que dificulten las operaciones o eleven sus costos. Estas medidas deberán estar vigentes en un plazo no mayor de dieciocho (18) meses a partir de la entrada en vigor del presente Protocolo.

Artículo 11.- Los países signatarios adoptarán horarios amplios y uniformes de atención de los organismos intervinientes en cada puerto, a fin de evitar recargos por habilitación de horarios extraordinarios. En función de la capacidad operativa de los mismos, se adoptarán medidas que les permitan, a requerimiento, operar las veinticuatro (24) horas del día, durante todo el año.

En puertos de zonas limítrofes, deberán adoptarse horarios homogéneos a fin de facilitar el transporte fronterizo. Estas medidas deberán estar vigentes dentro de los doce (12) meses a partir de la entrada en vigor del presente Protocolo.

Artículo 12.- Los países signatarios adoptarán las medidas necesarias tendientes a la liberalización de la contratación de la mano de obra y demás servicios portuarios con el objeto de reducir costos en un plazo no mayor de doce (12) meses a partir de la entrada en vigor del presente Protocolo.

Artículo 13.- Los países signatarios adoptarán exigencias y procedimientos comunes para la matriculación de las embarcaciones en sus respectivos registros, comprometiéndose asimismo a intercambiar información respecto de las altas, bajas o modificaciones de las mismas. Estas medidas deberán estar vigentes en un plazo no mayor de los doce (12) meses a partir de la entrada en vigor del presente Protocolo.

Artículo 14.- Los países signatarios adoptarán en forma conjunta las medidas que permitan, en igualdad de condiciones, la plena participación en el transporte por la Hidrovía de sus embarcaciones fluviales y fluvio-marítimas. Estas medidas deberán estar vigentes antes del 31 de diciembre de 1994.

Artículo 15.- El presente Protocolo es parte integrante del Acuerdo de Transporte Fluvial y su vigencia y entrada en vigor estarán conformes con lo establecido en el artículo 30 de dicho Acuerdo.

La Secretaría General de la Asociación será depositaria del presente Protocolo, del cual enviará copias autenticadas a los Gobiernos de los países signatarios.

EN FE DE LO CUAL, los respectivos Plenipotenciarios suscriben el presente Protocolo en el Valle de Las Leñas, Departamento Malargüe, 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.

Por el Gobierno de la República Argentina:

Guido Di Tella

Por el Gobierno de la República de Bolivia:

Ronald Maclean

Por el Gobierno de la República Federativa del Brasil:

Celso Laper

Por el Gobierno de la República del Paraguay:

Alexis Frutos Vaesken

Por el Gobierno de la República Oriental del Uruguay:

Héctor Gros Espiell



PROTOCOLO ADICIONAL AL ACUERDO
DE TRANSPORTE FLUVIAL POR LA
HIDROVIA PARAGUAY-PARANA
(Puerto de Cáceres-Puerto de
Nueva Palmira)

ALADI/AAP/A14TM/5.4
7 de julio de 1992

**SOBRE CONDICIONES DE IGUALDAD DE OPORTUNIDADES
PARA UNA MAYOR COMPETITIVIDAD**

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, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, según poderes otorgados en buena y debida forma, convienen en suscribir el presente Protocolo Adicional al Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná.

Artículo 1.- A fin de lograr un adecuado grado de competitividad entre las empresas de transporte fluvial de los países que integran la Hidrovía, mediante una creciente homogeneización de las diversas normas que rigen esta actividad, los Gobiernos adoptarán criterios comunes en los aspectos y plazos que se establecen en los artículos siguientes.

Artículo 2.- Los países signatarios adoptarán criterios homogéneos en el tratamiento de las importaciones de embarcaciones fluviales, repuestos, partes y accesorios, en particular en lo referente al tratamiento arancelario y no arancelario. Estas medidas deberán estar vigentes antes del 31 de diciembre de 1994.

Artículo 3.- En el caso de eventuales concesiones de incentivos fiscales, subsidios u otros favores oficiales a los Armadores de la Hidrovía, los países signatarios adoptarán criterios homogéneos en el tratamiento de los mismos.

Artículo 4.- Los países signatarios adoptarán dotaciones de seguridad homogéneas de acuerdo con el tipo y características de las embarcaciones, sobre la base de una tipificación común de las mismas. Estas medidas entrarán en vigor en un plazo no mayor de doce (12) meses a partir de la entrada en vigor del presente Protocolo.

Artículo 5.- Los países signatarios facilitarán la revalidación de títulos y patentes de los tripulantes de embarcaciones de la Hidrovía, adecuando los planes de formación y capacitación a esos efectos. Estas medidas deberán estar vigentes antes del 31 de diciembre de 1994.

Artículo 6.- Los países signatarios se comprometen a no aplicar tratamiento diferencial en el suministro de combustibles y lubricantes entre las embarcaciones de su propia bandera y las de los restantes países que integran la Hidrovía. Estas medidas deberán estar vigentes a partir de los seis (6) meses de la entrada en vigor del presente Protocolo.

Artículo 7.- Los países signatarios dejarán de aplicar todas aquellas tasas portuarias que no reflejen una efectiva contraprestación de servicios. Estas medidas deberán estar vigentes en un plazo no mayor de doce (12) meses a partir de la entrada en vigor del presente Protocolo.

Artículo 8.- Los países signatarios simplificarán y homogeneizarán la denominación de los servicios portuarios de modo que comprendan, bajo cada concepto, similares prestaciones. Dichas medidas se aplicarán dentro de los doce (12) meses a partir de la entrada en vigor del presente Protocolo.

Artículo 9.- Los países signatarios eliminarán aquellas normas que impidan o dificulten la celebración de acuerdos operativos entre empresas constituidas en los países que integren la Hidrovía relacionadas con el transporte fluvial. Estas medidas deberán estar vigentes en un plazo no mayor de doce (12) meses a partir de la entrada en vigor del presente Protocolo.

Artículo 10.- Los países signatarios deberán unificar y simplificar todos los trámites y documentos relativos al transporte fluvial en la Hidrovía que dificulten las operaciones o eleven sus costos. Estas medidas deberán estar vigentes en un plazo no mayor de dieciocho (18) meses a partir de la entrada en vigor del presente Protocolo.

Artículo 11.- Los países signatarios adoptarán horarios amplios y uniformes de atención de los organismos intervinientes en cada puerto, a fin de evitar recargos por habilitación de horarios extraordinarios. En función de la capacidad operativa de los mismos, se adoptarán medidas que les permitan, a requerimiento, operar las veinticuatro (24) horas del día, durante todo el año.

En puertos de zonas limítrofes, deberán adoptarse horarios homogéneos a fin de facilitar el transporte fronterizo. Estas medidas deberán estar vigentes dentro de los doce (12) meses a partir de la entrada en vigor del presente Protocolo.

Artículo 12.- Los países signatarios adoptarán las medidas necesarias tendientes a la liberalización de la contratación de la mano de obra y demás servicios portuarios con el objeto de reducir costos en un plazo no mayor de doce (12) meses a partir de la entrada en vigor del presente Protocolo.

Artículo 13.- Los países signatarios adoptarán exigencias y procedimientos comunes para la matriculación de las embarcaciones en sus respectivos registros, comprometiéndose asimismo a intercambiar información respecto de las altas, bajas o modificaciones de las mismas. Estas medidas deberán estar vigentes en un plazo no mayor de los doce (12) meses a partir de la entrada en vigor del presente Protocolo.

Artículo 14.- Los países signatarios adoptarán en forma conjunta las medidas que permitan, en igualdad de condiciones, la plena participación en el transporte por la Hidrovía de sus embarcaciones fluviales y fluvio-marítimas. Estas medidas deberán estar vigentes antes del 31 de diciembre de 1994.

Artículo 15.- El presente Protocolo es parte integrante del Acuerdo de Transporte Fluvial y su vigencia y entrada en vigor estarán conformes con lo establecido en el artículo 30 de dicho Acuerdo.

La Secretaría General de la Asociación será depositaria del presente Protocolo, del cual enviará copias autenticadas a los Gobiernos de los países signatarios.

EN FE DE LO CUAL, los respectivos Plenipotenciarios suscriben el presente Protocolo en el Valle de Las Leñas, Departamento Malargüe, 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.

Por el Gobierno de la República Argentina:

Guido Di Tella

Por el Gobierno de la República de Bolivia:

Ronald Maclean

Por el Gobierno de la República Federativa del Brasil:

Celso Laper

Por el Gobierno de la República del Paraguay:

Alexis Frutos Vaesken

Por el Gobierno de la República Oriental del Uruguay:

Héctor Gros Espiell

**ALADI**

Asociación Latinoamericana
de Integración
Associação Latino-Americana
de Integração

PROTOCOLO ADICIONAL AL ACUERDO
DE TRANSPORTE FLUVIAL POR LA
HIDROVIA PARAGUAY-PARANA
(Puerto de Cáceres-Puerto de
Nueva Palmira)

ALADI/AAP/A14TM/5.5
7 de julio de 1992

SOBRE SOLUCION DE CONTROVERSIAS

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, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, según poderes otorgados en buena y debida forma, convienen en suscribir el presente Protocolo Adicional al Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná.

Artículo 1.- Las controversias que pudieren presentarse entre los países signatarios del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira) con motivo de la interpretación, aplicación o incumplimiento de las normas del mencionado Acuerdo, así como de sus Protocolos y de las decisiones del C.I.H. y de la Comisión del Acuerdo, se someterán a los procedimientos de solución de controversias previstos en el presente Protocolo.

Artículo 2.- Los países signatarios en una controversia, a través de sus organismos nacionales competentes, procurarán resolverlas en primer lugar mediante consultas y negociaciones directas.

Artículo 3.- Si mediante negociaciones directas no se alcanzare una solución en un plazo razonable o si la controversia fuese solucionada sólo en forma parcial, cualquiera de los países signatarios en la controversia podrá someterla a consideración de la Comisión del Acuerdo. Esta evaluará la situación a la luz de los elementos pertinentes disponibles, dando oportunidad a las partes para que expongan sus respectivas posiciones y requiriendo, cuando lo considere necesario, el asesoramiento de expertos, según el procedimiento que establezca el Reglamento de la Comisión.

Artículo 4.- Al término del procedimiento previsto en el artículo anterior, la Comisión formulará las recomendaciones tendientes a la solución de la controversia.

Artículo 5.- A falta de solución mediante el procedimiento previsto en los artículos anteriores, cualquiera de los países signatarios en la controversia podrá someterla a consideración del C.I.H., de acuerdo con el procedimiento que establezca el Reglamento del Comité.

Artículo 6.- Si la controversia no hubiere podido solucionarse mediante la aplicación del procedimiento previsto en el artículo 5, cualquiera de los países signatarios en la controversia podrá someterla a la decisión de un Tribunal Arbitral. Cada país signatario en la controversia nombrará un árbitro y los dos árbitros designados se pondrán de acuerdo para elegir como Presidente del Tribunal Arbitral a un nacional de otro país, sea o no signatario del Acuerdo.

Los árbitros, quienes deberán ser juristas de reconocida competencia en las materias objeto de la controversia, serán nombrados dentro del plazo de quince (15) días y el Presidente dentro de un plazo de treinta (30) días a partir de la fecha en que uno de los países signatarios en la controversia haya comunicado al otro que ha decidido someterla al Tribunal Arbitral.

Artículo 7.- Si dos o más países signatarios en la controversia sostuvieren la misma posición, unificarán su representación ante el Tribunal Arbitral y designarán un árbitro de común acuerdo en el plazo establecido en el artículo 6, teniendo en cuenta que en ningún caso el Tribunal Arbitral quedará formado por más de tres (3) árbitros.

Artículo 8.- Si uno de los países signatarios en la controversia no designa su respectivo árbitro en el plazo establecido en el artículo 6, el Secretario Ejecutivo del C.I.H. procederá a designarlo, por sorteo, de la lista de diez (10) árbitros nacionales presentada por la parte que no haya designado su árbitro. A tales efectos, los países signatarios deberán presentar dicha lista al C.I.H., luego de la entrada en vigor del Acuerdo.

Si no hubiere acuerdo en la designación del Presidente del Tribunal Arbitral, el nombramiento estará a cargo del Secretario Ejecutivo del C.I.H., quien lo nombrará por sorteo, de una lista de veinte (20) árbitros elaborada por el C.I.H. e integrada por dos (2) nacionales de cada país signatario y diez (10) de terceros países.

Artículo 9.- El Tribunal Arbitral resolverá la controversia sobre la base de las disposiciones del Acuerdo de Transporte Fluvial, de los Protocolos concluidos en el marco del mismo, de las decisiones del C.I.H. y de la Comisión del Acuerdo, como así también de los principios y normas del derecho internacional aplicables en la materia.

La presente disposición no restringe la facultad del Tribunal Arbitral de decidir una controversia ex aequo et bono, si las partes así lo convinieren.

Artículo 10.- Los países signatarios declaran que reconocen como obligatoria, ipso facto y sin necesidad de compromiso especial la jurisdicción del Tribunal Arbitral para conocer y resolver todas las controversias a que se refiere el artículo 1 del presente Protocolo y se comprometen a cumplir las decisiones y el laudo dictados por el Tribunal.

Artículo 11.- El Tribunal Arbitral fijará su propio Reglamento de Procedimiento y decidirá las cuestiones no previstas. El Tribunal Arbitral fijará en cada caso su sede en alguno de los países signatarios.

Artículo 12.- El Tribunal Arbitral podrá, a solicitud de la parte interesada y en la medida en que existan presunciones fundadas de que el mantenimiento de la situación ocasionaría daños graves e irreparables a una de las partes, dictar las medidas provisionales que considere apropiadas, según las circunstancias y en las condiciones que el propio Tribunal Arbitral establezca, para prevenir tales daños.

Artículo 13.- El Tribunal Arbitral se expedirá por escrito en un plazo máximo de treinta (30) días, prorrogables por igual lapso, contados a partir de su constitución.

Las decisiones y el laudo se adoptarán por mayoría, serán inapelables y obligatorios para los países signatarios en la controversia a partir de la notificación y tendrán respecto de ellos valor de cosa juzgada. Las decisiones y el laudo deberán ser cumplidos en forma inmediata, salvo que el Tribunal Arbitral fije otros plazos.

Artículo 14.- Si un país signatario en la controversia no cumpliere el laudo del Tribunal Arbitral, los otros países signatarios en la controversia podrán adoptar medidas compensatorias temporarias en el marco del Acuerdo de Transporte Fluvial que guarden proporcionalidad, tendientes a obtener su cumplimiento.

Artículo 15.- Cada país signatario en una controversia sufragará los gastos ocasionados por la actuación de su árbitro. El Presidente del Tribunal Arbitral recibirá una compensación pecuniaria, la cual, conjuntamente con los demás gastos del Tribunal Arbitral, serán sufragados en montos iguales por los países signatarios en la controversia, a menos que el Tribunal decidiere distribuirlos en distinta proporción.

Artículo 16.- Cualquiera de los países signatarios en la controversia podrá, dentro de los quince (15) días de la notificación del laudo, solicitar una aclaración del mismo o una interpretación sobre la forma en que deberá cumplirse. Si el Tribunal Arbitral considera que las circunstancias lo exigen, podrá suspender el cumplimiento del laudo hasta que decida sobre la solicitud presentada.

Artículo 17.- Los particulares afectados por medidas de los países signatarios en violación al Acuerdo de Transporte Fluvial podrán reclamar ante el C.I.H., agotadas las instancias de negociación por los organismos nacionales competentes y de la Comisión del Acuerdo. Si el C.I.H. considerase aceptable el reclamo procederá a la convocatoria de un grupo de especialistas. Este elevará su dictamen al C.I.H. . Si en ese dictamen se verificase la procedencia del reclamo formulado contra un país signatario, cualquier otro país signatario podrá requerirle la adopción de medidas correctivas o la anulación de las medidas cuestionadas. Si su requerimiento no prosperase dentro de un plazo de quince (15) días el país signatario que lo efectuó podrá recurrir directamente al procedimiento arbitral.

Artículo 18.- Serán idiomas oficiales en todos los procedimientos previstos en el presente Protocolo el español y el portugués, cuando resultare aplicable.

Artículo 19.- El presente Protocolo es parte integrante del Acuerdo de Transporte Fluvial y su vigencia y entrada en vigor estarán conformes con lo establecido en el artículo 30 de dicho Acuerdo.

La Secretaría General de la Asociación será depositaria del presente Protocolo, del cual enviará copias autenticadas a los Gobiernos de los países signatarios.

EN FE DE LO CUAL, los respectivos Plenipotenciarios suscriben el presente Protocolo en el Valle de Las Leñas, Departamento Malargüe, 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.

Por el Gobierno de la República Argentina:

Guido Di Tella

Por el Gobierno de la República de Bolivia:

Ronald Maclean

Por el Gobierno de la República Federativa del Brasil:

Celso Laper

Por el Gobierno de la República del Paraguay:

Alexis Frutos Vaesken

Por el Gobierno de la República Oriental del Uruguay:

Héctor Gros Espiell

**ALADI**

Asociación Latinoamericana
de Integración
Associação Latino-Americana
de Integração

PROTOCOLO ADICIONAL AL ACUERDO
DE TRANSPORTE FLUVIAL POR LA
HIDROVIA PARAGUAY-PARANA
(Puerto de Cáceres-Puerto de
Nueva Palmira)

ALADI/AAP/A14TM/5.6
7 de julio de 1992

SOBRE CESE PROVISORIO DE BANDERA

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, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, según poderes otorgados en buena y debida forma, convienen en suscribir el presente Protocolo Adicional al Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná.

Artículo 1.- Durante el plazo de dos (2) años a partir de la entrada en vigor del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira), las embarcaciones de la Hidrovía que hayan ingresado o ingresen a regímenes de excepción sobre cese provisorio de bandera establecido por alguno de los países signatarios en el Acuerdo y en virtud de los cuales adquieran la bandera de un país que no sea parte en el presente Acuerdo, serán considerados a los efectos de este mismo y de sus Protocolos Adicionales celebrados o que se celebren en su consecuencia, como embarcaciones de la Hidrovía de la bandera del país signatario que haya establecido el régimen de excepción, teniendo todos los derechos y obligaciones que surgen de los mencionados instrumentos.

Artículo 2.- Si durante el período de cese provisorio se adoptara la bandera de otro país signatario en el Acuerdo, prevalecerá, en tal caso, la ley de este último.

Artículo 3.- El presente Protocolo es parte integrante del Acuerdo de Transporte Fluvial.

La Secretaría General de la Asociación será depositaria del presente Protocolo, del cual enviará copias autenticadas a los Gobiernos de los países signatarios.

EN FE DE LO CUAL, los respectivos Plenipotenciarios suscriben el presente Protocolo en el Valle de Las Leñas, Departamento Malargüe, 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.

Por el Gobierno de la República Argentina:

Guido Di Tella

Por el Gobierno de la República de Bolivia:

Ronald Maclean

Por el Gobierno de la República Federativa del Brasil:

Celso Laper

Por el Gobierno de la República del Paraguay:

Alexis Frutos Vaesken

Por el Gobierno de la República Oriental del Uruguay:

Héctor Gros Espiell

ESTATUTO CIC

ESTATUTO DEL CIC

RESOLUCION Nº 1(III-E)

La III Reunión Extraordinaria de Cancilleres de los Países de la Cuenca del Plata,

VISTO:

El Parágrafo 2º, Capítulo III del Tratado de la Cuenca del Plata, la Resolución Nº 239(XIX) y el Acta Nº 1/72 del Grupo de Alto Nivel;

CONSIDERANDO:

Que es necesario adecuar el CIC y las Contrapartes Técnicas a la nueva realidad que presenta el proceso de integración subregional,

RESUELVE:

1. Aprobar el Estatuto del Comité Intergubernamental Coordinador de los Países de la Cuenca del Plata que consta en anexo a la presente Resolución y forma parte de la misma.
2. Derogar el Estatuto del CIC del 20 de mayo de 1968.

Handwritten signatures and initials:
A large signature on the left, followed by several smaller initials and signatures, including one that appears to be "L. J. J." and another that looks like "J. J. J."

ESTATUTO
COMITE INTERGUBERNAMENTAL COORDINADOR
DE LOS PAISES DE LA CUENCA DEL PLATA

CAPITULO I - DE LAS FINALIDADES

Artículo 1.- El Comité Intergubernamental Coordinador de los Países de la Cuenca del Plata (en adelante el CIC) es el órgano permanente que promueve, coordina y sigue la marcha de las acciones multinacionales encaminadas al mejor aprovechamiento de los recursos de la Cuenca del Plata y al desarrollo armónico y equilibrado de la región, para el logro de los objetivos fijados por el Tratado de la Cuenca del Plata y la ejecución de las Resoluciones de la Reunión de Cancilleres.

Parágrafo 1: La ejecución de proyectos específicos y entendimientos operativos podrá estar a cargo de otros órganos del Sistema del Tratado de la Cuenca del Plata (en adelante referido como Sistema de la Cuenca del Plata), manteniéndose entre ellos la debida coordinación.

Parágrafo 2 Por Sistema de la Cuenca del Plata se entiende el conjunto de los órganos creados para el cumplimiento de los objetivos del Tratado de la Cuenca del Plata de 1969.

CAPITULO II - DE LA COMPOSICION

Artículo 2.- El CIC está integrado por Representantes de la República Argentina, la República de Bolivia, la República Federativa del Brasil, la República del Paraguay y la República Oriental del Uruguay.

Parágrafo 1 Los Representantes de los Estados miembros deberán ser funcionarios investidos de las plenipotencias necesarias por sus respectivos gobiernos. Las Representaciones de los Estados miembros podrán estar integradas además, por funcionarios especializados en las materias a tratar en cada una de las reuniones.

Parágrafo 2 Los Estados miembros designarán un Delegado en la sede, para seguimiento permanente de las actividades de la Secretaría Ejecutiva y enlace con esta.

CAPITULO III - DE LAS ATRIBUCIONES

Artículo 3.- El CIC, para el cumplimiento de sus fines, tiene las siguientes atribuciones:

- a) Ejecutar las Resoluciones que adopten los Cancilleres de los Países de la Cuenca del Plata.
- b) Coordinar el funcionamiento del Sistema de la Cuenca del Plata, efectuando el seguimiento de las acciones encomendadas por los Cancilleres a los órganos del Sistema, manteniendo la vinculación permanente entre ellos.
- c) Considerar, aprobar e implementar proyectos, planes de estudio e investigación referidos al Parágrafo Unico del Artículo 1 del Tratado de la Cuenca del Plata y especialmente los relacionados con el Programa de Acciones Concretas, determinando sus prioridades.
- d) Actualizar y reformular el Programa de Acciones Concretas.
- e) Convocar, con mandato específico, a reuniones de Contrapartes Técnicas o Grupos de Trabajo; preparar su agenda; considerar los informes y recomendaciones que surjan de estas reuniones, y adoptar las medidas necesarias para su avance, cumplimiento o ejecución.
- f) Gestionar, negociar, aceptar y suscribir con anuencia previa de las autoridades nacionales pertinentes de cada país, los acuerdos de cooperación técnica para la realización de proyectos, estudios e investigaciones de acuerdo a las finalidades señaladas en el presente Estatuto, cuando sean financiados con fondos no reembolsables, así como transmitir a los Gobiernos los ofrecimientos que los organismos nacionales e internacionales formulen de conformidad a sus programas.
- g) Solicitar la participación de Representantes del FONPLATA en las reuniones de Contrapartes Técnicas y en todas aquellas en que se generen propuestas de acciones concretas, y coordinar, con dicho organismo

[Handwritten signatures and initials]

las bases de asistencia financiera para su ejecución, como así también su actuación como agente financiero del Sistema.

- h) Solicitar la realización de estudios de carácter técnico o institucional a organismos nacionales o internacionales competentes.
- i) Promover u organizar cursos, seminarios o conferencias de empresarios, especialistas o profesionales cuya actividad sea de relevancia para la integración regional.
- j) Promover la publicación y distribución de textos que considere relevantes para la divulgación de los temas vinculados con el desarrollo de la Cuenca del Plata.
- k) Convocar las Reuniones de Cancilleres de los Países de la Cuenca del Plata y preparar, en coordinación con otros órganos del Sistema, su agenda provisoria.
- l) Dictar su Reglamento Interno, el de la Secretaría Ejecutiva, el Reglamento de Personal y toda otra normativa que sea necesaria para el funcionamiento del CIC y modificarlos cuando lo considere necesario.

CAPITULO IV - DE LA PRESIDENCIA

Artículo 4.- Los Representantes de los Estados miembros ejercerán la Presidencia del CIC, en cada reunión, en forma rotativa, según el orden alfabético del nombre de los países. El Presidente permanecerá en el ejercicio de sus funciones hasta la próxima reunión del CIC.

CAPITULO V - DE LA SEDE

Artículo 5.- El CIC tiene su sede en la ciudad de Buenos Aires, República Argentina, según las condiciones establecidas en el Acuerdo de Sede, suscripto entre el Gobierno de la República Argentina y el Comité Intergubernamental Coordinador de los Países de la Cuenca del Plata el 22 de marzo de 1973.

CAPITULO VI - DE LA SECRETARIA EJECUTIVA

Artículo 6.- La Secretaría Ejecutiva funciona en forma permanente en la sede del CIC.

Parágrafo Único: Además de las funciones que se establecen en el presente Estatuto, la Secretaría Ejecutiva actuará como Secretaría de las Reuniones de Cancilleres.

Artículo 7.- El cargo de Secretario Ejecutivo deberá ser desempeñado por nacionales de los Estados miembros del CIC, por rotación alfabética.

Parágrafo 1 El Secretario Ejecutivo será designado a propuesta del Estado miembro que correspondiera, por voto unánime del CIC y durará en sus funciones dos años, pudiendo ser reelegido de la misma forma, por un año. Para posteriores elecciones anuales se requerirá el mandato expreso y unánime de los Estados miembros.

Parágrafo 2 El Secretario Ejecutivo podrá ser relevado de sus funciones, por razones fundadas, por el voto de por lo menos cuatro Representantes.

Artículo 8.- El personal de la Secretaría Ejecutiva será nombrado por el CIC, a propuesta del Secretario Ejecutivo.

Parágrafo 1 Al formular tales propuestas, el Secretario Ejecutivo, en lo posible, tomará en cuenta una distribución equitativa entre nacionales de las Partes.

Parágrafo 2 El Secretario Ejecutivo podrá, con autorización del CIC, contratar técnicos para la ejecución de tareas específicas.

Artículo 9.- En el cumplimiento de sus funciones, el Secretario Ejecutivo y el personal de la Secretaría Ejecutiva no solicitarán ni recibirán instrucciones de ningún Gobierno, ni de ninguna autoridad ajena al CIC, y se abstendrán de actuar en forma incompatible con su condición de responsables únicamente ante el CIC.



Artículo 10.- El CIC y sus funcionarios gozarán en el país sede de las exenciones e inmunidades establecidas en el Acuerdo de Sede.

Parágrafo Único: El Reglamento Interno del CIC establecerá la categoría de los funcionarios a quienes se aplicarán las disposiciones del presente artículo.

Artículo 11.- El Secretario Ejecutivo tiene, además de las precedentemente establecidas, las siguientes funciones:

- a) Preparar, en consulta con el Presidente, la agenda provisoria de las reuniones del CIC.
- b) Efectuar, en consulta con el Presidente, la convocatoria a las reuniones del CIC, remitiendo en esa oportunidad la agenda provisoria y la documentación correspondiente.
- c) Asistir a las reuniones del CIC, informar y proponer acerca de los asuntos de su competencia.
- d) Representar al CIC, cuando éste así lo disponga.
- e) Asistir a las Contrapartes Técnicas y Grupos de Trabajo que el CIC decidiera convocar, para atender los asuntos que le fueran encomendados.
- f) Solicitar a los organismos nacionales e internacionales, previa autorización del CIC, la asignación temporaria de personal técnico para la realización de los estudios y tareas que le fueran encomendadas.
- g) Gestionar, en cumplimiento de instrucciones del CIC, las solicitudes de cooperación técnica y financiera ante los organismos regionales e internacionales.
- h) Mantener un centro de documentación de la Cuenca del Plata.
- i) Distribuir a las Representaciones las informaciones y los estudios relativos a la Cuenca del Plata enviados por los gobiernos o los organismos nacionales e internacionales.

A handwritten signature in dark ink is written over a rectangular stamp. The signature appears to be "Juan Ruiz". The stamp is mostly illegible but seems to contain some text and possibly a date or official designation.

- j) Elevar a consideración del CIC, en cada reunión, el informe de lo actuado.
- k) Elaborar y elevar a consideración del CIC el proyecto de presupuesto de la Secretaría Ejecutiva, estados financieros e informe de auditoría, plan de trabajo y cronograma de actividades.
- l) Cumplir los demás cometidos que le asigne el CIC.

CAPITULO VII - DE LAS SESIONES

Artículo 12.- El CIC celebrará sus sesiones en la sede. También podrá reunirse ocasionalmente en cualquier otro lugar que sea conveniente al mejor cumplimiento de sus funciones.

Artículo 13.- El CIC celebrará por lo menos dos sesiones anuales a fin de considerar el presupuesto de la Secretaría Ejecutiva, estados financieros e informe de auditoría, plan de trabajo, cronograma de actividades y las fechas, agenda provisoria y proyectos de Resolución de las Reuniones de Cancilleres. También se reunirá:

- a) Cuando se haya fijado anteriormente la fecha y agenda de la Reunión, y
- b) Cuando sea convocado para tratar temas específicos a solicitud de por lo menos tres Estados miembros, a través de la Secretaría Ejecutiva.

Parágrafo Único: El CIC, cuando lo estime necesario, podrá solicitar la participación de representantes de otros órganos del Sistema.

Artículo 14.- Las Decisiones adoptadas en reuniones del CIC requerirán siempre el voto unánime de los cinco Representantes.

[Handwritten signature]

CAPITULO VIII - DEL PRESUPUESTO

Artículo 15.- El Presupuesto de la Secretaría Ejecutiva del CIC está constituido por los aportes de los Estados miembros, en los porcentajes establecidos en cada presupuesto. El año financiero se extiende desde el 1º de enero al 31 de diciembre. Al aprobar el presupuesto anual, podrá establecer modalidades internas para la distribución de cargas y gastos.

Parágrafo 1 El CIC aprobará el presupuesto de la Secretaría Ejecutiva para el año siguiente antes del 31 de mayo.

Parágrafo 2 Cada país debe efectuar el pago de la contribución que le corresponda antes del 30 de junio de cada año, pero en casos excepcionales podrá hacerlo en dos cuotas: la primera en la fecha indicada y la segunda antes del 30 de septiembre.

CAPITULO IX - DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 16.- Son idiomas oficiales del CIC el español y el portugués.

Artículo 17.- El CIC podrá invitar especialistas, entidades o representantes de organismos internacionales para que le suministren informaciones en el examen de cuestiones de su competencia.

CAPITULO X - DE LA REFORMA DEL ESTATUTO

Artículo 18.- El presente Estatuto podrá ser modificado según lo establecido en el Artículo III, Parágrafo 2º del Tratado de la Cuenca del Plata.

[Handwritten signatures and initials]

**CONVENIO CONSTITUTIVO
DE FONPLATA**

CONVENIO CONSTITUTIVO DEL FONDO FINANCIERO PARA EL DESARROLLO DE LA CUENCA DEL PLATA

Los gobiernos de los Países Miembros del Tratado de la Cuenca del Plata, en cumplimiento de la Recomendación n.º 4 del Acta de Santa Cruz de la Sierra; el párrafo IV a) iii) del Acta de Brasilia; las Resoluciones n.º 5 (IV) y 44 (V) de las reuniones de Cancilleres de la Cuenca del Plata y, animados del firme propósito de impulsar el cumplimiento de los objetivos de promoción del desarrollo armónico y la integración física de la Cuenca del Plata y de sus áreas de influencia directa y ponderable, convienen en suscribir el presente Convenio de acuerdo a las siguientes cláusulas:

CAPITULO I DE LA NATURALEZA Y SEDE

Artículo 1.º El Fondo Financiero para el desarrollo de la Cuenca del Plata, en adelante el Fondo, es una persona jurídica internacional, de duración ilimitada.

Se regirá por las disposiciones contenidas en el presente Convenio y su Reglamento.

Artículo 2.º El Fondo tendrá su sede permanente en uno de los Países Miembros.

CAPITULO II DEL OBJETO

Artículo 3.º El objeto del Fondo será financiar, dentro de los términos del Artículo I del Tratado de la Cuenca del Plata, la realización de estudios,

proyectos, programas y obras, tendientes a promover el desarrollo armónico y la integración física de la Cuenca del Plata, destinando a tales efectos sus recursos propios y los que gestione y obtenga de otras fuentes de financiamiento, en la forma prevista en los incisos b) y c) del Artículo 4.º

CAPITULO III DE LAS FUNCIONES

Artículo 4.º Serán funciones del Fondo:

- a) Conceder préstamos, fianzas y avales.
- b) Gestionar la obtención de préstamos internos y externos con la responsabilidad solidaria de los Países Miembros.
- c) Gestionar y obtener recursos por encargo de uno o más Países Miembros. Estos recursos no obligarán al Fondo, obligando solamente a los Contratantes de los préstamos así obtenidos.
- d) Apoyar financieramente la realización de estudios de preinversión, con el propósito de identificar oportunidades de inversión o proyectos de interés para la Cuenca en función de lo que establece el inciso f) del presente artículo.
- e) Apoyar financieramente la contratación de asistencia y asesoramiento técnicos.
- f) Ejercer actividades de agente y órgano asesor del Comité Inter-gubernamental Coordinador de los Países de la Cuenca del Plata cuando éste así lo requiera; y
- g) Ejercer todas aquellas funciones que sean propicias para el mejor cumplimiento de sus objetivos.

CAPITULO IV DE LOS RECURSOS DEL FONDO

Artículo 5.º Los recursos propios del Fondo ascenderán a cien millones de dólares estadounidenses (US\$ 100.000.000.—).

Artículo 6.º De los recursos propios del Fondo, inicialmente serán aportados veinte millones de dólares estadounidenses (US\$ 20.000.000.—).

Estos recursos se destinarán preferentemente a financiar estudios de prefactibilidad, factibilidad y diseño final.

CAPITULO V

DE LAS FORMAS DE INTEGRACION

Artículo 7.º La integración de los veinte millones de dólares estadounidenses (US\$ 20.000.000.—), a que se refiere el artículo anterior, se realizará en la siguiente forma:

| | | |
|-----------|------|------------|
| Argentina | US\$ | 6.670.000 |
| Brasil | " | 6.670.000 |
| Bolivia | " | 2.220.000 |
| Paraguay | " | 2.220.000 |
| Uruguay | " | 2.220.000 |
| | | <hr/> |
| | US\$ | 20.000.000 |
| | | <hr/> |

Artículo 8.º Los aportes se efectuarán en un 50% en dólares estadounidenses de libre convertibilidad y 50% en las monedas de los respectivos Países Miembros, con cláusulas de ajuste a las paridades con el dólar estadounidense.

Artículo 9.º Los aportes de la Argentina y del Brasil se efectuarán en un plazo de tres años. Los de Bolivia, Paraguay y Uruguay en un plazo de diez años. Los aportes se efectuarán en cuotas anuales proporcionales.

Artículo 10. Los plazos establecidos en el artículo anterior se contarán a partir de la fecha de entrada en vigencia del presente Convenio.

Artículo 11. La integración de los restantes ochenta millones de dólares estadounidenses (US\$ 80.000.000.—) será cumplida en la oportunidad que resuelva la Asamblea de Gobernadores del Fondo, con el voto favorable de todos sus miembros.

CAPITULO VI

DE LA FINANCIACION DE OBRAS Y DE ESTUDIOS

Artículo 12. La financiación de obras se acordará a proyectos que, además de ser factibles técnica y económicamente, respondan al desar-

rollo armónico y a la integración física de la Cuenca del Plata, de acuerdo al Artículo I del Tratado.

Artículo 13. Se tendrá en cuenta para la aprobación del financiamiento de estudios de prefactibilidad, factibilidad, diseño final y obras, una distribución geográfica armónica entre los Países Miembros, considerando con preferencia a Bolivia, Paraguay y Uruguay.

Con los veinte millones de dólares estadounidenses (US\$ 20.000.000.—), inicialmente aportados, se atenderá preferentemente la financiación de estudios de prefactibilidad, factibilidad y diseño final de acuerdo a lo dispuesto en el Artículo 6.º

Artículo 14. Para las obras y estudios referidos en los Artículos 12 y 13, se dará prioridad de contratación a las firmas consultoras y de ingeniería, profesionales y técnicas, de los Países de la Cuenca del Plata.

CAPITULO VII DE LA ORGANIZACION Y ADMINISTRACION

Artículo 15. El Fondo será administrado por una Asamblea de Gobernadores y por un Directorio Ejecutivo.

Artículo 16. Tanto en la Asamblea de Gobernadores como en el Directorio Ejecutivo, cada País Miembro tendrá derecho a un voto.

Artículo 17. Los Gobernadores, los Directores Ejecutivos y sus alternos, serán retribuidos por sus respectivos Gobiernos.

TITULO I DE LA ASAMBLEA DE GOBERNADORES

Artículo 18. La Asamblea de Gobernadores estará integrada por cinco Gobernadores. Cada país nombrará un Titular y un Alterno.

Artículo 19. Todas las facultades del Fondo residirán en la Asamblea de Gobernadores, que podrá delegarlas en el Directorio Ejecutivo con las siguientes excepciones:

- a) Aprobar el reglamento del Fondo Y sus modificaciones;
- b) Aprobar el presupuesto anual del Fondo;

- c) Decidir sobre la interpretación del Convenio Constitutivo del Fondo y de su Reglamento, la modificación del monto de recursos propios y su modo de integración;
- d) Proponer a los Gobiernos de los Países Miembros la modificación del Convenio Constitutivo del Fondo;
- e) Contratar auditores externos, nacionales de los Países Miembros;
- f) Considerar el informe de auditoría, la Memoria, el Balance General y el estado de Pérdidas y Ganancias del Fondo;
- g) Decidir sobre la participación de otros países u organismos en el incremento de los recursos propios del Fondo;
- h) Determinar la política de afectación de fondos;
- i) Determinar la forma de liquidación del Fondo en caso de disolución.

Artículo 20. Las decisiones relativas a los literales a), c), d), g), h) e i), del Artículo anterior, serán tomadas por unanimidad. En los demás casos la Asamblea de Gobernadores podrá, por unanimidad, adoptar un sistema de votación distinto.

Artículo 21. La Asamblea de Gobernadores se reunirá ordinariamente una vez al año, en la fecha y en el lugar en que se celebre la correspondiente reunión ordinaria anual de Cancilleres de los Países de la Cuenca del Plata.

Artículo 22. La Asamblea, al constituirse, designará un Presidente, de entre sus miembros titulares, quien ejercerá el cargo hasta la próxima reunión ordinaria. El cambio de Presidente se efectuará en forma rotativa siguiendo el orden alfabético de los países.

Artículo 23. En caso de impedimento del Presidente de turno lo reemplazará interinamente el Gobernador Titular del país que le sigue en el orden alfabético.

Artículo 24. La Asamblea podrá reunirse extraordinariamente en el lugar y fecha que fije el Directorio Ejecutivo.

TITULO II
DEL DIRECTORIO EJECUTIVO

Artículo 25. El Directorio Ejecutivo estará integrado por cinco Miembros. Cada país nombrará un Titular y podrá designar un Alterno.

Artículo 26. La Presidencia del Directorio Ejecutivo será ejercida por períodos anuales, siguiendo el orden alfabético de los países.

Artículo 27. En caso de impedimento del Presidente de turno le reemplazará interinamente el Director Titular del país que le sigue en el orden alfabético.

Artículo 28. El Directorio será responsable de la conducción de las operaciones del Fondo y, para ello, ejercerá las facultades que le son propias y todas aquellas que le delegue la Asamblea de Gobernadores.

Artículo 29. Son atribuciones del Directorio Ejecutivo:

- a) Cumplir y hacer cumplir las decisiones de la Asamblea de Gobernadores;
- b) Conocer y decidir la concesión de préstamos, fianzas y avales, dentro de los lineamientos de la política de afectación de fondos establecida por la Asamblea de Gobernadores;
- c) Someter el presupuesto anual del Fondo a consideración de la Asamblea de Gobernadores;
- d) Someter anualmente a la consideración de la Asamblea de Gobernadores, la Memoria, el Balance General y el estado de Pérdidas y Ganancias;
- f) Proponer a la Asamblea de Gobernadores reformas del Reglamento con el voto de por lo menos tres de sus Miembros;
- e) Convocar a reuniones extraordinarias de la Asamblea de Gobernadores del Fondo;
- g) Contratar personal técnico y administrativo.

Artículo 30. El Directorio Ejecutivo se reunirá con la frecuencia que las operaciones del Fondo lo requieran.

Artículo 31. Las decisiones del Directorio Ejecutivo se ajustarán al sistema de votación que establezca el Reglamento y la Asamblea de Gobernadores.

CAPITULO VIII

DEL EJERCICIO FINANCIERO, BALANCE Y UTILIDADES

Artículo 32. El ejercicio financiero del Fondo será por periodos anuales, cuya fecha de iniciación establecerá el Directorio Ejecutivo.

Artículo 33. Se confeccionará el Balance General Anual y el Estado de Pérdidas y Ganancias, al cierre del ejercicio financiero.

Artículo 34. El Fondo contratará los servicios de auditores externos, nacionales de los Países Miembros, los cuales dictaminarán sobre el Balance General y el Estado de Pérdidas y Ganancias.

Artículo 35. Las utilidades que el Fondo obtenga en el ejercicio de sus operaciones se incorporarán a los recursos del mismo.

CAPITULO IX

DE LA DURACION Y DISOLUCION

Artículo 36. El Fondo será de duración ilimitada.

Artículo 37. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo anterior, el Fondo podrá ser disuelto por la decisión unánime de los Países Miembros. En el caso de retiro de dos o más Países Miembros, la disolución se producirá de pleno derecho.

Artículo 38. Cualquier País Miembro podrá retirarse del Fondo mediante comunicación escrita ante el Directorio Ejecutivo. El retiro efectivo se producirá al cumplirse el plazo de un año de dicha comunicación. Aún después de retirarse, dicho país continuará siendo responsable por todas las obligaciones que tenga con el Fondo en la fecha de entrega de la notificación de retiro. La restitución de los aportes se efectuará una vez canceladas todas las deudas con el Fondo.

Artículo 39. En el caso de que un país signatario dejare de ser miembro del Fondo, no tendrá responsabilidad alguna con respecto a préstamos, fianzas o avales, realizados con posterioridad al depósito de la denuncia.

Los derechos y obligaciones del país que dejase de ser miembro, se determinarán de conformidad con el Balance de Liquidación Especial que se elabore, a la fecha en que notificó su voluntad de retirarse.

CAPITULO X

DE LAS INMUNIDADES, EXENCIONES Y PRIVILEGIOS

Artículo 40. Los bienes y demás activos del Fondo, así como las operaciones realizadas por éste, en cualquiera de los Países Miembros en que se encuentren, gozarán de las mismas inmunidades, exenciones y privilegios que los acordados entre el Comité Intergubernamental Coordinador de los Países de la Cuenca del Plata y sus Países Miembros.

Artículo 41. Los Gobernadores y Directores, sus Alternos y los funcionarios técnicos y administrativos del Fondo, que no fueran nacionales del país en que desempeñan^N sus funciones, gozarán en los mismos de idénticas inmunidades, exenciones y privilegios, en cuanto a sus personas y bienes, que las acordadas a funcionarios del Comité Intergubernamental Coordinador de los Países de la Cuenca del Plata.

CAPITULO XI

DE LAS DISPOSICIONES FINALES

Artículo 42. El presente Convenio entrará en vigor treinta días después de depositados los instrumentos de ratificación de todos los países contratantes. Los instrumentos de ratificación serán depositados en la sede del Comité Intergubernamental Coordinador de los Países de la Cuenca del Plata.

Artículo 43. La firma y ratificación del presente Convenio no podrán ser objeto de reservas.

Artículo 44. En el plazo de treinta días a partir de la entrada en vigencia del presente Convenio, los Países Miembros comunicarán a la Secretaría del Comité Intergubernamental Coordinador de los Países de la Cuenca del Plata, los nombres de las personas designadas como Gobernadores y Directores Ejecutivos.

Artículo 45. En el plazo de treinta días a partir de la fecha en que hayan sido acreditados los Gobernadores y Directores Ejecutivos de los Países Miembros, el Comité Intergubernamental Coordinador de los Países de la Cuenca del Plata convocará a la primera reunión del Directorio Ejecutivo, a objeto de preparar el Reglamento y el Presupuesto del Fondo, debiendo elevar los proyectos respectivos a la Asamblea de Gobernadores, dentro de un plazo de sesenta días.

Artículo 46. La sede permanente del Fondo será establecida por el Comité Intergubernamental Coordinador de los Países de la Cuenca del Plata.

POR EL GOBIERNO DE LA
REPUBLICA DE BOLIVIA
ALBERTO GUZMAN SORIANO
MINISTRO DE RELACIONES
EXTERIORES Y CULTO

POR EL GOBIERNO DE LA
REPUBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL
ANTONIO F. AZEREDO DA SILVEIRA
MINISTRO DE ESTADO DE
RELACIONES EXTERIORES

POR EL GOBIERNO DE LA
REPUBLICA DEL PARAGUAY
RAUL SAPENA PASTOR
MINISTRO DE RELACIONES
EXTERIORES

POR EL GOBIERNO DE LA
REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY
JUAN CARLOS BLANCO
MINISTRO DE RELACIONES
EXTERIORES

POR EL GOBIERNO DE LA
REPUBLICA ARGENTINA
ALBERTO JUAN VIGNES
MINISTRO DE RELACIONES
EXTERIORES Y CULTO

DEPOSITO DE LOS INSTRUMENTOS DE RATIFICACION:

| | |
|---------------------------------|--------------------------|
| República Federativa del Brasil | 20 de diciembre de 1974 |
| República del Paraguay | 3 de abril de 1975 |
| República de Bolivia | 16 de mayo de 1975 |
| República Oriental del Uruguay | 23 de mayo de 1975 |
| República Argentina | 14 de septiembre de 1976 |

ENTRADA EN VIGENCIA: 14 de octubre de 1976

ACTAS DE

R. E. C.

IV DE 1995 y V DE 1997

**ACTA FINAL DE LA IV REUNION EXTRAORDINARIA
DE LOS CANCELLERES DE LOS PAISES DE LA CUENCA DEL PLATA**

En cumplimiento de lo dispuesto en el Artículo II del Tratado de la Cuenca del Plata y en el Artículo 3° del Reglamento de las Reuniones de los Cancilleres de la Cuenca del Plata, se reunieron en las instalaciones del Hotel "Las Dunas", en la ciudad de Punta del Este, República Oriental del Uruguay, los Ministros de Relaciones Exteriores de la Argentina, Ingeniero Guido Di Tella; de Bolivia, Licenciado Antonio Aranibar Quiroga ; de Brasil, Embajador Luiz Felipe Lampreia; de Paraguay, Doctor Luis María Ramírez Boettner y de Uruguay, Ingeniero Alvaro Ramos, el 6 de diciembre de 1995.

Los cinco Cancilleres estuvieron acompañados por sus respectivas Delegaciones.

En los términos del Artículo 6° b) del Reglamento de Reuniones de Cancilleres de los Países de la Cuenca del Plata, asistieron en carácter de Asesores el señor Presidente del Directorio Ejecutivo del Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (FONPLATA) y Director Titular por Paraguay, Embajador Efraín Darío Centurión; el señor Director Titular por Uruguay, Doctor René Delgado y en calidad de Consultor el Secretario Ejecutivo del Fondo., Licenciado Luis Alberto Henning. Asimismo, participó de la reunión el Secretario Ejecutivo del Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira), Don Jesús Gonzalez.

La lista completa de los participantes figura en el Anexo II.

SESION PLENARIA

A las 15:00 horas del 6 de diciembre de 1995 dio comienzo la Sesión Plenaria, bajo la Presidencia del señor Canciller de la República Oriental del Uruguay, país que fuera sede de la III Reunión Reunión Extraordinaria y XX Reunión Ordinaria de los Cancilleres de los Países de la Cuenca del Plata.

De acuerdo con el Capítulo VI, Artículo 6° del Estatuto del CIC, la Secretaría General fue ejercida por el Secretario Ejecutivo del Organismo, Doctor Santiago Alberto Amarilla Vargas.

Se consideró y aprobó la Agenda para la IV Reunión Extraordinaria, cuyo texto figura como Anexo I.

Seguidamente, los Ministros de Relaciones Exteriores de la Argentina, de Bolivia, del Brasil, del Paraguay y del Uruguay intercambiaron opiniones sobre los tres proyectos de Resolución, que fueron aprobados por consenso, y cuyos textos se incluyen a continuación.

El Presidente de la Reunión formuló una declaración final y al término de la misma, dio por clausurada la IV Reunión Extraordinaria de Cancilleres de los Países de la Cuenca del Plata.



**AGENDA DE LA IV REUNION EXTRAORDINARIA
DE CANCELLERES DE LOS PAISES DE LA CUENCA DEL PLATA**

- 1. Elección del Presidente de la Reunión.**
- 2. Consideración y aprobación de la Agenda.**
- 3. Transformaciones en la estructura del FONPLATA.**
- 4. Revalorización del papel del C.I.C. como órgano de coordinación política de los Países del Tratado y su revitalización como instrumento de armonización y coordinación de los proyectos básicos de integración física sub-regional.**
- 5. Evaluación del proceso de implementación de la Hidrovía Paraguay - Paraná y la evolución de los aspectos relativos al medio ambiente, y consideración de la modificación al estatuto del Comité Intergubernamental de la Hidrovía (CIH).**



Handwritten signatures and initials, including a large stylized 'L' on the left, and several illegible signatures in the center and right.

IV REUNION EXTRAORDINARIA DE LOS CANCELLERES DE LOS PAISES DE LA CUENCA DEL PLATA

LISTA DE PARTICIPANTES

Las Representaciones estuvieron conformadas del siguiente modo:

Por Argentina:

Señor Canciller Ingeniero Guido Di Tella.

Señor Subsecretario de Política Latinoamericana, Emb. Juan José Uranga.

Señor Subdirector de América del Sur, Ministro Alfredo Rescic.

Señora Directora de Relaciones Institucionales del Ministerio de Economía, Lic. María Margarita Aicardi.

Por Bolivia:

Señor Canciller Doctor Antonio Aranibar Quiroga.

Señor Subsecretario de Integración, Lic. Victor Rico

Señor Director General de Integración Roberto Finot

Señor Embajador de Bolivia en Uruguay, Doctor Antonio Céspedes.

Señor Ministro Consejero en Uruguay Lic. José Guillermo Loria.

Señora Consejero en Argentina Miriam Orellana

Por Brasil:

Señor Canciller Embajador Luiz Felipe Lampreia.

Señor Jefe del Departamento de las Américas, Ministro Luiz Castro Neves.

Señor Jefe de la División de América Meridional, Ministro Marcelo Jardim.

Señor Embajador de Brasil en Uruguay, Emb. Renato Prado Guimaraes.

Por Paraguay:

Señor Canciller Doctor Luis María Ramírez Boettner.

Señor ViceMinistro de Relaciones Exteriores para Asuntos Económicos,
Embajador Antonio Félix López Acosta.

Señor Embajador del Paraguay ante ALADI, Dr. Efraim Dario Centurión.

Señor Director General de Política Exterior, Doctor Jose María Fernández.

Señor Director de Integración Física y Desarrollo, Ingeniero Ramón Cabrera.

Señor Mario Sandoval, Ministro de la Embajada del Paraguay en Argentina

Señor Humberto Galeano. Embajada del Paraguay en el Uruguay

Handwritten signatures and initials in blue ink at the bottom of the page. There are several distinct marks, including what appears to be a signature and some initials.

Por Uruguay:

Señor Canciller Ingeniero Alvaro Ramos.

Señor Director General I. para Asuntos Políticos, Ministro Gastón Lasarte.

Señor Embajador Carlos Villar.

Señor Director de Asuntos Limítrofes, Marítimos y Fronterizos, Embajador Alvaro Alvarez.

Señora Jefe de Secretaría de la Dirección General para Asuntos Políticos, Licenciada Alesandra Fernández Leyton.

Participaron en calidad de Asesores, Consultores u Observadores:

Señor Presidente de la Delegación del Uruguay ante el Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay-Paraná, Don Jorge Sanguinetti.

Señor Director Titular de Uruguay en FONPLATA, Doctor Renée Delgado.

Señor Secretario Ejecutivo del FONPLATA, Licenciado Luis Alberto Hening.

Señor Secretario Ejecutivo del Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira), Don Jesús González.

The image shows two handwritten signatures in black ink. The top signature is written in a cursive style and appears to be 'L. Sanguinetti'. The bottom signature is also cursive and appears to be 'J. González'. There are some faint, illegible markings to the left of the top signature.

RESOLUCION N° 1

La Reunión de Cancilleres de los Países de la Cuenca del Plata,

VISTO:

El Convenio Constitutivo del Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata, suscripto en la VI Reunión de Cancilleres, realizada en Buenos Aires, del 10 al 12 de junio de 1974;

CONSIDERANDO:

Que el proceso de integración de los países de la subregión, del cual constituyen ejemplos principales el Tratado de la Cuenca del Plata y el MERCOSUR, exige un mayor dinamismo en la generación de financiamientos destinados a atender la creciente demanda de capitales para proyectos de infraestructura, expansión del comercio intrarregional y desarrollo económico y social de los países del área;

Que dicho proceso de integración deberá contar con un organismo financiero subregional necesario para la ejecución plena de su objetivo natural que debe ser: contribuir a la integración económica y al desarrollo económico y social de los países de la subregión;

Que FONPLATA constituye patrimonio de los países signatarios de la Cuenca del Plata, contando con una estructura operacional establecida con dos décadas de funcionamiento;

Que resulta conveniente adecuar el funcionamiento de FONPLATA conforme a patrones que definen, hoy, una institución financiera regional moderna y dinámica;

Que la transformación de FONPLATA debe permitir el aumento de la participación accionaria de los actuales miembros de FONPLATA, la incorporación de nuevos capitales mediante el ingreso de socios intra y extrarregionales, el concurso de organismos multilaterales de crédito y de otras fuentes de recursos;

h
R. C. S.
S. W. /

Que las medidas a adoptar otorguen al organismo una modernización deseable, transformándolo en una entidad administrativamente eficiente, financieramente sólida y técnicamente confiable, con base en el más elevado profesionalismo en todos los niveles operativos y decisorios de la Institución, destinada a la realización de los grandes proyectos que demande la integración física subregional, la adaptación de la infraestructura industrial a los desafíos de la nueva coyuntura internacional y la consecuente expansión del comercio entre los países de la subregión;

Que dichas medidas deben estar orientadas, además, a preservar el capital del nuevo organismo y permitir la representatividad de los aportes de capital;

Que la figura jurídica conveniente a adoptar sería la de un Banco, tomando como base el marco legal establecido en similares instituciones financieras de nuestro continente y de otras partes del mundo;

Que en virtud de lo dispuesto en el título I, Artículo 19º, Inciso d) del Convenio Constitutivo de FONPLATA le corresponde a la Asamblea de Gobernadores: "Proponer a los Gobiernos de los Países Miembros la modificación del Convenio Constitutivo del Fondo";

RESUELVE:

1º.- Recomendar a la Asamblea de Gobernadores del FONPLATA que convoque a un Grupo de Trabajo Ad-Hoc, de carácter interdisciplinario, conformado por representantes de las Cancillerías y de los Ministerios del área económica de los países signatarios del Tratado de la Cuenca del Plata, para la elaboración, en un plazo no mayor de seis meses, de un proyecto de modificación del Convenio Constitutivo, reglamentos y otras normas jurídicas a fin de posibilitar su transformación en una institución financiera, de fomento del desarrollo regional.

2º.- El proyecto deberá comprender principalmente los siguientes aspectos:

a) participación de socios intra y extrarregionales;

b) recomendaciones sobre el sistema de toma de decisiones así como del capital a ser integrado;

c) extensión del área de destino de los préstamos a la totalidad del territorio de los países miembros;

d) no imposición de restricciones al acceso a los préstamos;

e) modernización de las reglas operacionales y métodos administrativos de gestión .

3º.- El mencionado proyecto, una vez evaluado por la Asamblea de Gobernadores, deberá ser elevado a la próxima reunión de Cancilleres para su consideración y aprobación, a través del CIC.

[Handwritten signatures and initials]

REESTRUCTURACION DEL CIC

RESOLUCION N° 2

LA IV REUNION EXTRAORDINARIA DE CANCELLERES DE LOS PAISES DE LA CUENCA DEL PLATA.

VISTO: El párrafo 2º, Artículo III del Tratado de la Cuenca del Plata; las Resoluciones N° 230 (XVIII), n° 238 (XIX), N° 239 (XIX), N° 245 (XX) Y N° 1 (III-E);

CONSIDERANDO:

Que se torna impostergable la revisión del papel del Comité Intergubernamental Coordinador (CIC) como órgano de coordinación política de los países del Tratado de la Cuenca del Plata, en vista de su revitalización como instrumento de armonización de los proyectos básicos de integración física regional.

RESUELVE:

1.- Encomendar a un Grupo de Alto Nivel integrado por Representantes de las Cancillerías de los Países Miembros que elabore, en un plazo no mayor de noventa días, propuestas concretas que permitan reformular el sistema operativo del organismo, a fin de lograr la revalorización de sus funciones.

2.- Las propuestas contemplarán los objetivos siguientes:

- a) análisis de la estructura y funciones de los órganos ejecutivos del Sistema a fin de adecuarlo a la evolución actual de la integración regional;
- b) reformulación del programa de acción del sistema de la Cuenca del Plata mediante la incorporación de temas sustantivos de interés prioritario para los países miembros;
- c) revisión de los cometidos y funciones del CIC;
- d) reorganización y fortalecimiento de su Secretaría Ejecutiva;
- e) redefinición de los vínculos operativos entre el CIC y el Comité Intergubernamental de la Hidrovía (CIH);



f) evaluación de la relación del CIC con el FONPLATA a la luz de la transformación del Fondo en una institución financiera para el fomento del desarrollo regional.

3.- Las propuestas elaboradas por el Grupo de Alto Nivel se elevarán a los señores Cancilleres, que deberán tomar las decisiones correspondientes.

Handwritten signature or initials in black ink, appearing to be 'L. R. C. J. - 2017'.

**MODIFICACION DEL ESTATUTO DEL COMITE INTERGUBERNAMENTAL
DE LA HIDROVIA PARAGUAY-PARANA**

RESOLUCION N° 3

La IV Reunión Extraordinaria de Cancilleres de los Países de la Cuenca del Plata,

VISTO:

La Resolución N° 238 (XIX), que incorpora el Programa Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira) al Sistema del Tratado de la Cuenca del Plata;

La Resolución N° 244 (XX), que aprueba el Estatuto del Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira), en adelante CIIH;

CONSIDERANDO:

La conveniencia de dotar al CIIH con la atribución de elaborar los reglamentos derivados del Acuerdo de Transporte Fluvial para la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira) y sus Protocolos Adicionales, del 26 de junio de 1992, a fin de ser elevados a los respectivos Gobiernos para su aprobación y puesta en vigor; y,

La necesidad de que el CIIH tenga la posibilidad de realizar reuniones que no se encuentran actualmente previstas en su Estatuto, especialmente reuniones preparatorias o de Jefes de Delegación, cuando los temas o las circunstancias lo aconsejen;

RESUELVE:

Sustituir el inciso q) del artículo 6° del Estatuto del CIIH por el siguiente texto:

"El CIIH elaborará 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."

Agregar como inciso r) del artículo 6° del Estatuto del CIIH por el siguiente texto:

"Desempeñar cualquier otra función que los Estados miembros le asignen".



Sustituir el artículo 8° del Estatuto del CIH por el siguiente texto:

"El CIH celebrará reuniones periódicas en su sede, o en cualquier otro lugar que determine, según un calendario preestablecido. Podrá también celebrar reuniones a solicitud de uno de los Estados Miembros, con aprobación de los demás, por intermedio de la Secretaría Ejecutiva. Cuando las circunstancias así lo aconsejen también podrán realizarse reuniones preparatorias o de Jefes de Delegación."

Handwritten signature and initials in black ink, appearing to be 'L. P. ...' and 'S. ...'.



COMITE INTERGUBERNAMENTAL COORDINADOR DE LOS PAISES DE LA CUENCA DEL PLATA

ARGENTINA > BOLIVIA > BRASIL > PARAGUAY > URUGUAY

DECLARACION CONJUNTA DE LA REUNION DE CANCELLERES DE LOS PAISES DE LA CUENCA DEL PLATA

Montevideo, República Oriental del Uruguay, 14 de diciembre de 1997

Los Ministros de Relaciones Exteriores de Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay, se reunieron en la Ciudad de Montevideo, el día 14 de diciembre de 1997, para reafirmar la significativa importancia que atribuyen a la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres – Puerto de Nueva Palmira), que representa un importante factor de crecimiento económico y de mejoramiento de las condiciones de vida de las comunidades de la región, y que contribuye al proceso de integración en curso entre sus países.

Coincidieron, asimismo, en que la Hidrovía ofrece a la región una alternativa de transporte ambientalmente sustentable, de costos reducidos, e integrada a otras modalidades de transporte.

Ratificaron su disposición de propiciar el desarrollo de la Hidrovía, asegurando el perfeccionamiento de la navegación en condiciones de mayor seguridad y confiabilidad, en consonancia con la necesaria preservación del medio ambiente. En tal perspectiva, la prosecución de una acción coordinada y armoniosa entre los países constituye el medio más adecuado para lograr dicho propósito.

Manifestaron la voluntad de superar los inconvenientes que impidan la navegación en la Hidrovía, en todo tiempo y circunstancia, de conformidad con los Acuerdos existentes y los ordenamientos jurídicos nacionales de los Estados Miembros de la Cuenca del Plata.

Resaltaron el trabajo que está siendo desarrollado en el ámbito del Comité Intergubernamental de la Hidrovía, orientado a establecer normas uniformes que permitan optimizar la seguridad y confiabilidad de la navegación, eliminar trabas y procedimientos que dificulten la operación de la vía navegable y armonizar las legislaciones de los cinco países en materias tales como, tasas, tarifas, incentivos, capacitación profesional y requisitos relacionados con la tripulación.

Decidieron incorporar, a la brevedad posible y en el marco del Tratado de Montevideo de 1980, los reglamentos y normas complementarias dictados por el Comité Intergubernamental de la Hidrovía, a sus respectivos ordenamientos jurídicos nacionales, en la necesidad de asegurar el cumplimiento de los compromisos asumidos en el marco del



COMITE INTERGUBERNAMENTAL COORDINADOR DE LOS PAISES DE LA CUENCA DEL PLATA

ARGENTINA · BOLIVIA · BRASIL · PARAGUAY · URUGUAY

Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía.

Expresaron su satisfacción por los avances registrados en la operación y mantenimiento de la vía navegable, asignando asimismo la debida importancia a la formación por el Comité Intergubernamental de la Hidrovía, de un Programa de Acción, sobre la base de los estudios técnicos disponibles, que contemple un planeamiento secuencial de mejoramientos conforme a la demanda de la navegación y del transporte fluvial dentro de los parámetros ambientales adecuados.

Concordaron en la conveniencia de crear un Foro Consultivo, que vincule a representantes de los distintos sectores de la sociedad al Programa de la Hidrovía. Dicho Foro, permitirá al Comité Intergubernamental de la Hidrovía recibir las manifestaciones y sugerencias de dichos sectores que tengan intereses comunes relacionados con el Programa.

Destacaron la participación activa y fundamental el sector privado, a través de la inversión, en materia de instalaciones portuarias y de embarcaciones, que complementando así los esfuerzos de los Gobiernos en el ámbito de la Cuenca del Plata.



COMITE INTERGUBERNAMENTAL COORDINADOR DE LOS PAISES DE LA CUENCA DEL PLATA

ARGENTINA - BOLIVIA - BRASIL - PARAGUAY - URUGUAY

La V Reunión Extraordinaria de Cancilleres de los Países de la Cuenca del Plata,

VISTO: El Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira) denominado Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra y sus Protocolos Adicionales, suscrito el 26 de junio de 1992 en el marco del Tratado de Montevideo 1980, que instituye la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI).

CONSIDERANDO: 1) Que los Reglamentos dictados por el Comité Intergubernamental de la Hidrovía (CIH) relativos a la navegación y operación de la mencionada Hidrovía constituyen una aplicación de las disposiciones del Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra y sus Protocolos Adicionales para dar cumplimiento a los compromisos asumidos en dichos instrumentos internacionales vigentes en los Estados Partes de conformidad con sus respectivos procedimientos internos;

2) La necesidad de que dichos Reglamentos entren en vigor mediante su incorporación a los ordenamientos jurídicos nacionales de los cinco Estados Miembros de la Cuenca del Plata;

RESUELVE:

ARTICULO 1º.- Aprobar los siguientes Reglamentos dictados por el Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira), en ejercicio de las atribuciones establecidas en su Estatuto y en aplicación del Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra y sus Protocolos Adicionales:

1. Reglamento Único para el Transporte de Mercaderías sobre Cubierta en Embarcaciones de la Hidrovía, de fecha 19/6/96.
2. Reglamento Único de Balizamiento, de fecha 19/6/96.
3. Glosario Uniforme de los Servicios Portuarios de la Hidrovía Paraguay-Paraná, de fecha 19/6/96.
4. Reglamento para Prevenir los Abordajes, de fecha 19/6/96.
5. Reglamento para la Determinación del Arqueo de las Embarcaciones de la Hidrovía Paraguay-Paraná, de fecha 19/6/96.



COMITE INTERGUBERNAMENTAL COORDINADOR DE LOS PAISES DE LA CUENCA DEL PLATA

ARGENTINA - BOLIVIA - BRASIL - PARAGUAY - URUGUAY

6. Plan de Comunicaciones para la Seguridad de la Navegación de la Hidrovía Paraguay-Paraná, de fecha 19/6/96.
7. Régimen Único de Dimensiones Máximas de los Convoyes de la Hidrovía, de fecha 19/6/96.
8. Reglamento Único para la Asignación del Francobordo y Estabilidad, de fecha 4/4/97.
9. Documento de Exigencias Comunes para la Matriculación de Embarcaciones, de fecha 4/4/97.
10. Reglamento de Reconocimientos, Inspecciones y Certificado de Seguridad para Embarcaciones de la Hidrovía, de fecha 8/12/97.
11. Régimen Único de Infracciones y Sanciones, de fecha 8/12/97.

Estos Reglamentos serán enviados por el CIH a la ALADI para su protocolización.

ARTICULO 2º.- Los Gobiernos de los Países Miembros procederán a la incorporación de los mencionados Reglamentos a sus respectivos ordenamientos jurídicos internos, de conformidad a sus procedimientos, en ejercicio de la competencia reglamentaria que surge del Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra y sus Protocolos Adicionales, y harán la notificación pertinente a la Secretaría General de la ALADI.

ARTICULO 3º.- A partir de la fecha, los nuevos reglamentos que dicte el CIH en el marco del Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra y sus Protocolos Adicionales, como cualquier enmienda de los referidos Reglamentos o de aquellos dictados con anterioridad, derivadas de su actualización, deberán ser aprobados en Reunión de Plenipotenciarios de todos los Estados Miembros.

Cumplida dicha instancia los Reglamentos aprobados serán remitidos a la ALADI para su Protocolización.

Con posterioridad cada Estado Miembro incorporará estos instrumentos a su ordenamiento jurídico interno de acuerdo con su respectiva legislación.

ESTATUTO CIH

ESTATUTO DEL CIH

RESOLUCION N° 244 (XX)

La XX Reunión de Cancilleres de los Países de la Cuenca del Plata.

VISTO:

La Resolución N° 238 (NLX) que incorpora el Programa Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira) al Sistema del Tratado de la Cuenca del Plata;

La Resolución N° 239 (NIX) y el Acta N° 1/92 del Grupo de Alto Nivel;

CONSIDERANDO:

Que siendo el Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira) (CIH) un órgano del Sistema del Tratado de la Cuenca del Plata, debe ser regido por un instrumento jurídico de los previstos en el Parágrafo Único del Artículo I del referido Tratado.

RESUELVE:

Aprobar el Estatuto del Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira) (CIH) que consta en anexo a la presente Resolución y forma parte de la misma.

ESTATUTO DEL COMITE INTERGUBERNAMENTAL DE LA HIDROVIA PARAGUAY- PARANA (PUERTO DE CACERES-PUERTO DE NUEVA PALMIRA)

CAPITULO I: DEFINICIONES

ARTICULO 1.- A los efectos de este Estatuto se entiende por:

Proyecto Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira): un entendimiento operativo de los previstos en el Artículo I, Parágrafo Único del Tratado de la Cuenca del Plata, conformado por el conjunto de estudios, acciones y acuerdos promovidos y/o formalizados en el ámbito del CIC.

Estados Miembros: la República Argentina, la República de Bolivia, la República Federativa del Brasil, la República del Paraguay y la República Oriental del Uruguay.

- Hidrovia: el tramo sucesivo que comprende los ríos Paraguay y Paraná, incluyendo los diferentes brazos de desembocadura de este último, desde la localidad de 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.
- CIH: el Comité Intergubernamental de la Hidrovia Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira), órgano del Sistema del Tratado de la Cuenca del Plata, cuyas finalidades y atribuciones se establecen en el presente Estatuto.
- Grupos Técnicos: grupos de expertos integrados por especialistas de cada país, a ser convocados por el CIH para desempeñar tareas específicas.
- Secretaría Ejecutiva: Secretaría Ejecutiva del CIH cuyas funciones se determinan en este Estatuto.
- Delegación: la representación de cada una de los Estados Miembros ante el CIH.
- Delegados: los Representantes acreditados por cada Estado miembro, en carácter de Jefe y Miembros de la Delegación.
- Estatuto: el presente instrumento jurídico.
- Decisiones: las que adopte el CIH
- Idiomas oficiales: español y portugués.

CAPITULO II: DE LAS FINALIDADES

ARTICULO 2.- El CIH 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 Hidrovia Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira), así como 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, según las atribuciones que se detallan en el Capítulo V del presente Estatuto.

CAPITULO III: DE LA COMPOSICION

ARTICULO 3.- El CIH estará integrado por las Delegaciones que representen a los Estados miembros.

Parágrafo 1.- Los Delegados de los Estados miembros deberán ser funcionarios investidos de las pleni-potencias necesarias por sus respectivos gobiernos. Las

Delegaciones de los Estados miembros podrán estar integradas, de acuerdo con el presente Estatuto, por especialistas en las materias a tratar en cada una de las reuniones.

Parágrafo 2.- Los Estados miembros designarán un delegado en la sede, para seguimiento permanente de las actividades de la Secretaría Ejecutiva y enlace con ésta.

CAPITULO IV: DE LA PRESIDENCIA

ARTICULO 4.- Los delegados de los Estados miembros ejercerán la Presidencia del CIH, en cada reunión, en forma rotativa según el orden alfabético del nombre de los países, salvo que los Representantes decidan otorgar la Presidencia al País anfitrión. El Presidente permanecerá en el ejercicio de sus funciones hasta la próxima reunión del CIH.

ARTICULO 5.- También serán designados un Vice Presidente y un Relator. El Vicepresidente entrará en funciones en ausencia del Presidente, con las mismas facultades y atribuciones.

CAPITULO V: DE LAS ATRIBUCIONES

ARTICULO 6.- El CIH tendrá las siguientes atribuciones:

- a. Determinar acciones e identificar proyectos y obras para mejorar la navegabilidad con el objeto de facilitar el transporte en la Hidrovia.
- b. 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 Hidrovia y las prioridades de las acciones y de los proyectos que se refieran a otros asuntos del citado Programa.
- c. Realizar el seguimiento de los proyectos, obras y acciones a que se refieren los incisos "a" y "b", conforme acuerden los Estados miembros.
- d. Evaluar las posibles fuentes de financiamiento disponibles para estudios, proyectos y obras.
- e. Gestionar la cooperación técnica en los términos previstos en el Artículo 2 del presente Estatuto y el asesoramiento de organismos regionales e internacionales.
- f. Solicitar a los organismos nacionales su colaboración y apoyo para el desarrollo de las distintas actividades comprendidas en el programa de la Hidrovia.
- g. 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 Hidrovia.

h. Negociar los términos de los acuerdos que fueran necesarios con organismos regionales e internacionales, para la recepción de cooperación técnica de conformidad con lo previsto en el Artículo 2 del presente Estatuto.

i. Suscribir acuerdos de cooperación técnica no reembolsable para la ejecución del Programa de la Hidrovía.

j. Promover la comparibilización y simplificación de la legislación y reglamentación vigentes, 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 compatibilidad aumentando su eficiencia.

k. Convocar Grupos Técnicos para el estudio de asuntos específicos.

l. Negociar con FONPLATA 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.

m. 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.

n. Aprobar el Plan Anual de Actividades de la Secretaría Ejecutiva.

o. Encomendar a la Secretaría Ejecutiva la realización de tareas específicas vinculadas con el Programa de la Hidrovía.

p. Dictar su propio Reglamento Interno y de la Secretaría Ejecutiva y modificarlos cuando lo considere necesario.

q. Desempeñar cualquier otra función que los Estados miembros le asignen.

CAPITULO VI: DE LA SEDE

ARTICULO 7.- El CIH tiene su sede en la ciudad de Buenos Aires, República Argentina, según las condiciones que se establezcan en el Acuerdo de Sede.

CAPITULO VII: DE LAS REUNIONES

ARTICULO 8.- El CIH celebrará reuniones periódicas en su sede, o en cualquier otro lugar que determine, según un calendario, preestablecido. Podrá también celebrar reuniones a solicitud de uno de los Estados miembros, con aprobación de los demás, por intermedio de la Secretaría Ejecutiva.

ARTICULO 9.- El CIH sesionará con la presencia de las cinco delegaciones.

Parágrafo Único: Se labrarán actas de cada reunión, las que serán suscriptas por los jefes de Delegación o quienes los reemplacen en ese carácter.

ARTICULO 10.- Las decisiones del CIH se adoptarán por unanimidad. Cada Delegación tiene un voto, el cual deberá ser emitido por el jefe de Delegación o quien lo reemplace en ese carácter. El voto será expresado por las Delegaciones en orden alfabético.

ARTICULO 11.- El CIH se reunirá en sesiones plenarias y en sesiones limitadas a la participación de las Delegaciones.

ARTICULO 12.- Podrán participar de las reuniones del CIH observadores de organismos regionales e internacionales, de acuerdo con las normas reglamentarias pertinentes.

ARTICULO 13.- La Secretaría de las reuniones será ejercida por la Secretaría Ejecutiva del CIH.

CAPITULO VIII: DE LA SECRETARIA EJECUTIVA

ARTICULO 14.- La Secretaría Ejecutiva funciona en forma permanente en la sede del CIH.

ARTICULO 15.- El cargo de Secretario Ejecutivo deberá ser desempeñado por nacionales de los Estados miembros del CIH, por rotación alfabética.

Parágrafo 1: El Secretario Ejecutivo será designado, a propuesta del Estado miembro que correspondiere, por voto unánime del CIH y durará en sus funciones dos años, pudiendo ser reelegido de la misma forma, por un año. Para posteriores reelecciones anuales se requerirá el mandato expreso y unánime de los Estados miembros.

Parágrafo 2: El Secretario Ejecutivo podrá ser relevado de sus funciones, por razones fundadas, por el voto de por lo menos cuatro Delegaciones.

ARTICULO 16.- El personal de la Secretaría Ejecutiva será nombrado por el CIH, a propuesta del Secretario Ejecutivo.

Parágrafo 1: Al formular tales propuestas, el Secretario Ejecutivo, en lo posible, tomará en cuenta una distribución equitativa entre nacionales de los Estados miembros.

Parágrafo 2: El Secretario Ejecutivo podrá, con autorización del CIH, contratar técnicos para la ejecución de tareas específicas.

ARTICULO 17.- En el cumplimiento de sus funciones, el Secretario Ejecutivo y el personal de la Secretaría Ejecutiva no solicitarán ni recibirán instrucciones de ningún gobierno, ni de ninguna autoridad ajena al CIH, y se abstendrá de actuar en forma incompatible con su condición de responsables únicamente ante el CIH.

ARTICULO 18.- El CIH y sus funcionarios gozarán en el país sede de las franquicias e inmunidades que se establezcan en el Acuerdo de Sede.

Parágrafo Único: El Reglamento Interno del CIH establecerá la categoría de los funcionarios e quines se aplicarán las disposiciones del presente artículo.

ARTICULO 19.- Los Estados miembros podrán poner a disposición de la Secretaría Ejecutiva el personal técnico necesario para la realización de estudios y tareas aprobadas por el CIH, haciéndose cargo de sus honorarios y cualquier otro gasto que demande su comisión de servicios.

Parágrafo Único: La Secretaría Ejecutiva propondrá al CIH el perfil de experiencia profesional que se requiera en esos casos.

ARTICULO 20.- El Secretario Ejecutivo tiene, además de las precedentemente establecidas, las siguientes funciones:

- a. Preparar, en consulta con el Presidente del CIH, la agenda tentativa de las reuniones.
- b. Efectuar, en consulta con el Presidente, la convocatoria a las reuniones del CIH, remitiendo en esa oportunidad a las Delegaciones de los Estados miembros la agenda tentativa y la documentación correspondiente.
- c. Asistir a las sesiones del CIH, informar y proponer acerca de los asuntos de su competencia que merezcan la atención del Comité.
- d. Representar al CIH cuando éste así lo disponga.
- e. Asistir a los Grupos Técnicos que el CIH decidiera convocar, para atender los asuntos que le fueran encomendados.
- f. Solicitar a los organismos nacionales, regionales e internacionales, previa autorización del CIH, la asignación temporaria de personal técnico para la realización de los estudios y tareas que le fueran encomendadas.
- g. Tomar las providencias que le encomiende el CIH ante los organismos regionales e internacionales para la tramitación de la cooperación técnica en los términos previstos en el Artículo 2 del presente Estatuto.

h. Intercambiar informaciones con los organismos regionales e internacionales y con el condeamiento de la respectiva Delegación, con los organismos nacionales públicos y privados, referidas al Programa de la Hidrovia Para guay-Paraná (Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira).

i. Elaborar a consideración del CIH en cada reunión el informe de lo actuado.

j. Elaborar y elevar a consideración del CIH el proyecto de presupuesto de la Secretaría Ejecutiva, estados financieros e informe de auditoría, plan de trabajo y cronograma de actividades.

k. Cumplir los demás cometidos que le asigne el CIH.

CAPITULO IX: DEL PRESUPUESTO

ARTICULO 21.- El presupuesto de la Secretaría Ejecutiva del CIH está constituido por los aportes de los Estados miembros en los porcentajes a ser establecidos en cada presupuesto. El año financiero se extiende desde el 1º de enero al 31 de diciembre. Al aprobar el presupuesto anual, podrá establecerse otras modalidades internas para la distribución de cargas y gastos.

Parágrafo 1: El CIH aprobará el presupuesto de la Secretaría Ejecutiva para el año siguiente antes del 31 de mayo.

Parágrafo 2: Cada país debe efectuar el pago de la contribución que le corresponda antes del 30 de junio de cada año, pero en casos excepcionales podrá hacerlo en dos cuotas: la primera en la fecha indicada y la segunda antes del 30 de septiembre.

CAPITULO X: DE LA REFORMA DEL ESTATUTO

ARTICULO 22.- El presente Estatuto podrá ser reformado por la Reunión de Cancilleres de los Países de la Cuenca del Plata.

CAPITULO XI: DISPOSICION TRANSITORIA

ARTICULO 23.- El Gobierno de la República Argentina se hará cargo de los gastos de mantenimiento y operación de la Secretaría Ejecutiva, así como de los sueldos del Secretario Ejecutivo y del personal técnico y administrativo de la misma durante el periodo comprendido entre la entrada en vigencia del presente Estatuto y el 31 de diciembre de 1993.

Parágrafo Único: Para este periodo el cargo de Secretario Ejecutivo será propuesto por el país sede.

ACTA AR - PY

DRAGADO

DESDE CONFLUENCIA A

ASUNCION Y RIO IGUAZU



ADMINISTRACION NACIONAL DE NAVEGACION Y PUERTOS
El Paraguay Independiente y Colon
Asunción - Paraguay

ACTA

A los trece días del mes de noviembre del año un mil novecientos noventa y siete, en la Ciudad de Encarnación, República del Paraguay, se reúnen el Lic. César Guillermo Cruz Roa, Presidente de la Administración Nacional de Navegación y Puertos, y el señor Jesus González, Subsecretario de Puertos y Vías Navegables de la República Argentina, acompañados por sus respectivas comitivas cuya nómina figura como ANEXO I, y acuerdan:

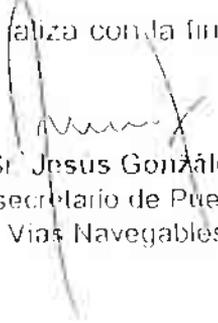
PRIMERO : Que el Acta firmada en la Ciudad de Montevideo, República Oriental del Uruguay, a los nueve días del mes de octubre de 1997, la República del Paraguay expone que la Comisión Nacional, ante el Comité Inter gubernamental de la Hidrovía Paraguay - Paraná (Puerto Cáceres - Puerto Nueva Palmira), ha aprobado los aspectos básicos de las especificaciones técnicas relativas al Proyecto de Operación y Mantenimiento del Sistema de Señalización y Tareas de Dragado para la conservación de las Vías Navegables, en los tramos comprendidos por el Río Paraná desde el tramo exterior del Canal de acceso al Puerto de Santa Fé (Km. 584) hasta la desembocadura del Río Iguazu (Km. 1927), y el Río Paraguay desde Confluencia (Km. 0) hasta el acceso de Asunción (Km. 890)

SEGUNDO La Comisión Ejecutiva, establecida por el Memorándum de Entendimiento, concensuado entre la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables y la Administración Nacional de Navegación y Puertos, el 19 de junio de 1997, tendrá a su cargo la programación y dirección de los trabajos, así como la verificación de los resultados en los tramos compartidos, y consecuentemente efectuar las correcciones necesarias. El referido Memorándum de Entendimiento se acompaña como Anexo II y forma parte de la presente Acta

TERCERO Las tareas especificadas en el punto primero estarán a cargo del Gobierno Argentino, por lo tanto la relación de carácter administrativo será de responsabilidad exclusiva de la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables de la República Argentina. En casos específicos, definidos por la Comisión Mixta, la Administración Nacional de Navegación y Puertos, podrá prestar su colaboración en la medida de sus posibilidades.

CUARTO La Comisión Ejecutiva entrará en vigencia a los quince días de la firma del Memorándum de Entendimiento por ambas Cancillerías, debiendo reunirse los miembros designados por ambas partes para conformar el Cronograma de reuniones y fijar las respectivas sedes

La reunión finaliza con la firma de dos (02) ejemplares de un mismo tenor y a un solo efecto


Sr. Jesus González
Subsecretario de Puertos y
Vías Navegables


Lic. César Guillermo Cruz Roa
Presidente de la Administración
Nacional de Navegación y Puertos

GOBIERNO DEL PARAGUAY
GOBIERNO ASUNCIÓN

**REGLAMENTO
SOBRE DIMENSIONAMIENTO
DE CONVOYES
EN LA HPP**

HIDROVIA PARAGUAY - PARANA
REGIMEN UNICO DE DIMENSIONES MAXIMAS DE LOS CONVOYES

Art. 1

El presente Reglamento es de aplicación a la navegación de remolque en convoy en las condiciones actuales de la Hidrovia Paraguay-Paraná, Puerto Cáceres-Puerto Nueva Palmira, incluyendo los diferentes brazos de desembocadura del Río Paraná y el Canal Tamengo.

Art. 2

Navegación a empuje:

2.1. Tramo Río Paraná

Entre la desembocadura del Canal Honda en el Río Paraná de las Palmas y el Km. 177 del Río Paraná (estacionamiento entre Isla Dorada y las Palmas).

| | Eslora | Manga |
|--------------|----------|------------|
| Categoría A: | 236 mts. | 50 mts. |
| Categoría B: | 180 mts. | 37,50 mts. |

2.1.1. Canales a las bocas del Río Paraná Guazú-Sauce-Paraná Bravo hasta Km. 458 del Río Paraná.

| | Eslora | Manga |
|--------------|----------|------------|
| Categoría A: | 290 mts. | 50 mts. |
| Categoría B: | 180 mts. | 37,50 mts. |

Referencias: Categoría A: Son los remolcadores equipados con radar aptos para ríos.
Categoría B: Son los remolcadores que no cuentan con radar.

2.1.2. Aguas arriba del complejo San Martín-San Lorenzo (Km. 458).

Las dimensiones de los convoyes quedarán a criterio de sus Capitanes en función de las condiciones de navegación, capacidad y potencia de máquinas, tomándose las debidas precauciones en las situaciones de cruce y adelantamiento.

A partir del Km. 714 hasta el Km. 1200 se tomarán especiales precauciones de seguridad de la navegación en consideración a las condiciones imperantes en el río y factores meteorológicos.

2.2. Tramo Río Paraguay

2.2.1. Los convoyes en navegación a empuje no podrán exceder de una eslora máxima de 290 mts., considerada desde la proa de la primera barcaza hasta la popa de la última embarcación.

2.2.2. La Manga máxima de esta modalidad de navegación será de 50 mts.

2.3. La potencia de máquinas de los remolcadores deberá estar de acuerdo al desplazamiento de los convoyes y seguridad de los mismos con características suficientes para garantizar la maniobrabilidad en tramos críticos. Como elemento de referencia no obligatorio se agrega como Anexo A una Tabla con la Fuerza Total de Tracción Estática Longitudinal requerida para distintos TPB.

Art. 3

Navegación a remolque por largo:

En esta modalidad de remolque, en navegación normal, la longitud de los cabos será la adecuada para permitir el buen gobierno de las embarcaciones y con ello cumplir con las reglas de seguridad establecidas, especialmente para franquear pasos críticos y en el cruce con los buques que naveguen de vuelta encontrada.

Art. 4

Navegación a remolque acoderada o abarloada:

Los remolcadores que realizan la navegación en esta modalidad, podrán hacerlo hasta dos embarcaciones, una por cada banda.

Para adoptar esta modalidad se debe contar con visibilidad desde el puente de gobierno que abarque todo el horizonte, asegurándose que el convoy ofrezca un buen gobierno.

Art. 5

Sistema combinado: Acoderado y por Largo:

Esta modalidad de remolque se regirá por lo establecido en el Art. 3°.

Art. 6

Los armadores en la construcción de sus embarcaciones con palos fijos deberán tener en cuenta la altura de los gálibos mínimos de los puentes existentes en la Hidrovía.

Art. 7

Este Reglamento sobre dimensiones máximas de los convoyes, podrá ser objeto de modificación y/o ampliación de común acuerdo entre los Estados Partes, en la medida en que avancen los trabajos de mejoramiento de las vías navegables, permitiendo la

ANEXO "A"

TABLA DE CORRESPONDENCIA ENTRE DESPLAZAMIENTO DE PORTE BRUTO (TPB) DE LAS EMBARCACIONES Y FUERZA TOTAL DE TRACCION ESTATICA LONGITUDINAL REQUERIDA (BOLLARD - PULL)

| TPB (t) | | | | BOLLARD PULL | TPB (t) | | | | BOLLARD PULL |
|---------|---------|-------|---------|--------------|---------|---------|-------|---------|--------------|
| HASTA | | | 2.000 | 2.5 | DE | 110.001 | HASTA | 120.000 | 60.0 |
| DE | 2.001 | HASTA | 2.500 | 3.0 | DE | 120.001 | HASTA | 130.000 | 62.0 |
| DE | 2.501 | HASTA | 5.000 | 7.0 | DE | 130.001 | HASTA | 140.000 | 64.0 |
| DE | 5.001 | HASTA | 7.500 | 9.0 | DE | 140.001 | HASTA | 150.000 | 66.0 |
| DE | 7.501 | HASTA | 10.000 | 11.0 | DE | 150.001 | HASTA | 160.000 | 81.0 |
| DE | 10.001 | HASTA | 12.500 | 14.0 | DE | 160.001 | HASTA | 170.000 | 83.0 |
| DE | 12.501 | HASTA | 15.000 | 17.0 | DE | 170.001 | HASTA | 180.000 | 86.0 |
| DE | 15.001 | HASTA | 17.500 | 19.0 | DE | 180.001 | HASTA | 190.000 | 87.0 |
| DE | 17.501 | HASTA | 20.000 | 21.0 | DE | 190.001 | HASTA | 200.000 | 89.0 |
| DE | 20.001 | HASTA | 25.000 | 25.0 | DE | 200.001 | HASTA | 210.000 | 90.0 |
| DE | 25.001 | HASTA | 30.000 | 28.0 | DE | 210.001 | HASTA | 220.000 | 91.0 |
| DE | 30.001 | HASTA | 35.000 | 32.0 | DE | 220.001 | HASTA | 230.000 | 93.0 |
| DE | 35.001 | HASTA | 40.000 | 36.0 | DE | 230.001 | HASTA | 240.000 | 95.0 |
| DE | 40.001 | HASTA | 45.000 | 39.0 | DE | 240.001 | HASTA | 250.000 | 96.0 |
| DE | 45.001 | HASTA | 50.000 | 42.0 | DE | 250.001 | HASTA | 270.000 | 98.0 |
| DE | 50.001 | HASTA | 60.000 | 46.0 | DE | 270.001 | HASTA | 290.000 | 101.0 |
| DE | 60.001 | HASTA | 70.000 | 51.0 | DE | 290.001 | HASTA | 310.000 | 106.0 |
| DE | 70.001 | HASTA | 80.000 | 53.0 | DE | 310.001 | HASTA | 330.000 | 110.0 |
| DE | 80.001 | HASTA | 90.000 | 55.0 | DE | 330.001 | HASTA | 350.000 | 114.0 |
| DE | 90.001 | HASTA | 100.000 | 56.0 | DE | 350.001 | HASTA | 370.000 | 118.0 |
| DE | 100.001 | HASTA | 110.000 | 58.0 | DE | 370.001 | HASTA | 390.000 | 121.0 |

OBS.: LOS TOTALES DE BOLLARD - PULL CONSTANTES DE ESTA TABLA SON LOS MINIMOS CONSIDERADOS NECESARIOS PARA LA EJECUCION DE MANIOBRAS.

adecuación permanente de las dimensiones de los convoyes a las condiciones de navegación.

Las demás situaciones que puedan plantearse quedarán sujetas a las normas vigentes en la Hidrovía Paraguay-Paraná.

.....

**DIFERENTES REGIMENES
TRIBUTARIOS
APLICADOS POR LOS PAISES
QUE INTEGRAN LA HPP**

**REGIMEN TRIBUTARIO APLICABLE A EMPRESAS ARMADORAS CONSTITUIDAS Y REGISTRADAS
EN LOS PAISES QUE CONFORMAN LA HIDROVIA PARAGUAY-PARANÁ**
(Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira)
(Actualizado al 06/10/97)

ARGENTINA

BOLIVIA

BRASIL (*)

PARAGUAY

URUGUAY

Otros Tributos: (**)

Impuestos Internos

Impuesto a las Transacciones

Impuestos Internos

Beneficiados por la Ley 60/90.

- Exención sobre mercaderías no-
originales incluídas en la lista de pro-
visiónes de las embarcaciones
afectadas al tráfico internacional
(lista de rancho)

- 3% sobre las ventas de bienes y
servicios

- Exención de todos los impuestos
incidentes sobre enajenación, cons-
titución de garantías sobre embar-
caciones y sus respectivos registros
a condición del cumplimiento de la
Ley 14.650.

Impuesto a los Ingresos Brutos

Cargas Sociales:
- Aporte Patronal 19,5%

- Exención de impuestos de cual-
quier naturaleza sobre la emisión,
suscripción y transferencia de ac-
ción

- Transporte internacional por agua
de carga y/o pasajeros. Exento

CMPF: 0,2% sobre movimientos
financieros (Bancarios) hasta el
31-12-98.

- Exención de impuestos de cual-
quier naturaleza sobre la emisión,
suscripción y transferencia de ac-
ción

Cargas Sociales:

- Exención de la tasa de manteni-
miento del Fondo de Desarrollo de
Enseñanza Profesional Marítima
(para las embarcaciones registra-
das en REB)

- Exención de impuestos de cual-
quier naturaleza sobre la emisión,
suscripción y transferencia de ac-
ción

- Aporte Patronal del 27,5%. De
acuerdo a la jurisdicción existen por
centajes de descuento de los aporte
patronales que oscilan entre el 10%
y el 75%.

- Exención de impuestos de cual-
quier naturaleza sobre la emisión,
suscripción y transferencia de ac-
ción

- Exención de impuestos de cual-
quier naturaleza sobre la emisión,
suscripción y transferencia de ac-
ción

Cargas Sociales:

- Contribución sindical patronal.
28,2%

- Exención de impuestos de cual-
quier naturaleza sobre la emisión,
suscripción y transferencia de ac-
ción

Cargas Sociales:

- Contribución sindical patronal.
28,2%

- Exención de impuestos de cual-
quier naturaleza sobre la emisión,
suscripción y transferencia de ac-
ción

Cargas Sociales:

- Exención de impuestos sobre divi-
dendos y utilidades originados por
proyectos de inversión por un plazo
de 5 años.

- Exención de impuestos de cual-
quier naturaleza sobre la emisión,
suscripción y transferencia de ac-
ción

Cargas Sociales:

- Exención de impuestos sobre pa-
gos de arrendamiento, locación, de-
rechos de uso de marcas, patentes
de invención, planos y modelos in-
dustriales y otras formas de transfe-
rencia de tecnología susceptibles de
licencia.

- Exención de impuestos de cual-
quier naturaleza sobre la emisión,
suscripción y transferencia de ac-
ción

Cargas Sociales:

- Exención de impuestos sobre pa-
gos de arrendamiento, locación, de-
rechos de uso de marcas, patentes
de invención, planos y modelos in-
dustriales y otras formas de transfe-
rencia de tecnología susceptibles de
licencia.

- Exención de impuestos de cual-
quier naturaleza sobre la emisión,
suscripción y transferencia de ac-
ción

Cargas Sociales:

- Exención de impuestos sobre pa-
gos de arrendamiento, locación, de-
rechos de uso de marcas, patentes
de invención, planos y modelos in-
dustriales y otras formas de transfe-
rencia de tecnología susceptibles de
licencia.

- Exención de impuestos de cual-
quier naturaleza sobre la emisión,
suscripción y transferencia de ac-
ción

Cargas Sociales:

- Exención de impuestos sobre pa-
gos de arrendamiento, locación, de-
rechos de uso de marcas, patentes
de invención, planos y modelos in-
dustriales y otras formas de transfe-
rencia de tecnología susceptibles de
licencia.

- Exención de impuestos de cual-
quier naturaleza sobre la emisión,
suscripción y transferencia de ac-
ción

(*) No se cuenta con información actualizada de Brasil la consignada corresponde a diciembre de 1995 (XXI a. Reunión C.I.H. - Pta. del Este)

(**) No se han considerado los impuestos al consumo de combustibles.

REGIMEN TRIBUTARIO APLICABLE A EMPRESAS ARMADORAS CONSTITUIDAS Y REGISTRADAS EN LOS PAISES QUE CONFORMAN LA HIDROVIA PARAGUAY-PARANA (Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira) (Actualizado al 06/10/97)

Otros Incentivos : Financieros, Fiscales, etc.

ARGENTINA

BOLIVIA

BRASIL

PARAGUAY

URUGUAY

- en los siguientes casos, el financiamiento a la empresa brasileña de navegación por medio de agentes financieros oficiales, operará con una tasa de intereses semejante a la de embarcaciones destinadas a la exportación.
- a) Para las embarcaciones pre-registradas en REB (construcción)
- b) Para las embarcaciones registradas en REB (conservación, modernización y reparaciones)
- la construcción, conservación, modernización y la reparación de embarcaciones pre-registradas o bien registradas en REB serán, para los fines fiscales, económicas y operacionales de exportación.
- Las empresas brasileñas de navegación, con subsidiarias unipersonales propietarias de embarcaciones constituidas en Brasil, transiéndose en su matriz brasileña, son autorizadas a establecer el Registro Brasileño como propiedad de la misma empresa nacional de origen, sin intervención de impuestos y tasas
- Se aseguran a empresas de navegación la construcción en el Mercado Internacional, de la cobertura de seguro y resguardo de casco, millonaria y responsabilidad civil para sus embarcaciones registradas en REB, a partir de que el Mercado Nacional no ofrezca tales coberturas en precios competitivos con el Mercado Nacional
- Deberán ser celebrados nuevos convenios y Acuerdos Colectivos de Trabajo para las tripulaciones de las embarcaciones en REB, las cuales tendrán por objetivo preservar condiciones de compatibilidad con el Mercado Internacional

ARGENTINA

BOLIVIA

Tributo sobre las utilidades de empresas de transporte

- 33% sobre las utilidades derivadas de la actividad de transporte ejercidas por las compañías constituidas o radicadas en el país

Tributo sobre las utilidades de empresas de transporte

- 25% sobre las utilidades netas de la actividad de transporte. El impuesto a las utilidades es constituido como pago a cuenta del impuesto a las Transacciones

BRASIL

Impuesto sobre las rentas de personas jurídicas

- 15% sobre la base de cálculo (lucro neto presunto o arbitrado) - art. 3º Ley Nº 9.249/95, de 26.12.96

- Adicional de 10% de impuesto a la renta sobre la parcela de lucro excedente de R\$ 240.000,00

- 8% sobre el lucro líquido del ejercicio, antes de la incidencia del impuesto de la renta (contribución social) sobre el lucro líquido (art. 19 de la Ley 9249 del 26-1-95)

- 0,65% sobre la facturación (contribución para el PIS-PASEP) - art. 2º, 3º e 8º, de la MP 1.546 de 10/07/97

- 2% sobre la facturación - ingreso bruto de las ventas de las mercaderías y servicios - (COFINS) - Ley Complementaria Nº 70 art. 2º

- Exención de las contribuciones PIS y COFINS para embarcaciones registradas en el Registro Especial Brasileiro REB, relativamente a los ingresos de los fletes internacionales de mercaderías

PARAGUAY

Tributo sobre las utilidades de empresas de transporte

- 15% sobre la base de cálculo (lucro neto presunto o arbitrado) - art. 3º Ley Nº 50190

- Exoneración del 95% del impuesto a la renta proporcional a las ventas brutas por un periodo de 5 años

- Otras:
- 50% de impuesto a la renta correspondiente a la utilidad neta

URUGUAY

Tributo sobre las utilidades de empresas de transporte

- Exento

**DECLARACION DE LA PAZ
DE LOS CANCELLERES
DE LA CUENCA DEL PLATA**

DECLARACION DE LA PAZ DE LOS CANCELIERES DE LOS PAISES DE LA CUENCA DEL PLATA

Los Cancilleres de los Países de la Cuenca del Plata, recogiendo las manifestaciones de los señores Presidentes, Carlos Saúl Menem de Argentina, Jaime Paz Zamora de Bolivia, José Sarney de Brasil, Andrés Rodríguez de Paraguay y Julio María Sanguinetti de Uruguay, vertidas en la ciudad de La Paz, Bolivia, el pasado 6 de agosto en oportunidad de la transmisión del mando presidencial en dicho país, ante la importancia que reviste el proyecto de transporte fluvial a través de la hidrovía de los ríos Paraguay-Paraná y reconociendo la necesidad de dar pasos firmes para hacerlo efectivo, declaran que han concordado en lo siguiente:

- 1.- Impulsar al más alto nivel político dicho proyecto como factor de integración de los Países de la Cuenca, comprometiendo la voluntad de los Gobiernos para su pronta concreción.
- 2.- Invitar a la Secretaría Pro-tempore con sede en Buenos Aires para que en coordinación con los Gobiernos dé los pasos necesarios a fin de convocar en el más breve plazo al Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraná-Paraguay. Dicho Comité realizará las gestiones correspondientes ante los organismos nacionales e internacionales con el fin de obtener el asesoramiento necesario para el diseño jurídico-administrativo del mismo y la asistencia financiera para el proyecto.

**ACTA DE MINISTROS
DE OBRAS PUBLICAS
Y TRANSPORTE SOBRE
EL DESARROLLO DE LA HPP**

ACTA

En la ciudad de Santiago de Chile, se reúnen los titulares de Obras Públicas y Transportes de la Cuenca del Plata, con la finalidad de tomar conocimiento de los trabajos a cargo del Grupo Ad-Hoc en relación con el desarrollo del sistema de transporte fluvial en los ríos Paraguay y Paraná.

La reunión tuvo lugar en la sede de la representación del Banco Interamericano de Desarrollo, asistiendo a la misma su presidente contador Enrique Iglesias.

Los titulares presentes teniendo en cuenta la importancia trascendental para la región que tendría el proyecto de transporte fluvial a través de la Hidrovia de los ríos Paraná-Paraguay, y reconociendo la necesidad de dar pasos concretos conducentes a realizar ese proyecto, declaran que han concordado en:

1. Impulsar al más alto nivel político dicho proyecto como factor de integración de los países de la Cuenca del Plata, comprometiendo la voluntad de los gobiernos para su pronta concreción.

2. Manifestar su satisfacción por el trabajo desempeñado por el Grupo Ad-Hoc de la Hidrovia, en la preparación del estudio de factibilidad, tomando conocimiento de la síntesis del mismo, entregada por el Ministerio de Transportes del Brasil y determinando la fecha del 30 de noviembre del corriente año para la conclusión del referido estudio. Luego de su aprobación, dicho documento será sometido a los ministros para la aprobación final y después remitido al CIC.

3. Crear un Comité Intergubernamental de la Hidrovia Paraná-Paraguay, coordinado por los respectivos Ministerios de Transportes en estrecha colaboración con las Cancillerías y con una Secretaría pro-tempore con sede en Buenos Aires. Este Comité:

3.1. Consultará y pedirá asesoramiento y asistencia a organismos nacionales e internacionales para, entre otros aspectos, proponer fórmulas jurídico-institucionales para el funcionamiento definitivo del Comité en un plazo no superior a 120 días a partir de su constitución.

3.2. Identificará los proyectos puntuales.

3.3. Determinará las prioridades de las obras y proyectos a realizar.

3.4. Examinará las posibles fuentes de financiamiento de las obras y de los proyectos.

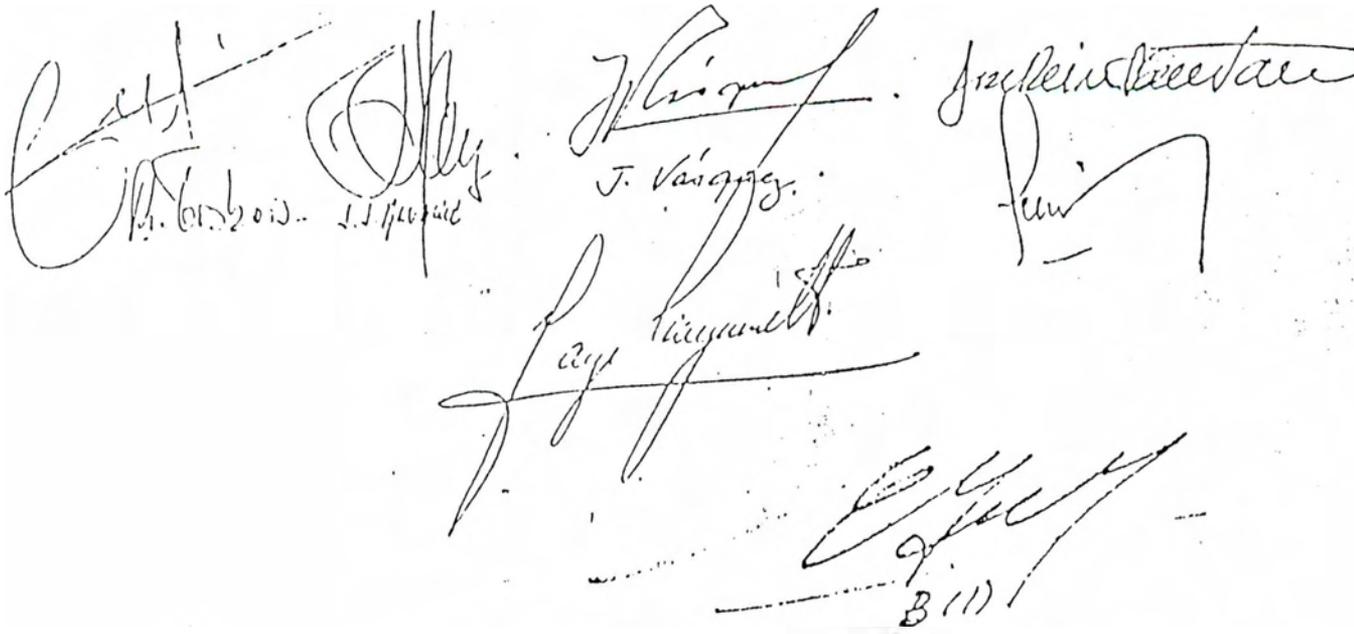
3.5. Estudiará la compatibilización de la legislación aplicable de los países de la Cuenca del Plata y transmitirá sus conclusiones a los gobiernos, a fin de definir el marco normativo para el funcionamiento del sistema.

4. Este Comité sustituirá a la Comisión Ejecutiva prevista en las Actas de Campo Grande (abril 1988) y Canela (noviembre 1988).

5. En la oportunidad los titulares presentes solicitan al Banco Interamericano de Desarrollo la cooperación que pueda prestar para el cumplimiento de los objetivos del Comité Intergubernamental, mediante el envío de una misión técnica con la finalidad de examinar la posibilidad de apoyo financiero al desarrollo de los proyectos de ingeniería, y posteriormente de las obras y mejoras a ser implementadas.

6. Asimismo, solicitan al BID por intermedio del INTAL, asistencia técnica para el estudio contemplado en el punto 3.1. de la presente Acta.

En fe de lo cual se suscribe la presente Acta en los idiomas español y portugués, el 1 de septiembre de 1989.


The block contains several handwritten signatures in black ink. From left to right, the signatures are: a large, stylized signature; a signature with the name 'J. Vasquez' written below it; a signature with the name 'Luis...' written below it; a signature with the name 'J. Vasquez' written below it; and a signature with the name 'B (11)' written below it. There are also some faint, illegible markings and a large, stylized signature on the right side of the block.

DECLARACION DE MONTEVIDEO
DE LOS PRESIDENTES
EN APOYO DE LA HPP

DECLARACION DE MONTEVIDEO

Los Presidentes de la República Argentina, Dr. Carlos Saenz
Gonzalez de la República de Bolivia, Lic. Jaime Paz Zamora,
de la República Federativa del Brasil, Dr. José Sarney, de
la República del Paraguay, General Andrés Rodríguez y de
la República Oriental del Uruguay, Dr. Luis Alberto Lacalle
Herrera, Mandatarios de los Países integrantes del Sistema
de la Cuenca del Plata, reunidos en la ciudad de Montevideo,
animados del espíritu integracionista que caracteriza a sus
Pueblos, reiteran lo acordado en la Declaración adoptada en
la ciudad de La Paz en agosto de 1969, que fue el fruto de
la común voluntad política de impulsar y mejorar la Hidrovia
Paraguay-Paraná, esencial para la realidad de la Cuenca Pla-
ta etc.-

Al respecto deciden expresar su reconocimiento al Gobierno
del Brasil por su contribución para que estos estudios de
viabilidad económica, hayan podido avanzar tan significativa-
mente.-

Acuerdan instruir a sus respectivos Cancilleres y Ministros
de Obras Públicas y Transportes, en coordinación con la Secre-
taría Pro-Tempore con sede en Buenos Aires para la organización,
en el mes de abril próximo, de la Primera Reunión del Comité
Intergubernamental de la Hidrovia Paraguay-Paraná. Esta
Reunión permitirá programar las acciones necesarias dirigidas
a dar continuidad a los trabajos consignados en el Acta de
Santiago de Chile, suscrita por los Sres. Ministros de Obras
Públicas y Transportes de la Cuenca del Plata en setiembre
de 1969, y proceder a su inmediata ejecución.-

Montevideo, 10 de marzo de 1970



Handwritten signatures of the presidents of Argentina, Bolivia, Brazil, Paraguay, and Uruguay, corresponding to the text above.

**DECLARACION DE LAS LEÑAS
DE LOS PRESIDENTES
SOBRE EL ACUERDO DE LA HPP**

DECLARACION DE LAS LEÑAS

Los Presidentes de la República Argentina, CARLOS SAUL MENEM, de la República de Bolivia, JAIME PAZ ZAMORA, de la República Federativa del Brasil, FERNANDO COLLOR, de la República del Paraguay, ANDRES RODRIGUEZ, de la República Oriental del Uruguay, LUIS ALBERTO LACALLE, mandatarios de los Estados integrantes del Sistema de la Cuenca del Plata, reunidos en el Valle de las Leñas, Departamento Malargüe, Provincia de Mendoza, República Argentina, declaran su especial satisfacción por la conclusión del Acuerdo de Transporte Fluviál de la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira), firmado en esta oportunidad por los Cancilleres y Ministros responsables del Programa de la Hidrovía en los cinco Países, con la honorable participación del doctor Enrique Iglesias, presidente del Banco Interamericano de Desarrollo, organismo que ha prestado una importante contribución para el desarrollo del Proyecto de la Hidrovía. El mencionado Acuerdo será registrado, como Acuerdo de Alcance Parcial en el marco de la ALADI.

Manifiestan que la Cooperación Técnica y el apoyo financiero de los organismos internacionales seguirán siendo de suma importancia para la concreción total de esta iniciativa de los cinco Países, totalmente inserta en el mayor objetivo de integración del Continente Americano.

Reiteran, en esta ocasión, la voluntad política común, expresada en las Declaraciones de LA PAZ y de MONTEVIDEO, de continuar impulsando con prioridad el programa. Para esto, deciden instruir a sus respectivas Delegaciones en el Comité Intergubernamental de la Hidrovía a proseguir la fructífera labor realizada hasta la fecha.

Las Leñas, 26 de junio de 1992.



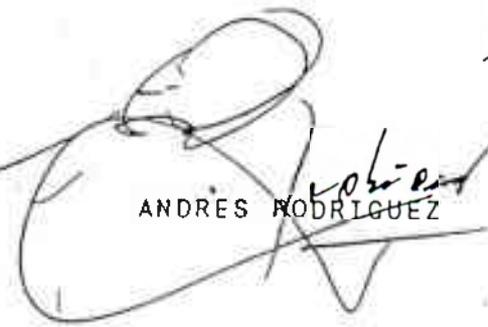
CARLOS SAUL MENEM



JAIME PAZ ZAMORA



FERNANDO COLLOR



ANDRÉS RODRÍGUEZ



LUIS ALBERTO LACALLE

ESTADISTICAS

- E^o1. Exportaciones Latinoamericanas por Subregión.**
- E^o2. Comportamiento de las Exportaciones por Subregión.**
- E^o3. Exportaciones Intra - Hemisféricas por Destinos.**
- E^o4/5. Exportaciones Intra - Hemisféricas por Destinos, 1997**

1: EXPORTACIONES LATINOAMERICANAS POR SUBREGION
(tasas de crecimiento y proporciones en porcentajes 1991-96)

| Exportaciones | 1991 | 1992 | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 |
|---|------|------|------|------|------|------|
| América Latina | | | | | | |
| Crecimiento exportaciones totales | -1 | 22 | 7 | 17 | 21 | 11 |
| Crecimiento intra-latinoamericano | 22 | 25 | 20 | 18 | 23 | 7 |
| Intra-latinoamericanas como proporción de las totales | 16 | 17 | 19 | 19 | 20 | 18 |
| ALADI | | | | | | |
| Crecimiento exportaciones totales | -1 | 22 | 7 | 17 | 21 | 11 |
| Crecimiento intra-ALADI | 23 | 30 | 22 | 18 | 29 | 7 |
| Intra-ALADI como proporción de las totales | 14 | 14 | 16 | 16 | 17 | 16 |
| Caricom | | | | | | |
| Crecimiento exportaciones totales | -5 | -0 | -5 | 14 | | |
| Crecimiento intra-Caricom | -8 | 1 | 22 | 23 | | |
| Intra-Caricom como proporción de las totales | 11 | 11 | 14 | 15 | | |
| MCCA | | | | | | |
| Crecimiento exportaciones totales | -2 | 13 | 8 | 9 | 28 | 6 |
| Crecimiento intra-MCCA | 17 | 28 | 10 | 11 | 18 | 5 |
| Intra-centroamericanas como proporción de las totales | 20 | 21 | 22 | 22 | 21 | 19 |
| Comunidad Andina | | | | | | |
| Crecimiento exportaciones totales | -9 | -1 | 4 | 15 | 14 | 10 |
| Crecimiento intra-andino | 31 | 28 | 28 | 21 | 36 | -1 |
| Intra-andinas como proporción de las totales | 6 | 10 | 10 | 12 | 12 | 11 |
| Mercosur | | | | | | |
| Crecimiento exportaciones totales | -1 | 10 | 7 | 15 | 13 | 7 |
| Crecimiento Intra-Mercosur | 24 | 41 | 39 | 19 | 20 | 12 |
| Intra-Mercosur como proporción de las totales | 11 | 14 | 19 | 19 | 20 | 21 |
| TLCAN | | | | | | |
| Crecimiento exportaciones totales | 7 | 8 | 5 | 12 | 15 | 7 |
| Crecimiento Intra-TLCAN | 7 | 14 | 11 | 19 | 10 | 10 |
| Intra-TLCAN como proporción de las totales | 41 | 43 | 45 | 48 | 46 | 47 |

- no disponible

Las cifras de 1996 son estimaciones.

Fuente: BID - División de Integración, Comercio y Asuntos Hemisféricos, Unidad de Estadística y Análisis Cuantitativo y DATAPLAT.

7. COMPORTAMIENTO DE LAS EXPORTACIONES POR SUBREGION
(millones de US\$ dólares)

| | 1990 | 1991 | 1992 | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 |
|-------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| MERCOSUR | | | | | | | |
| a Mercosur | 4,123 | 5,102 | 7,220 | 10,030 | 11,955 | 14,384 | 16,148 |
| al resto del mundo | 42,302 | 40,809 | 43,341 | 44,132 | 50,157 | 56,017 | 58,920 |
| al mundo | 46,425 | 45,911 | 50,561 | 54,162 | 62,112 | 70,401 | 75,068 |
| COMUNIDAD ANDINA | | | | | | | |
| a Comunidad Andina | 1,325 | 1,740 | 2,207 | 2,828 | 3,427 | 4,680 | 4,657 |
| al resto del mundo | 30,280 | 26,890 | 26,173 | 26,826 | 30,829 | 34,277 | 38,624 |
| al mundo | 31,605 | 28,630 | 28,380 | 29,654 | 34,256 | 38,957 | 43,281 |
| CENTROAMERICA | | | | | | | |
| a Centroamérica | 662 | 775 | 969 | 1,075 | 1,193 | 1,456 | 1,530 |
| al resto del mundo | 3,296 | 3,262 | 3,593 | 3,852 | 4,127 | 5,408 | 5,723 |
| al mundo | 3,958 | 4,037 | 4,562 | 4,927 | 5,321 | 6,864 | 7,253 |
| LATINOAMERICA | | | | | | | |
| a LAC | 15,520 | 19,060 | 23,851 | 28,640 | 33,054 | 39,641 | 42,515 |
| al resto del mundo | 95,686 | 96,016 | 116,382 | 122,050 | 142,976 | 173,789 | 194,700 |
| al Mundo | 111,206 | 115,076 | 140,234 | 150,691 | 176,031 | 213,430 | 237,215 |

Nota: los datos para 1996 son estimaciones

Fuente: Unidad de Estadística y Análisis Cuantitativo, DAFAINTAL.

EXPORTACIONES INTRA-HEMISFÉRICAS POR DESTINOS, 1997 (1)

(Participación porcentual)

| Destinos | Origen | MERCOSUR | CAN | G - 3 | ALADI | MCCA | AMERICA LATINA | TLCAN | TOTAL HEMISFERIO |
|----------------------------|--------|----------|-------|-------|-------|-------|----------------|-------|------------------|
| MERCOSUR | | 24,7 | 4,0 | 1,9 | 10,0 | 0,2 | 9,6 | 2,5 | 4,2 |
| MERCOSUR + Chile + Bolivia | | 29,7 | 6,0 | 2,7 | 12,4 | 0,8 | 11,9 | 3,1 | 5,2 |
| CAN | | 4,6 | 11,1 | 3,9 | 4,7 | 0,9 | 4,5 | 1,8 | 2,4 |
| G - 3 | | 1,5 | 7,4 | 2,7 | 1,1 | 2,1 | 1,2 | 4,5 | 7,9 |
| ALADI | | 31,3 | 18,1 | 6,9 | 17,3 | 3,7 | 16,7 | 12,0 | 13,8 |
| MCCA | | 0,4 | 1,7 | 1,2 | 0,9 | 17,6 | 1,6 | 0,9 | 1,0 |
| América Latina (2) | | 35,1 | 21,7 | 9,1 | 18,9 | 24,0 | 19,1 | 13,0 | 15,1 |
| CARICOM | | 0,2 | 1,5 | 0,7 | 0,4 | 0,4 | 0,4 | 0,5 | 0,5 |
| TLCAN | | 16,3 | 47,2 | 79,2 | 52,2 | 48,0 | 52,1 | 48,7 | 45,9 |
| Hemisferio Occidental | | 50,3 | 69,2 | 88,6 | 70,8 | 70,5 | 70,8 | 55,1 | 55,2 |
| Mundo | | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |

(1) Estimadas en base a datos disponibles al 14 de noviembre de 1997.

(2) Incluye a los países de ALADI, del MCCA y a Panamá.

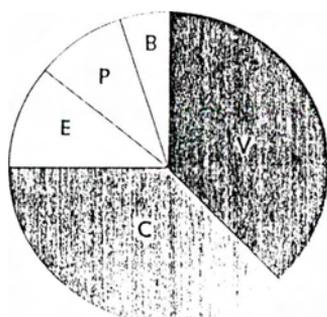
Fuente: DATAINTAL; BID.

COMERCIO SUBREGIONAL:

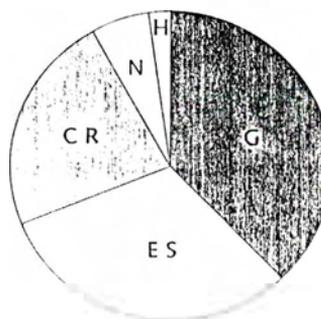
COMPOSICIÓN DE LAS EXPORTACIONES INTRARREGIONALES POR PAÍS, 1997

(Porcentajes)

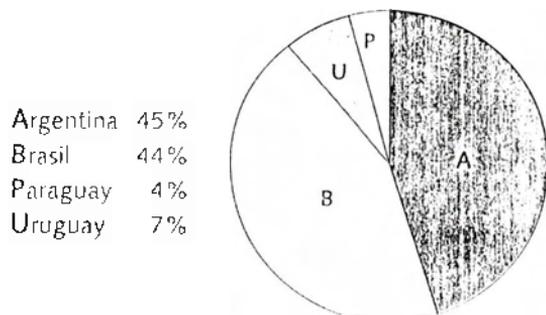
Exportaciones intra-CAN



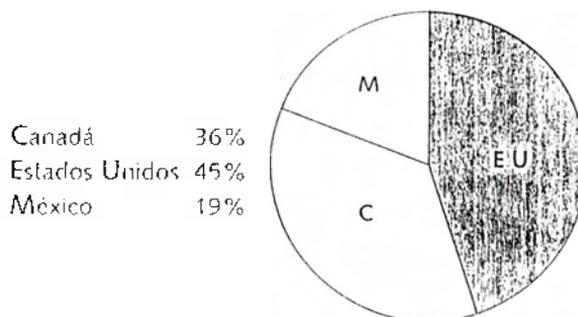
Exportaciones intra-MCCA



Exportaciones intra-MERCOSUR



Exportaciones intra-TLCAN



Fuente: DATAINTAL; RID.

EXPORTACIONES INTRA-HEMISFÉRICAS POR DESTINOS, 1997 (1)

(Variación porcentual respecto a 1996) (2)

| Destinos | Origen | MERCOSUR | CAN | G - 3 | ALADI | MCCA | AMÉRICA LATINA | TLCAN | TOTAL HEMISFERIO |
|------------------------|--------|----------|------|-------|-------|-------|----------------|-------|------------------|
| MERCOSUR | | 19.6 | 21.5 | 3.9 | 16.6 | -24.4 | 16.6 | 19.4 | 19.0 |
| MERCOSUR+Chile+Bolivia | | 18.0 | 17.4 | 5.0 | 15.3 | 66.6 | 15.4 | 17.3 | 17.2 |
| CAN | | 21.3 | 19.7 | 18.9 | 20.2 | -2.6 | 19.9 | 20.7 | 20.0 |
| G - 3 | | 17.2 | 14.8 | 21.7 | 20.5 | 21.4 | 20.5 | 24.3 | 23.8 |
| ALADI | | 17.6 | 20.3 | 14.9 | 16.8 | 21.4 | 16.8 | 22.0 | 20.9 |
| MCCA | | 21.5 | 41.6 | 38.1 | 29.5 | 16.7 | 23.6 | 19.6 | 20.1 |
| América Latina (3) | | 18.4 | 19.1 | 16.8 | 17.5 | 16.3 | 17.4 | 17.2 | 17.4 |
| CARICOM | | -6.3 | 30.6 | 22.2 | -12.5 | -1.6 | -11.8 | 9.4 | 5.5 |
| TLCAN | | 3.6 | 8.7 | 16.1 | 14.5 | 19.3 | 14.7 | 13.4 | 13.0 |
| Hemisferio Occidental | | 13.2 | 11.8 | 16.1 | 15.1 | 18.1 | 15.2 | 12.9 | 12.9 |
| Mundo | | 9.8 | 10.4 | 14.2 | 12.3 | 15.7 | 12.4 | 10.1 | 10.1 |

(1) Estimadas en base a datos disponibles al 14 de noviembre de 1997

(2) Representa la variación porcentual de datos parciales de 1997 con respecto al mismo periodo de 1996.

(3) Incluye a los países de ALADI, del MCCA y a Panamá

Fuente: DATAINTAL; BID

EXPORTACIONES INTRA-HEMISFÉRICAS POR DESTINOS, 1997 (1)

(Millones US\$)

| Destinos | Origen | MERCOSUR | CAN | G - 3 | ALADI | MCCA | AMÉRICA LATINA | TLCAN | TOTAL HEMISFERIO |
|------------------------|--------|----------|--------|---------|---------|--------|----------------|-----------|------------------|
| MERCOSUR | | 20.339 | 1.995 | 2.690 | 25.506 | 20 | 25.527 | 25.344 | 49.550 |
| MERCOSUR+Chile+Bolivia | | 24.434 | 2.973 | 3.848 | 31.593 | 88 | 31.684 | 31.150 | 60.750 |
| CAN | | 3.799 | 5.523 | 5.595 | 11.919 | 89 | 12.032 | 17.812 | 28.359 |
| G - 3 | | 2.838 | 3.668 | 3.854 | 8.315 | 254 | 8.588 | 85.141 | 92.615 |
| ALADI | | 28.185 | 8.997 | 9.898 | 44.045 | 389 | 44.533 | 120.322 | 161.332 |
| MCCA | | 296 | 852 | 1.768 | 2.289 | 1.839 | 4.163 | 8.681 | 11.786 |
| América Latina (2) | | 28.881 | 10.795 | 12.987 | 48.313 | 2.507 | 50.915 | 130.716 | 176.468 |
| CARICOM | | 152 | 736 | 932 | 1.110 | 42 | 1.155 | 4.893 | 5.831 |
| TLCAN | | 13.373 | 23.572 | 112.781 | 133.145 | 5.009 | 138.483 | 490.410 | 535.627 |
| Hemisferio Occidental | | 41.372 | 34.479 | 126.268 | 180.586 | 7.354 | 188.335 | 554.210 | 643.900 |
| Mundo | | 82.267 | 49.839 | 142.445 | 254.967 | 10.432 | 265.985 | 1.006.666 | 1.166.644 |

(1) Estimadas en base a datos disponibles al 14 de noviembre de 1997

(2) Incluye a los países de ALADI, del MCCA y a Panamá

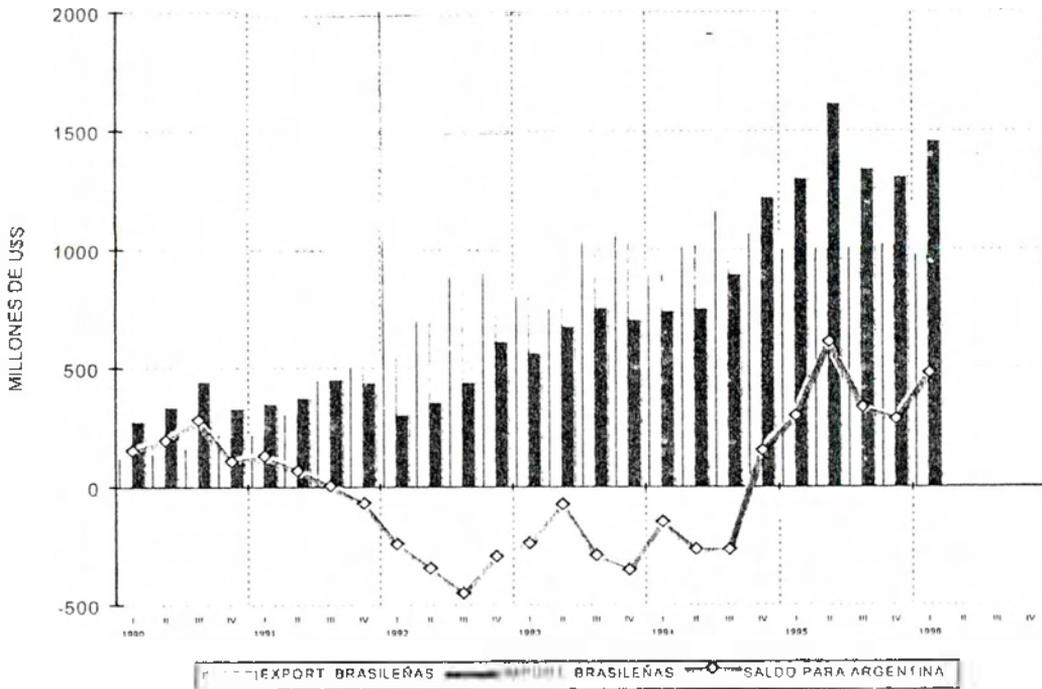
Fuente: DATAINTAL; BID

GRAFICOS

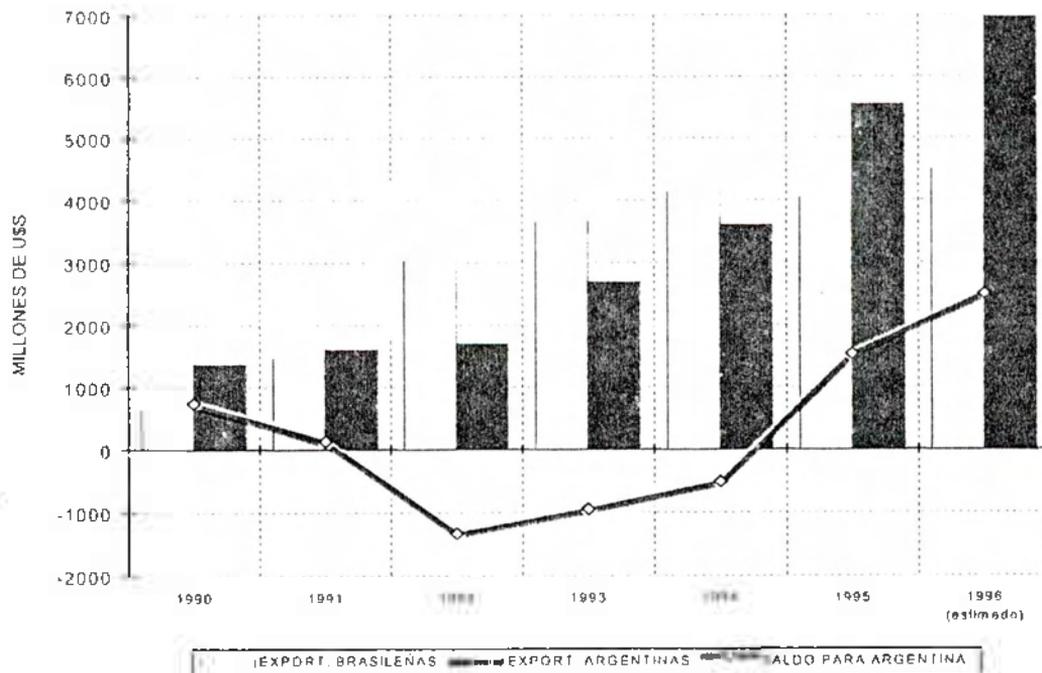
- G^o1/3. Balanza Comercial AR - BR, Evolución de Exportaciones y Comercio AR.
- G^o4. MERCOTREN.
- G^o5. Canal Tamengo.
- G^o6. Perfil Topográfico de Bolivia.
- G^o7. Corredores Viales Bolivianos.
- G^o8. Proyecto Ferroviario de BR
- G^o9. Proyecto FERROESTE S.A.
- G^o10. Secciones de Peaje en la HPP.
- G^o11. Traza del Puente Buenos Aires - Colonia.
- G^o12. Complejo ROSAFE.
- G^o13. Esquema Transposición de ITAIPU
- G^o14. Esquema flujos de Carga en la HPP.
- G^o15. Esquema flujos de Carga en la HTP.
- G^o16. Red Vial del MERCOSUR.
- G^o17. Red ferroviaria del MERCOSUR
- G^o18. Terminales HTP en el río TIETE
- G^o19. Consorcio del Corredor Atlántico del MERCOSUR
- G^o20. Distribución Económica Poblacional del MERCOSUR
- G^o21. Comparativa Fletes Marítimos para graneles desde: EE.UU., Brasil y Plata.
- G^o22. Comparativa Fletes y Capacidad de Transporte: Terrestre y Fluvio-marítimo.
- G^o23. Corredores Interoceánicos del cono Sur.
- G^o24. La Revolución de los Alimentos
- G^o25. Efecto: *Squat* en la HPP.

G^o1. BALANZA COMERCIAL AR - BR.

BALANZA COMERCIAL ARGENTINO-BRASILEÑA,
TRIMESTRAL - 1990/1996.

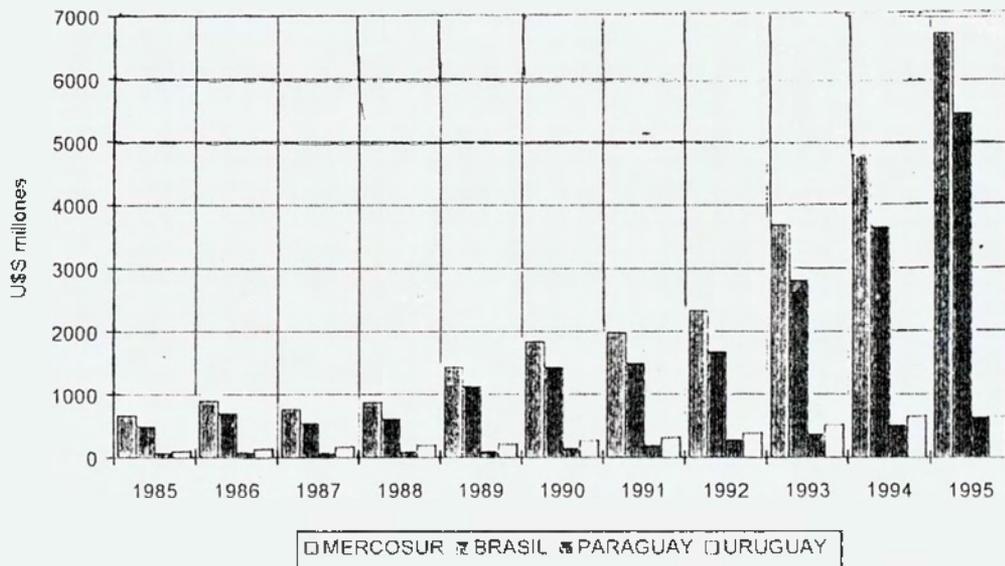


BALANZA COMERCIAL ARGENTINO-BRASILEÑA,
ANUAL - 1990/1996.



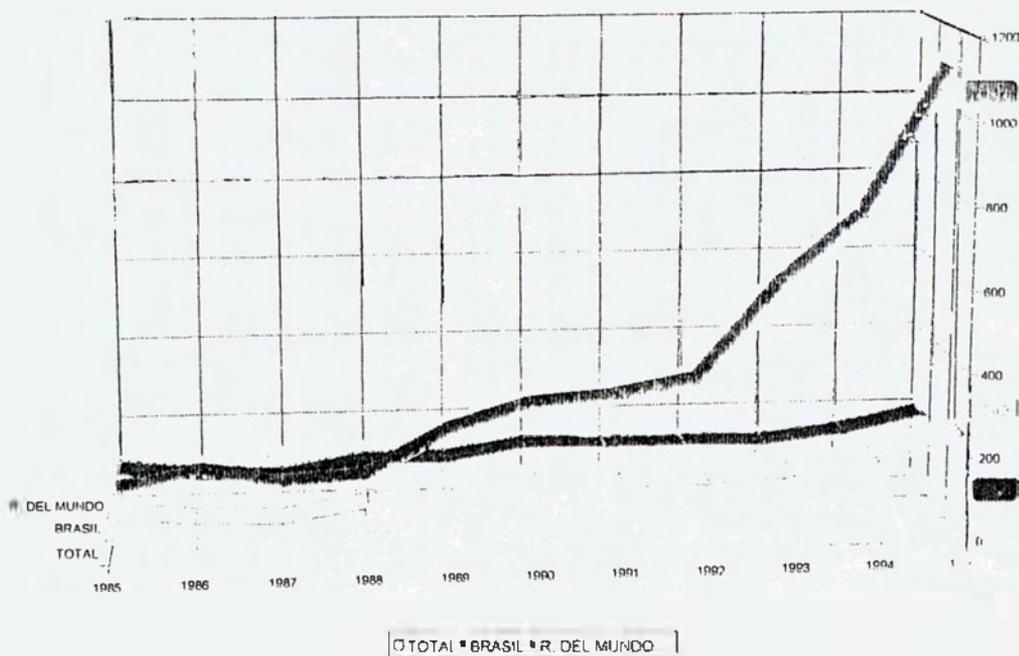
Gº2. EVOLUCION EXPORTACIONES DESDE AR.

EXPORTACIONES ARGENTINAS AL MERCOSUR - 1985-1995



Fuente: Embajada Argentina en Brasil, en base a datos INDEC.

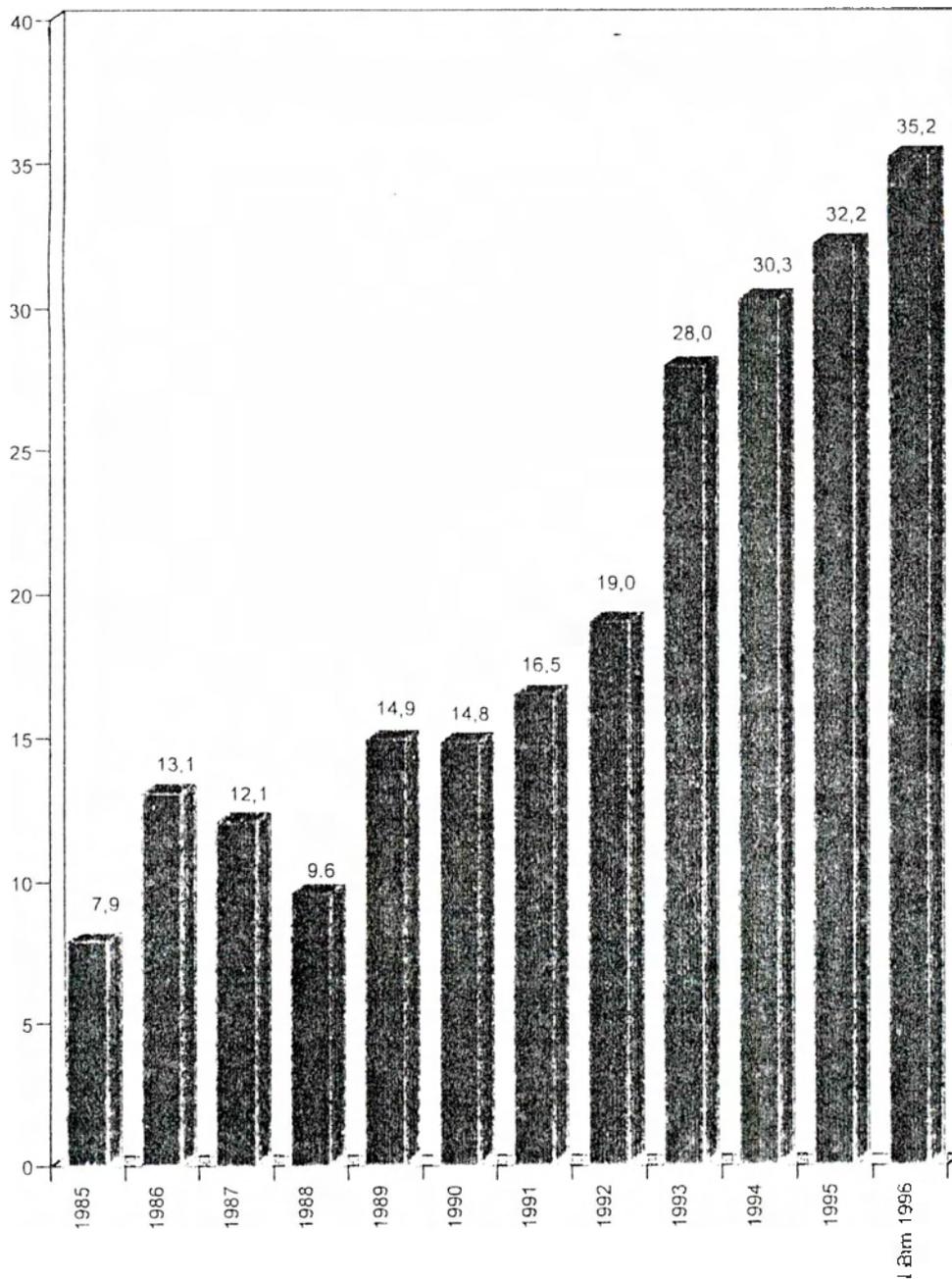
EVOLUCIÓN EXPORTACIONES ARGENTINAS, 1985/1995 (Base 1985 = 100)



Fuente: Embajada Argentina en Brasil, en base a datos C E I.

Gº3. COMERCIO EXTERIOR AR.

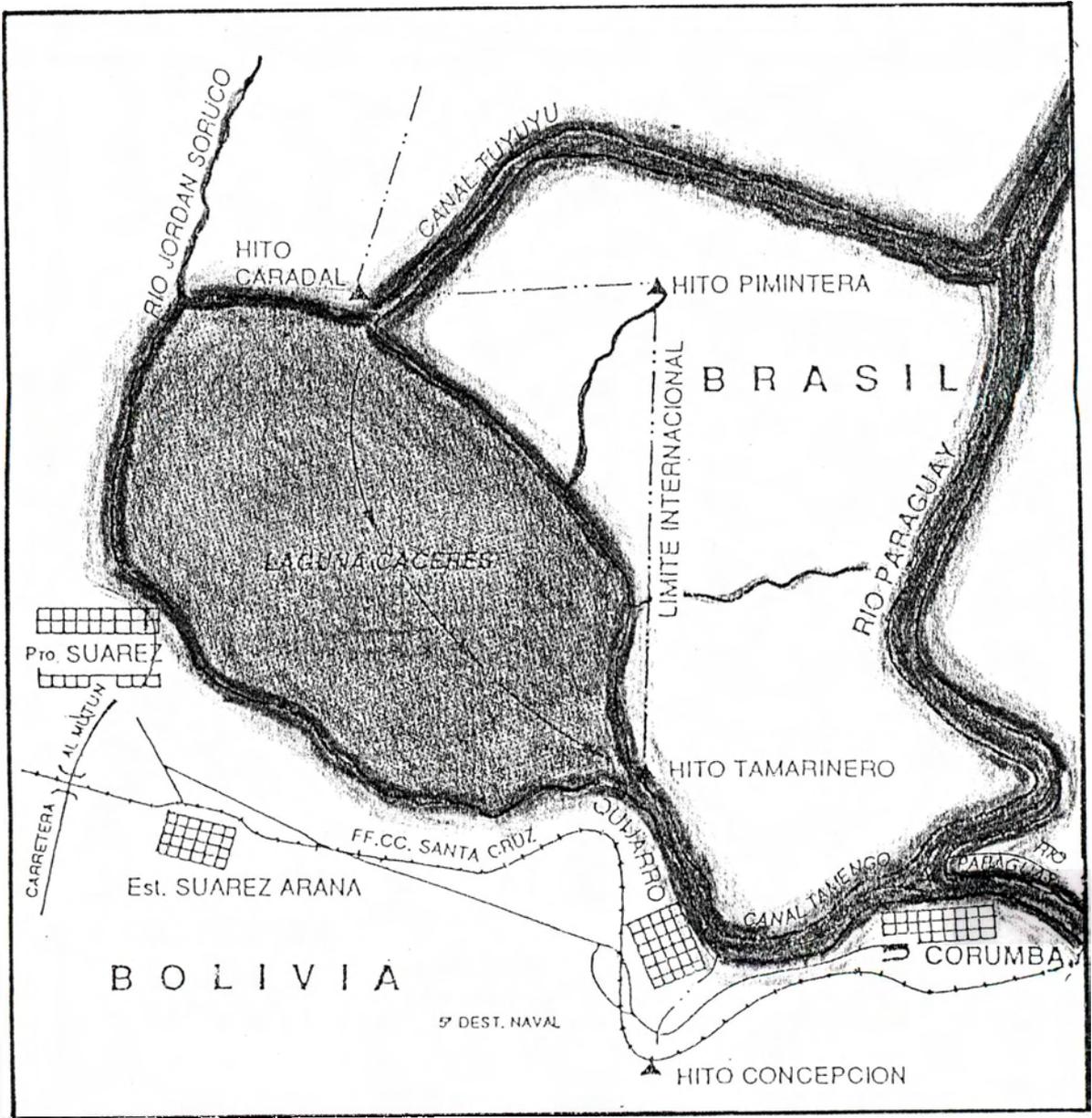
COMERCIO EXTERIOR ARGENTINO - EXPORTACIONES AL MERCOSUR
RESPECTO AL TOTAL EXPORTADO (EN %, 1985-1996)



Fuente: Embajada Argentina en Brasil, en base a datos CEI.

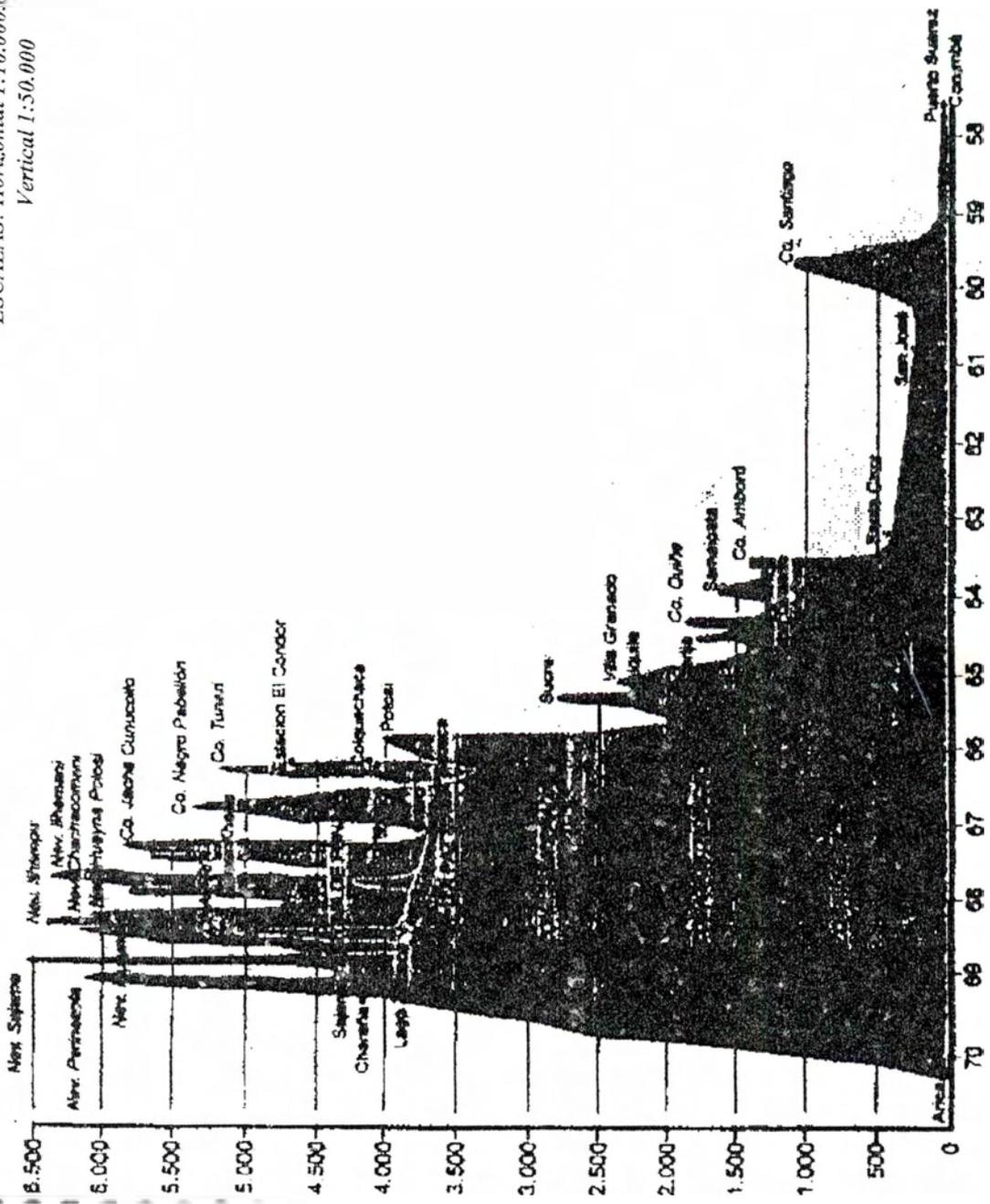


G^o5. CANAL TAMENGO



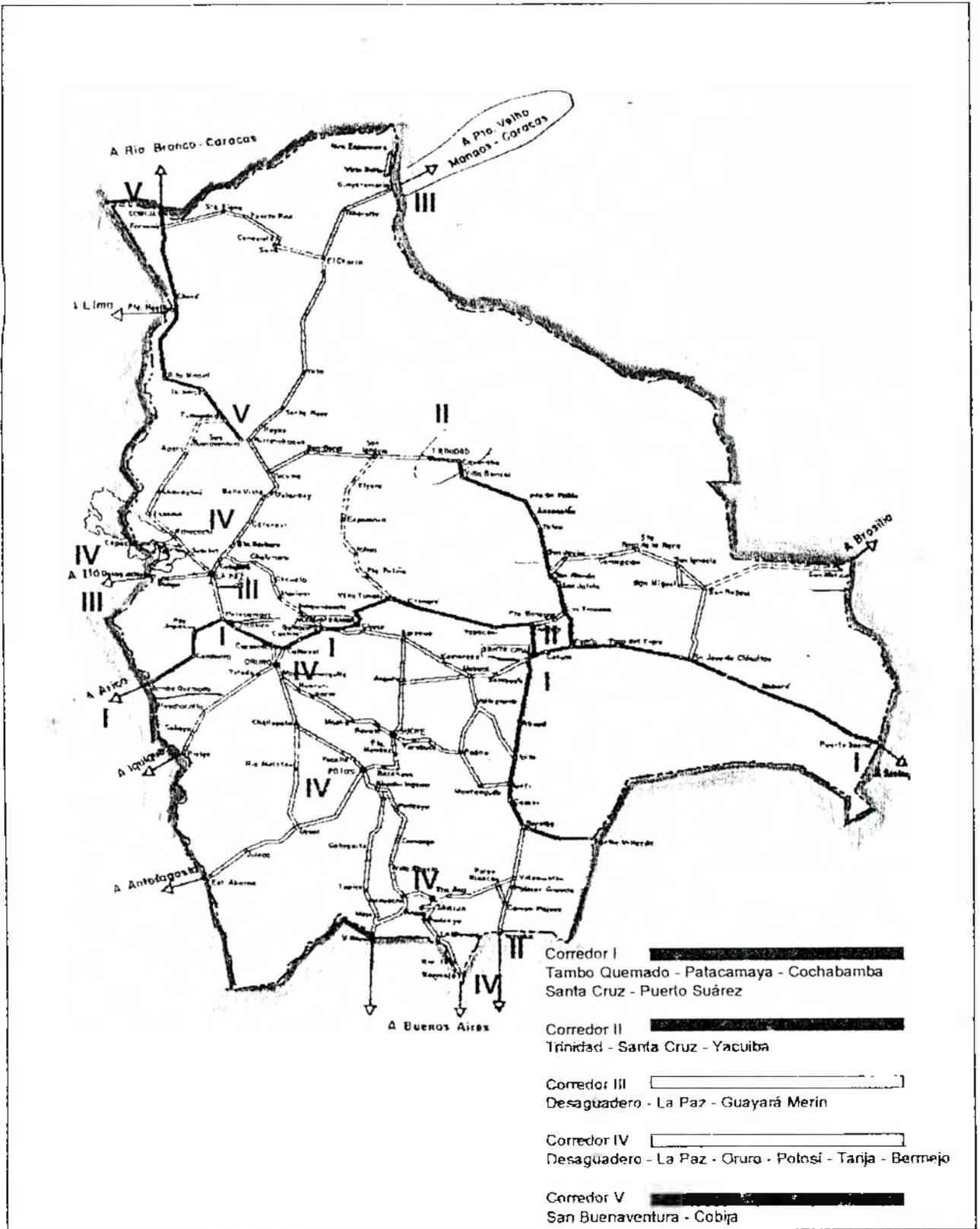
PERFIL DEL TERRITORIO DE BOLIVIA

ESCALAS: Horizontal 1:10.000.000
Vertical 1:50.000



G^o6. PERFIL TOPOGRAFICO DE BO.

CORREDORES BOLIVIANOS



G^o7. CORREDORES VIALES BOLIVIANOS

RED FERROVIARIA BRASILEIRA

SOB NOVA DIREÇÃO

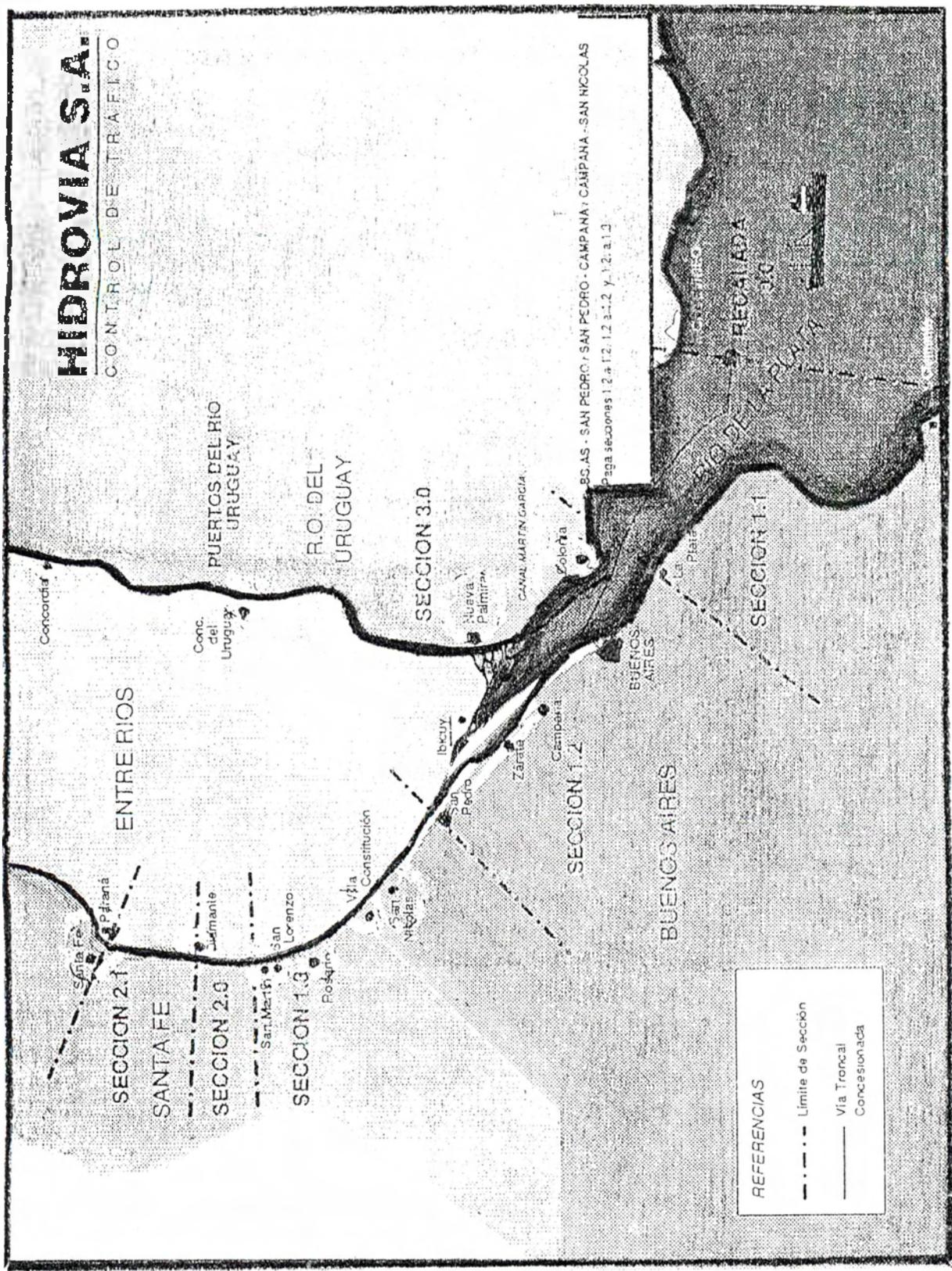
Privatização das ferrovias brasileiras contra uma base frágil com lesões da malha Nordeste



Gº 8 PROYECTO FERROVIARIO DE BR

HIDROVIA S.A.

CONTROL DE TRAFICO



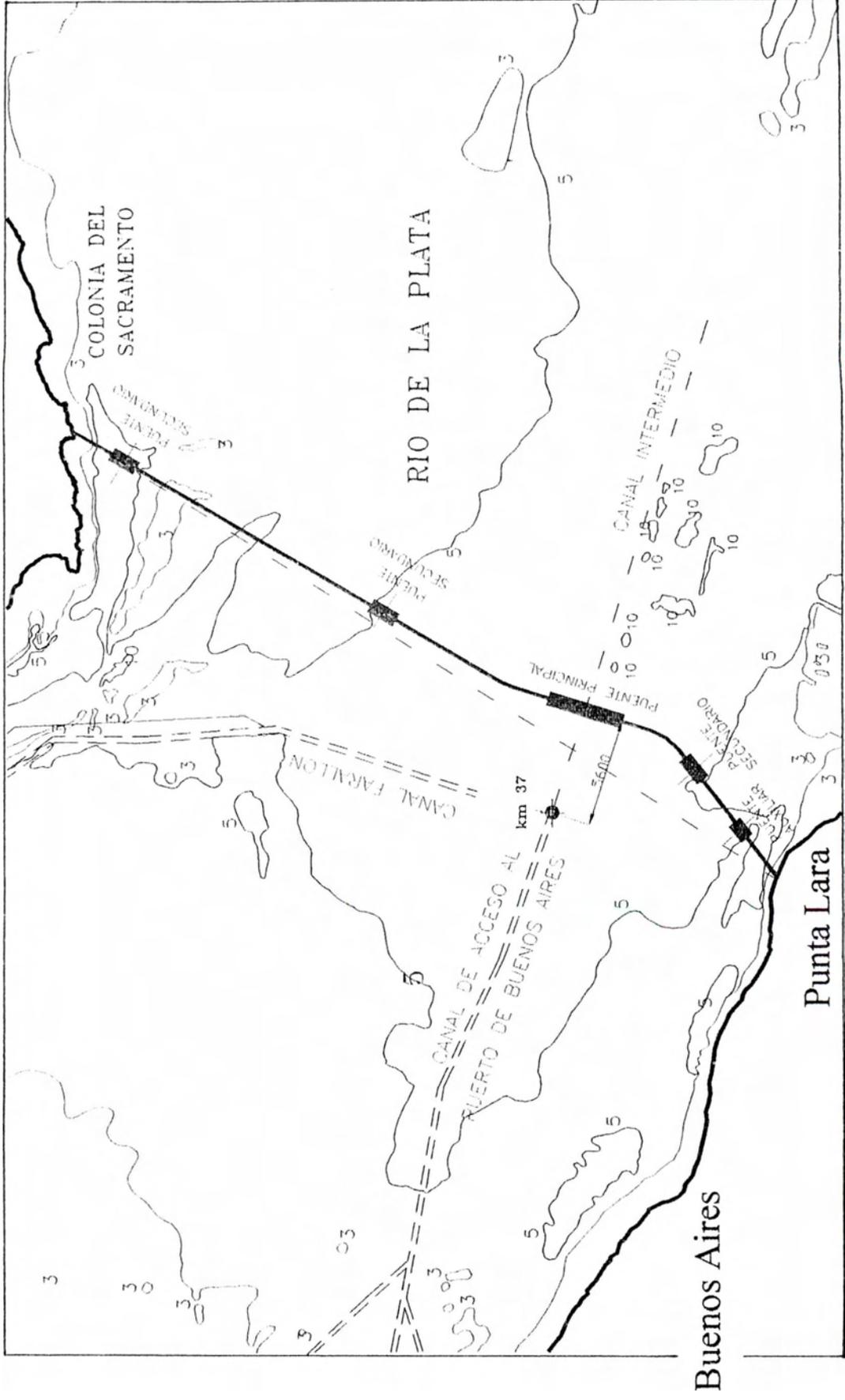
REFERENCIAS

- Límite de Sección
- Via Troncal Concesionada

BC.AS. - SAN PEDRO - SAN PEDRO - CAMPANA - SAN NICOLAS
Paga secciones 1.2, 1.2.1, 2 y 1.2.1.1, 2

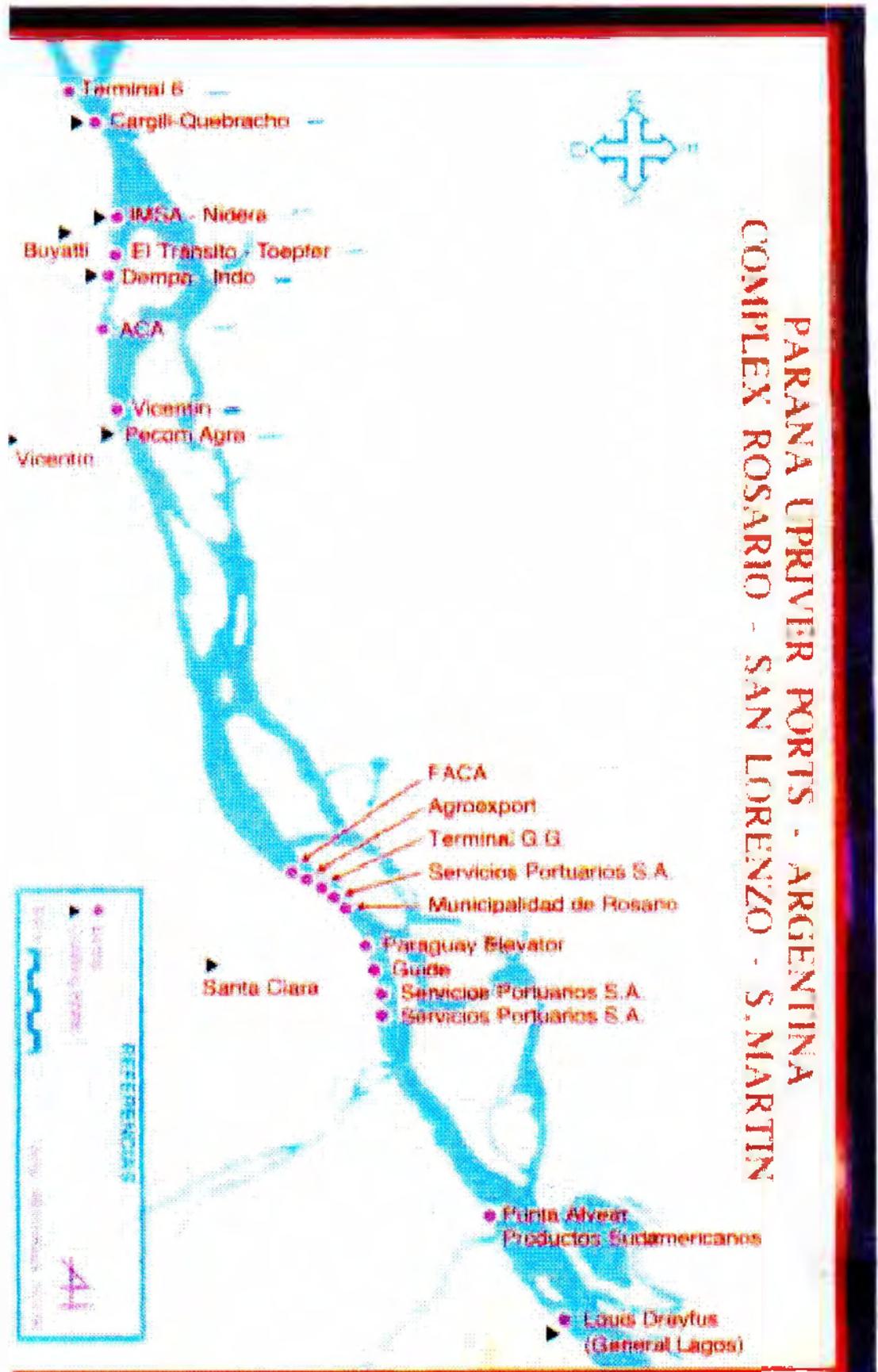
G°10. SECCIONES DE PEAJE EN LA HPP.

Ubicación de la traza y de los puentes principal y secundarios

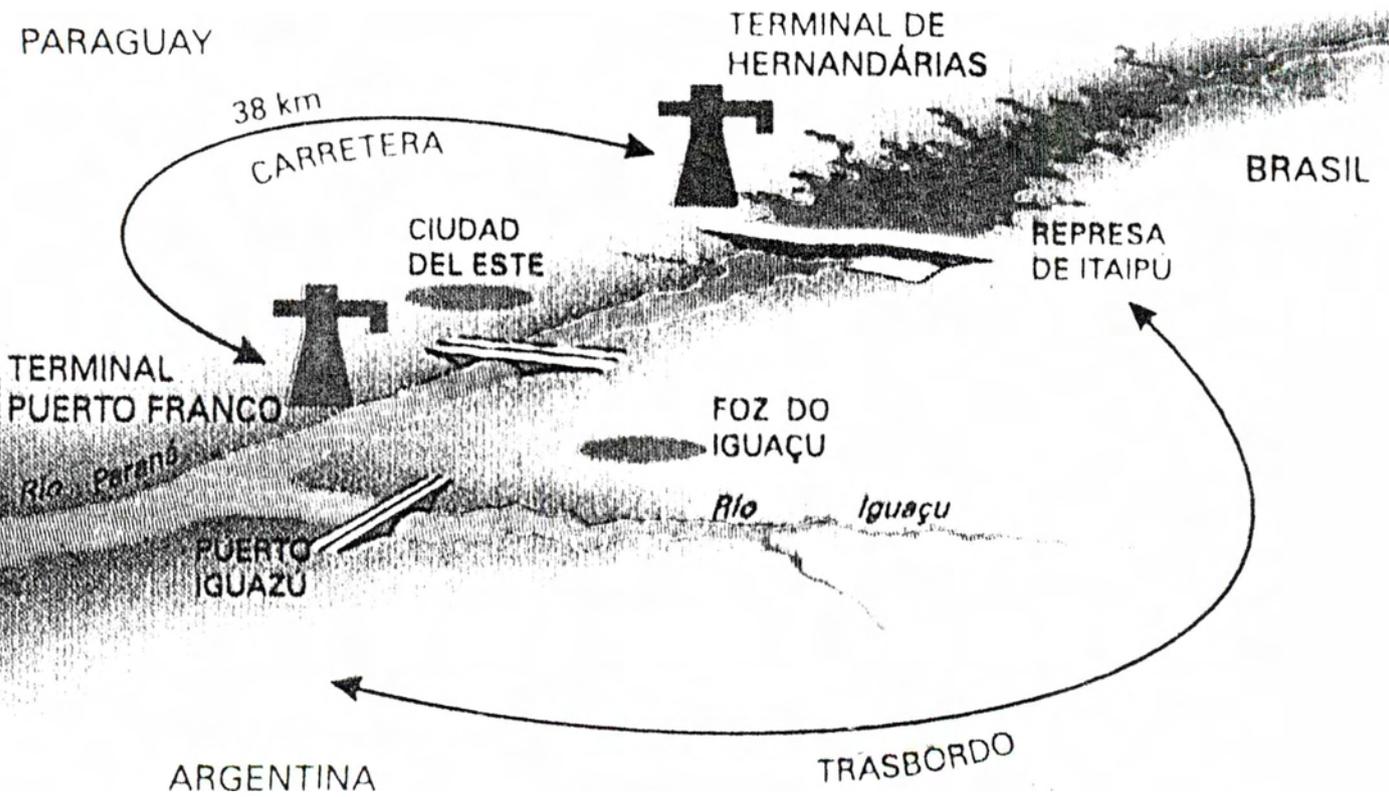


№11. TRAZA EL PUENTE BUENOS AIRES - COLONIA

**PARANA UPPER PORTS - ARGENTINA
 COMPLEX ROSARIO - SAN LORENZO - S. MARTIN**

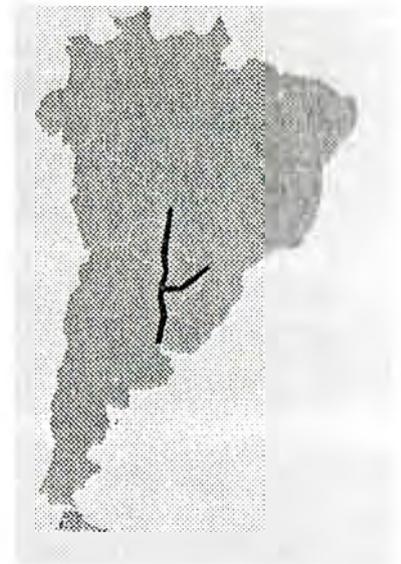
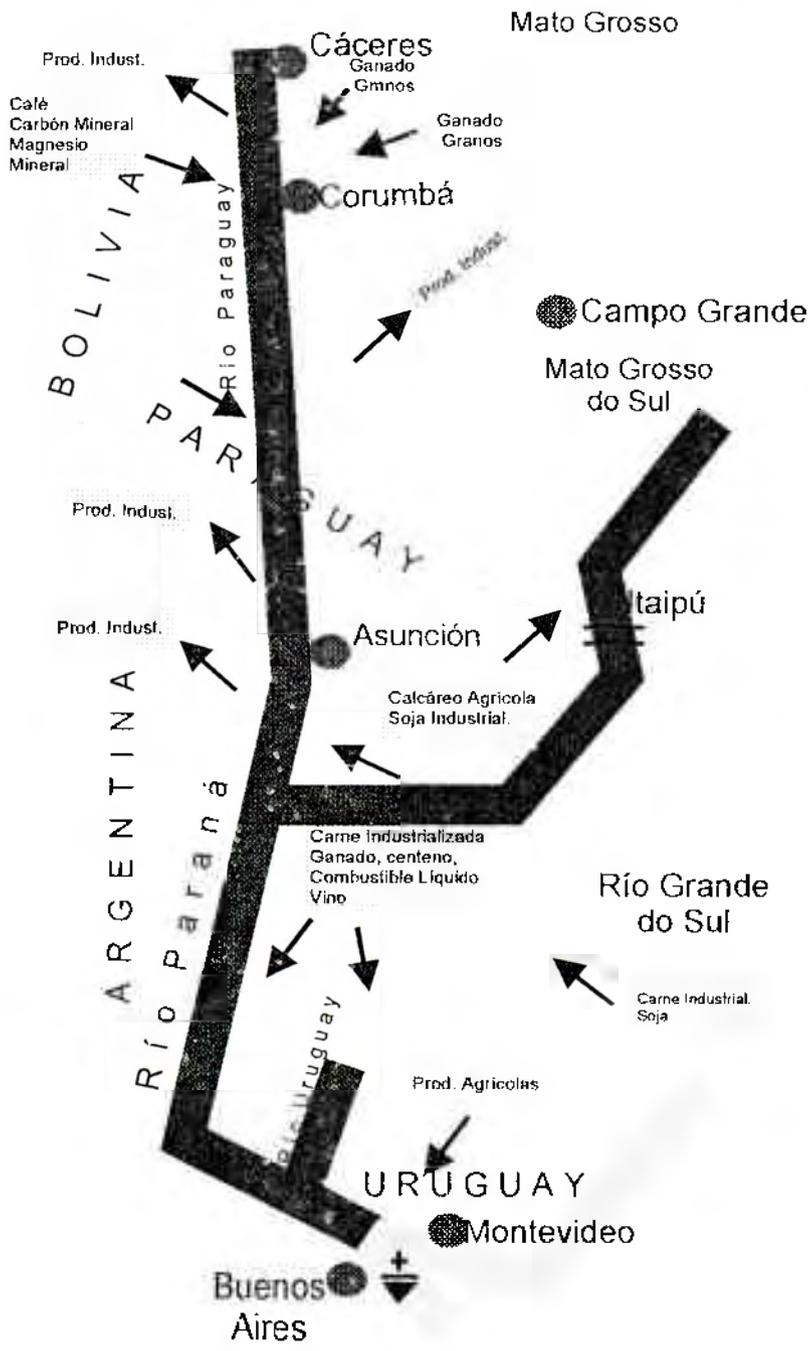


G°13. ESQUEMA TRANSPOSICION DE ITAIPU

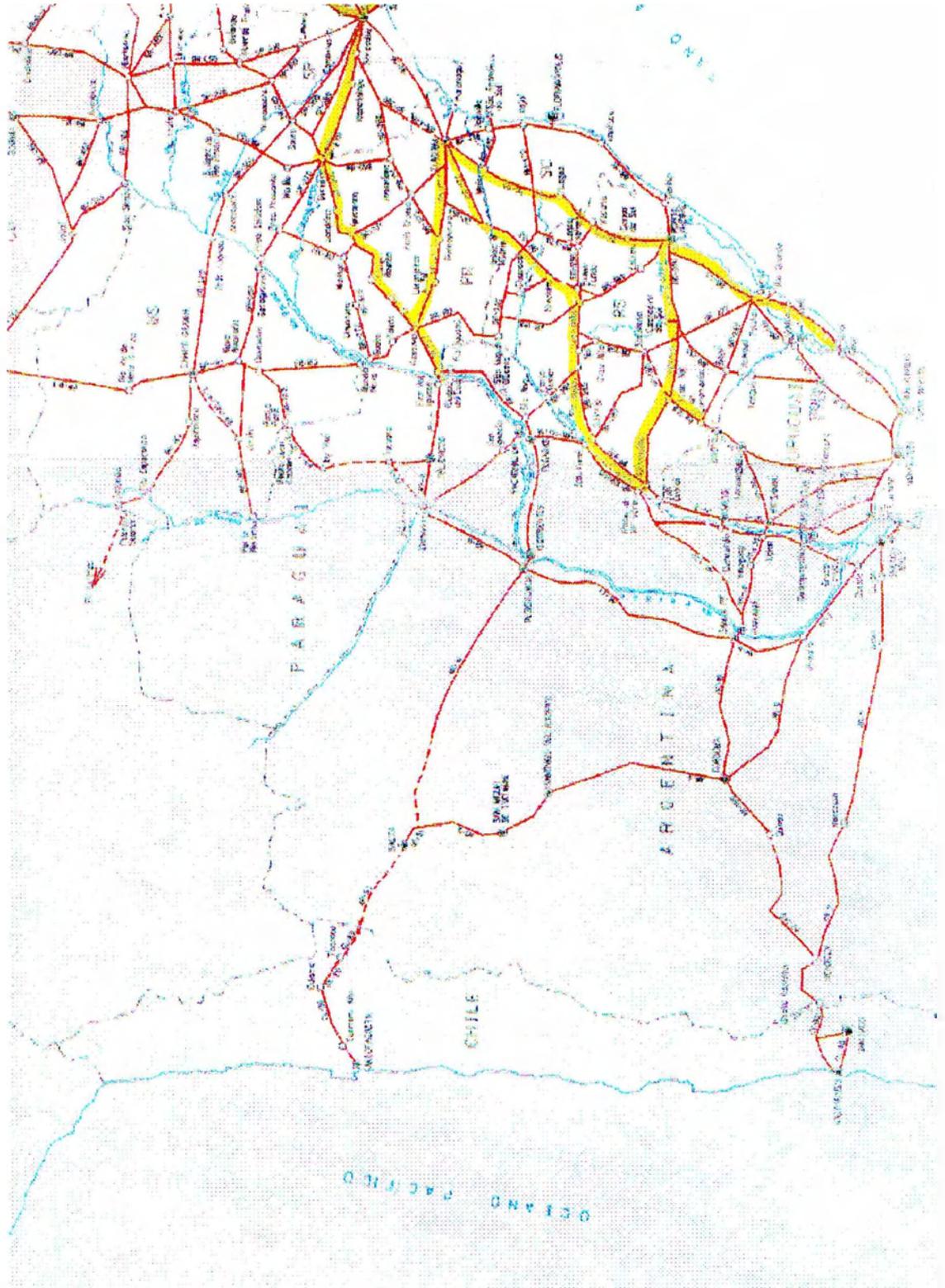


ESQUEMA DE TRANSPOSICIÓN DE ITAIPU

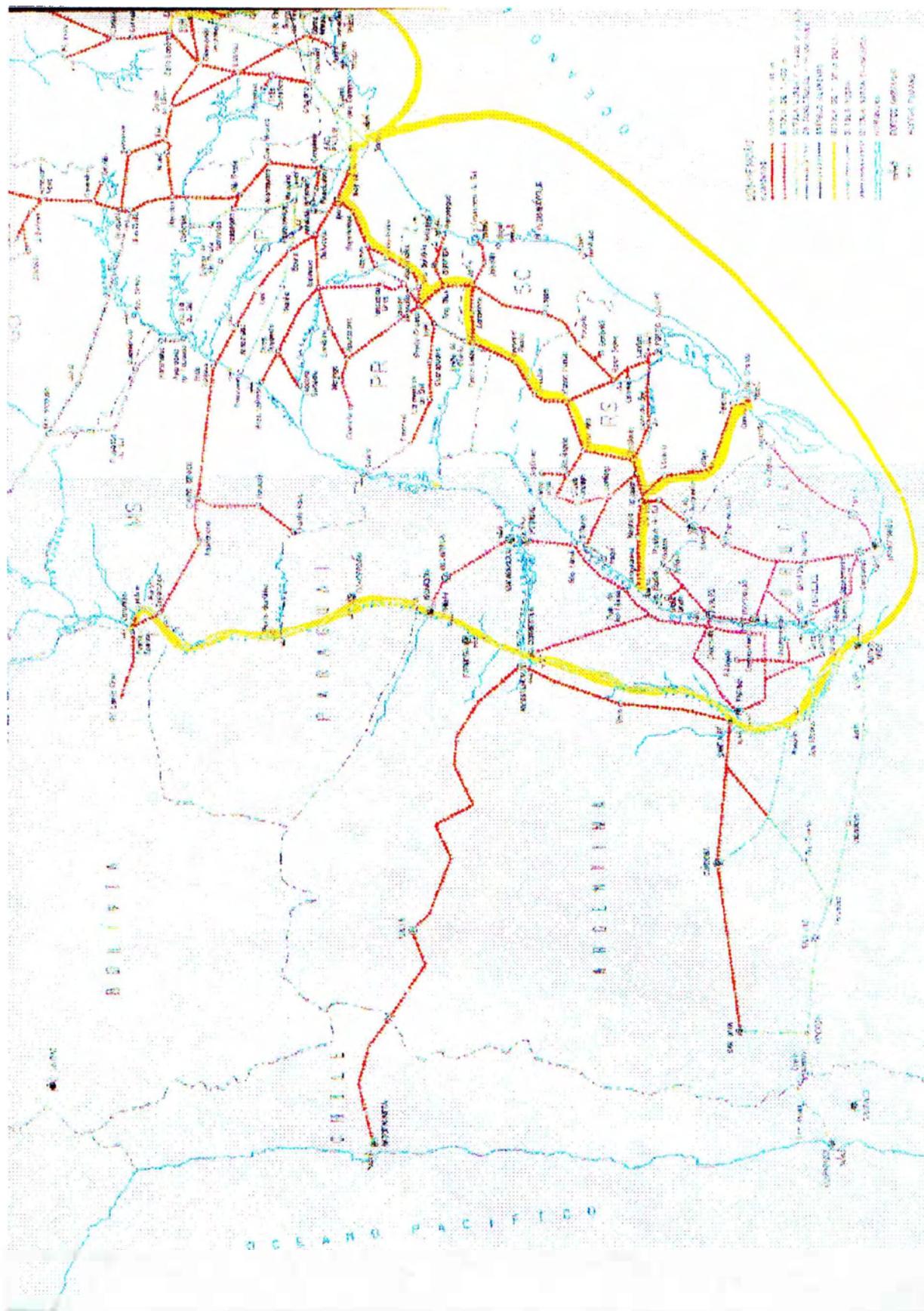
Gº14. ESQUEMA FLUJOS DE CARGA EN LA HPP



G° 16. RED VIAL DEL MERCOSUR

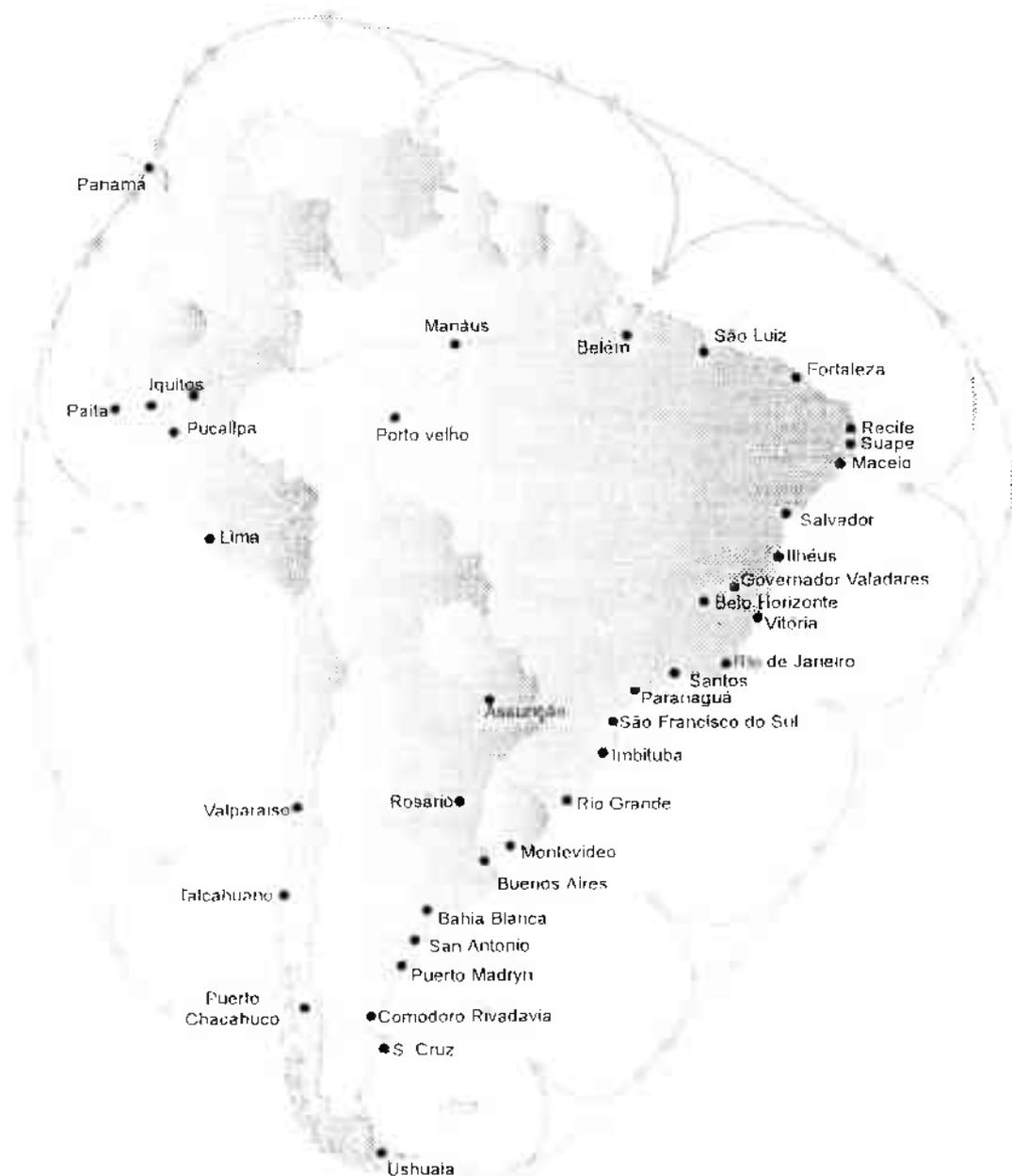


G° 17. RED FERROVIARIA DEL MERCOSUR



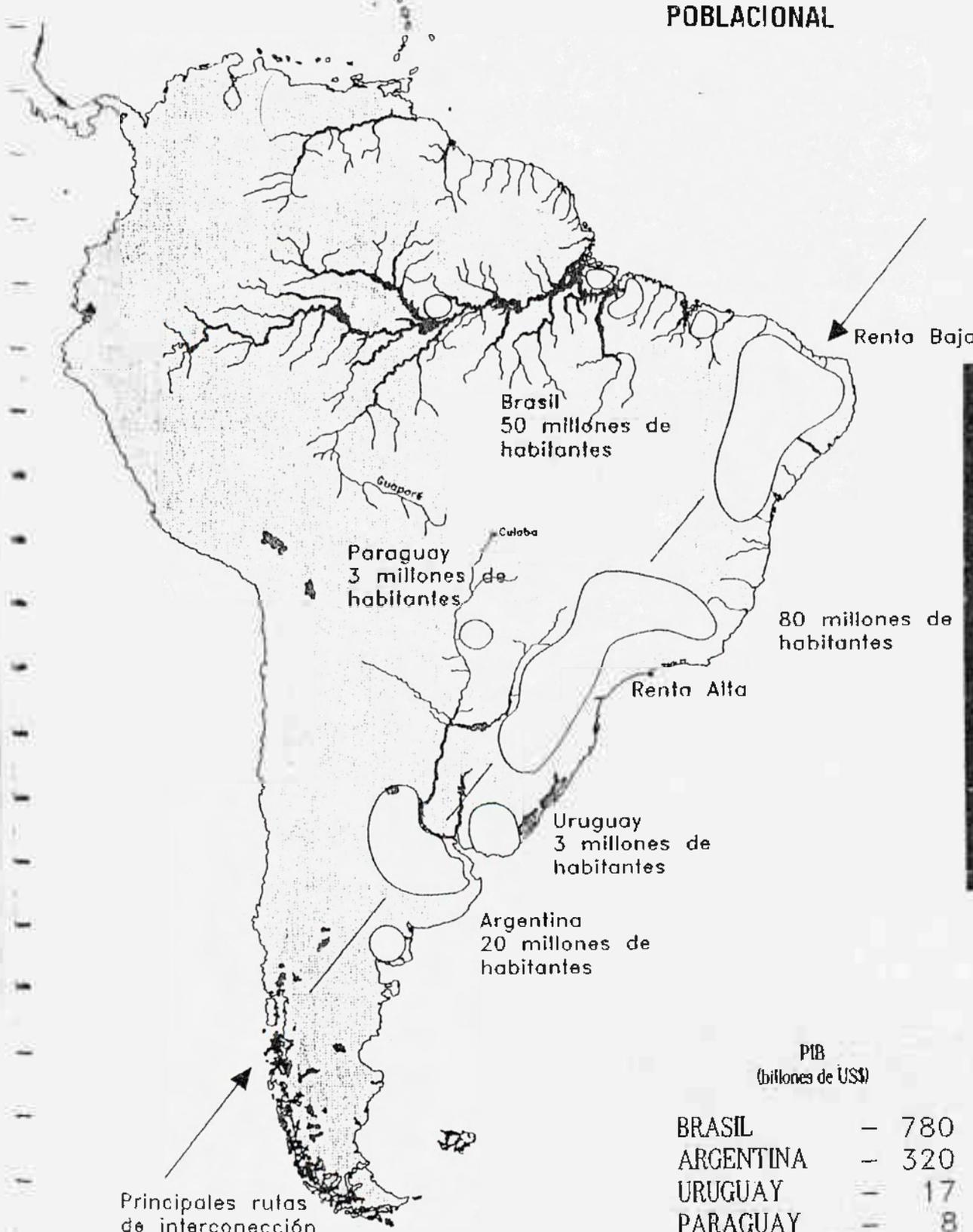


Consortio del Corredor Atlántico del Mercosur



MERCOSUR

G°20. DISTRIBUCION ECONOMICA POBLACIONAL

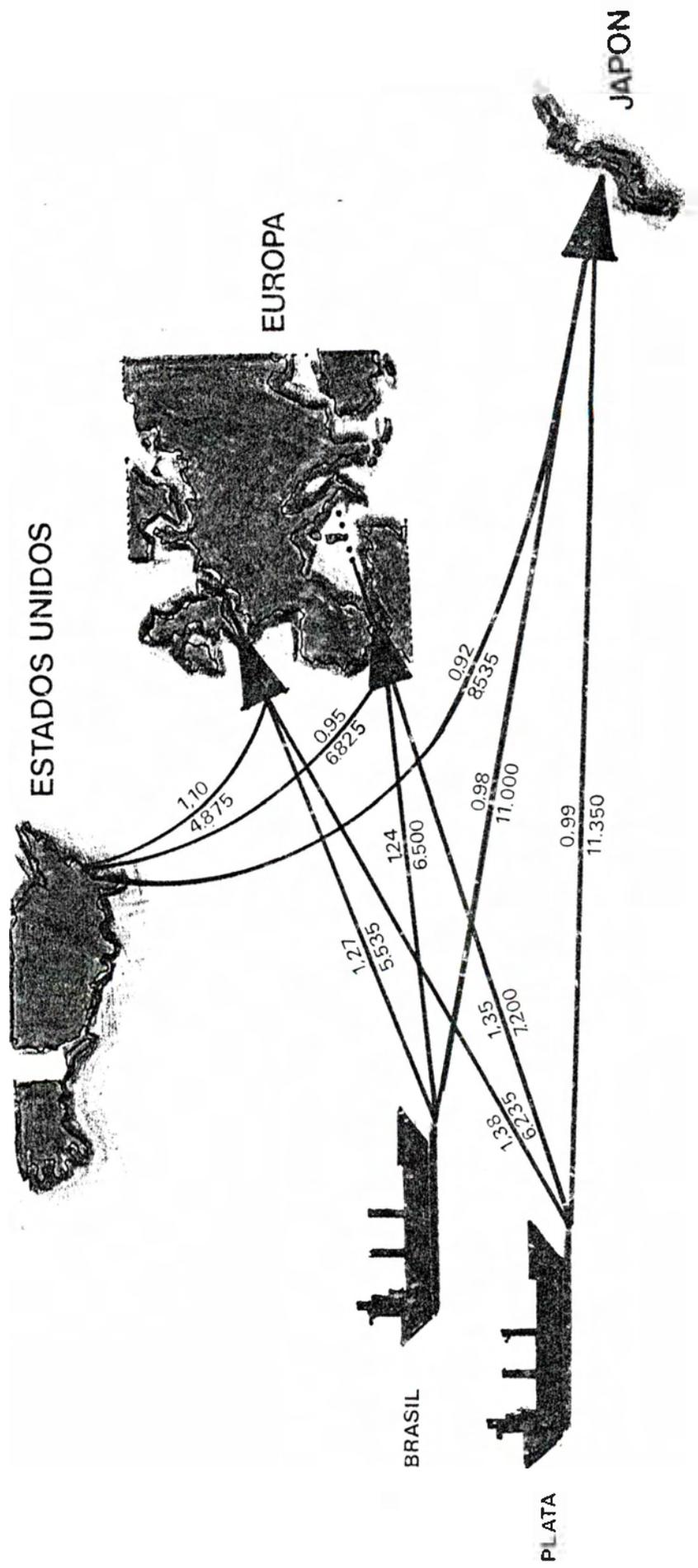


ZONA DE MAYOR CONCENTRACION ECONOMICA-POBLACIONAL

| | PIB (billones de US\$) |
|-----------|---------------------------|
| BRASIL | - 780 |
| ARGENTINA | - 320 |
| URUGUAY | - 17 |
| PARAGUAY | - 8 |

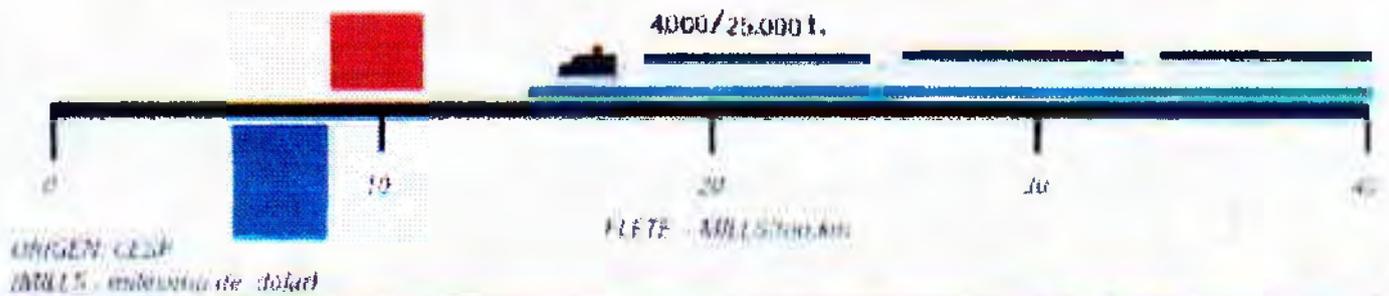
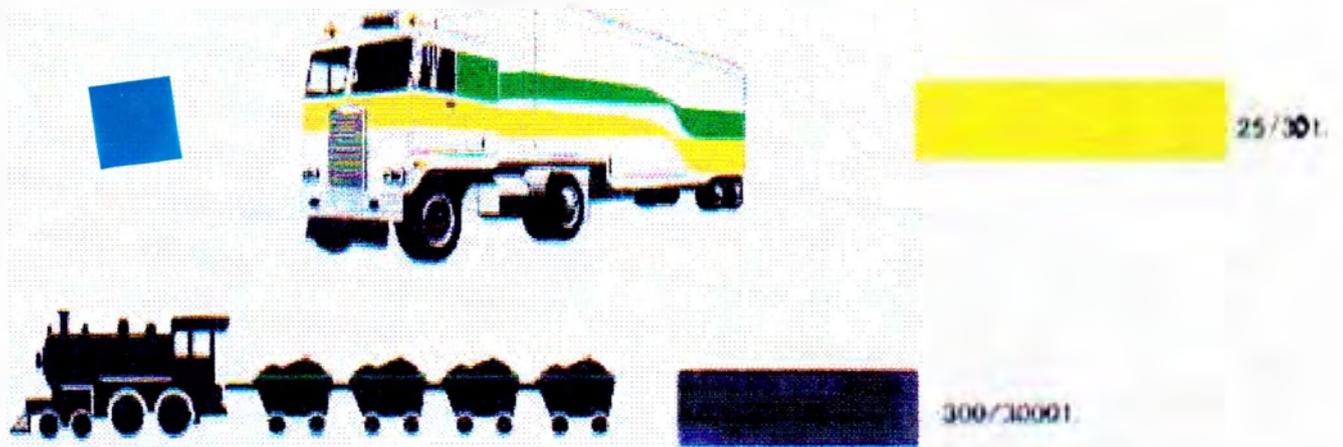
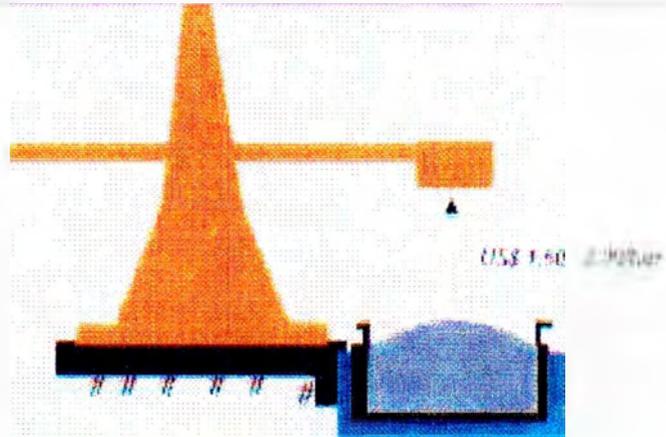
TOTAL 1125

G° 21. COMPARATIVA DE VALORES DE FLETES MARITIMOS
 A LOS MISMOS DESTINOS DESDE DIFERENTES ORIGENES
 EN US\$/tkm. y DISTANCIA EN MILLAS NAUTICAS



Gº 22. COMPARATIVA DE VALORES USUALES DE FLETES Y CAPACIDAD DE TRANSPORTE ENTRE LOS MODOS; TERRESTRE Y FLUVIOMARITIMO

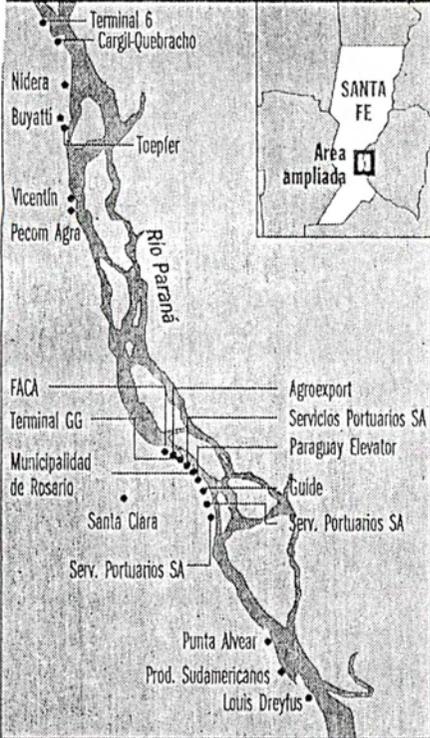
OPERACION DE CARGA Y DESCARGA



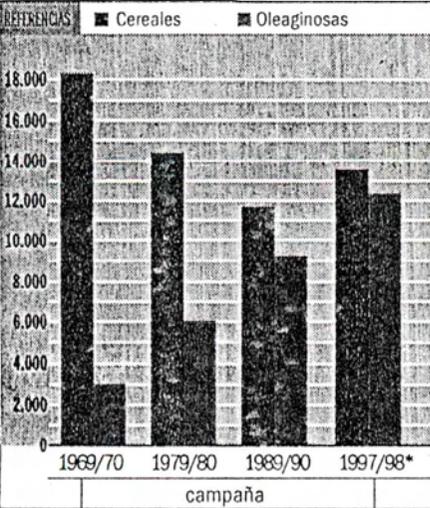
FAJAS USUALES DE FLETE

G°24. LA REVOLUCION DE LOS ALIMENTOS

PUERTOS Y PLANTAS SOBRE EL PARANA

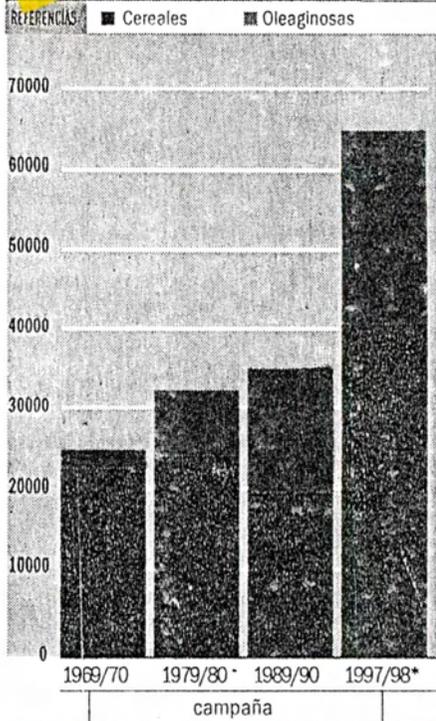


SUPERFICIE SEMBRADA

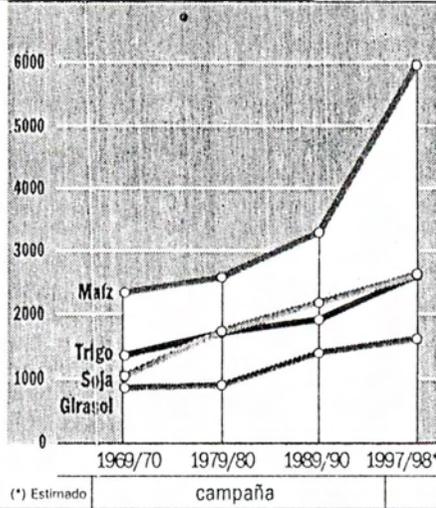


Fuente: SAGPYA

EVOLUCION PRODUCCION GRANARIA



EVOLUCION DEL RENDIMIENTO

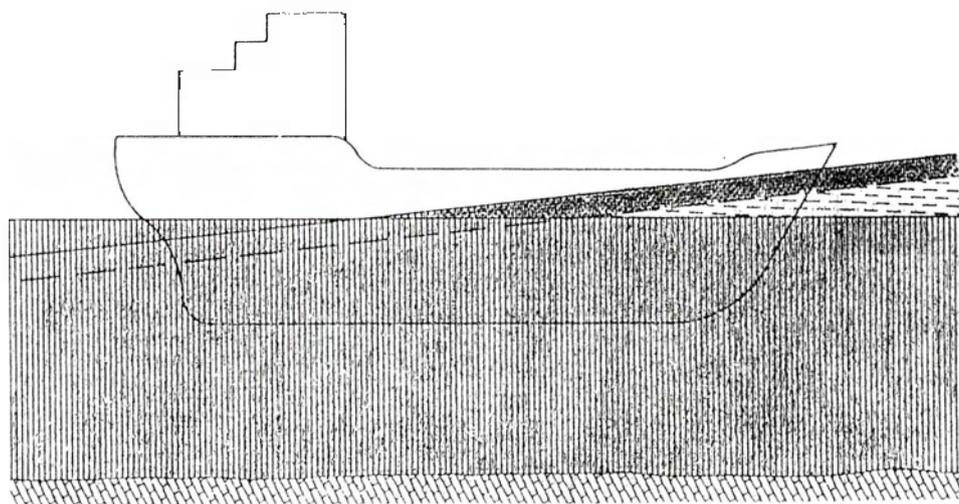


(*) Estimado

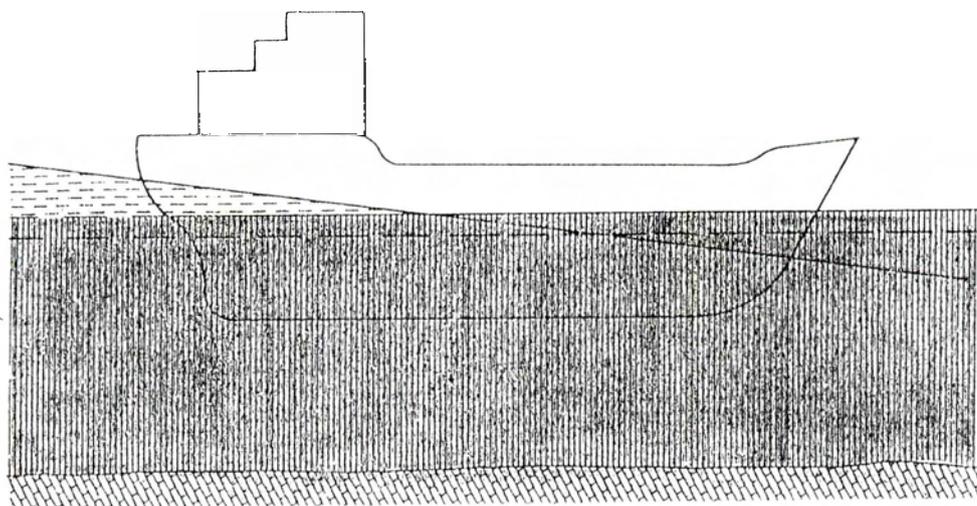
CLARIN

BUQUES GRANELEROS
HUNDIMIENTO Y ASIENTO
POR VELOCIDAD Y BAJO FONDO
CALADOS DINAMICOS O EMPIRICOS O REALES

- 1 EN PUERTO : EVEN KEEL
- 2 NAVEGARA : APROADO Y HUNDIDO



- 1 EN PUERTO : APOPADO
- 2 NAVEGARA : EVEN KEEL Y HUNDIDO

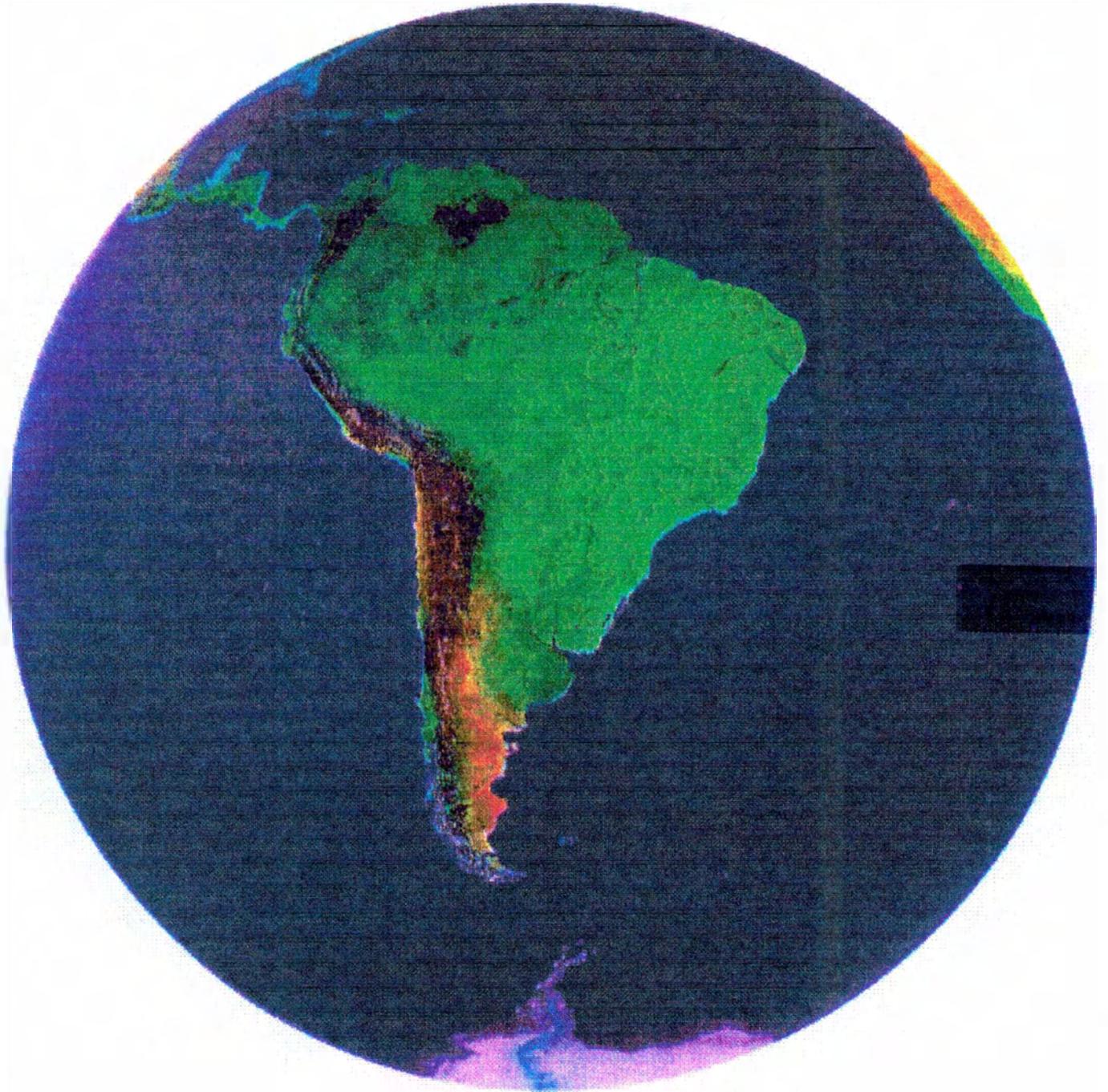


Buques grancleros hundimiento y asiento por velocidad y bajo fondo.

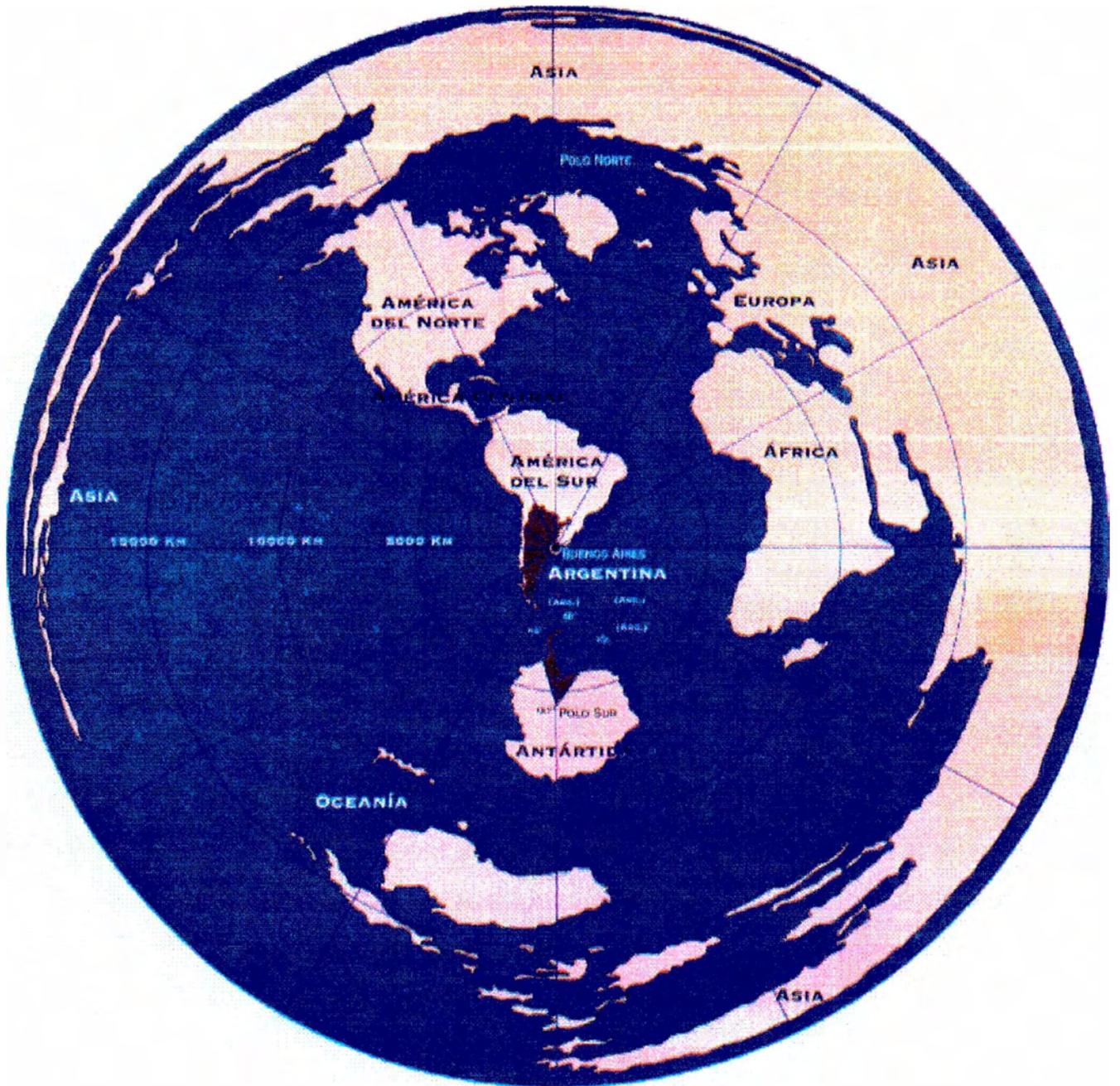
MAPAS

- Mº1. Hemisferio Sudamericano**
- Mº2. Proyección Cenital Equidistante con Centro en Buenos Aires.**
- Mº3. Sistema Hidroviario del MERCOSUR.**
- Mº4. Cuenca del Plata**
- Mº5. Red Fundamental de Transporte de los Países del Cono Sur.**
- Mº6. HPP - HTP.**
- Mº7. Conexiones Cuencas Hidrográficas.**
- Mº8. HPP**
- Mº9. HTP**
- Mº10/11. Brasil en Acción.**
- Mº12/13. Mapa de la “soja”**
- Mº14/15. Corredores Bioceánicos Ferroviarios**
- Mº16. Fletes desde el MERCOSUR al Exterior**
- Mº17. Energía Hidroeléctrica Actual y Potencial en la Cuenca.**

Mº 1. HEMISFERIO SUDAMERICANO

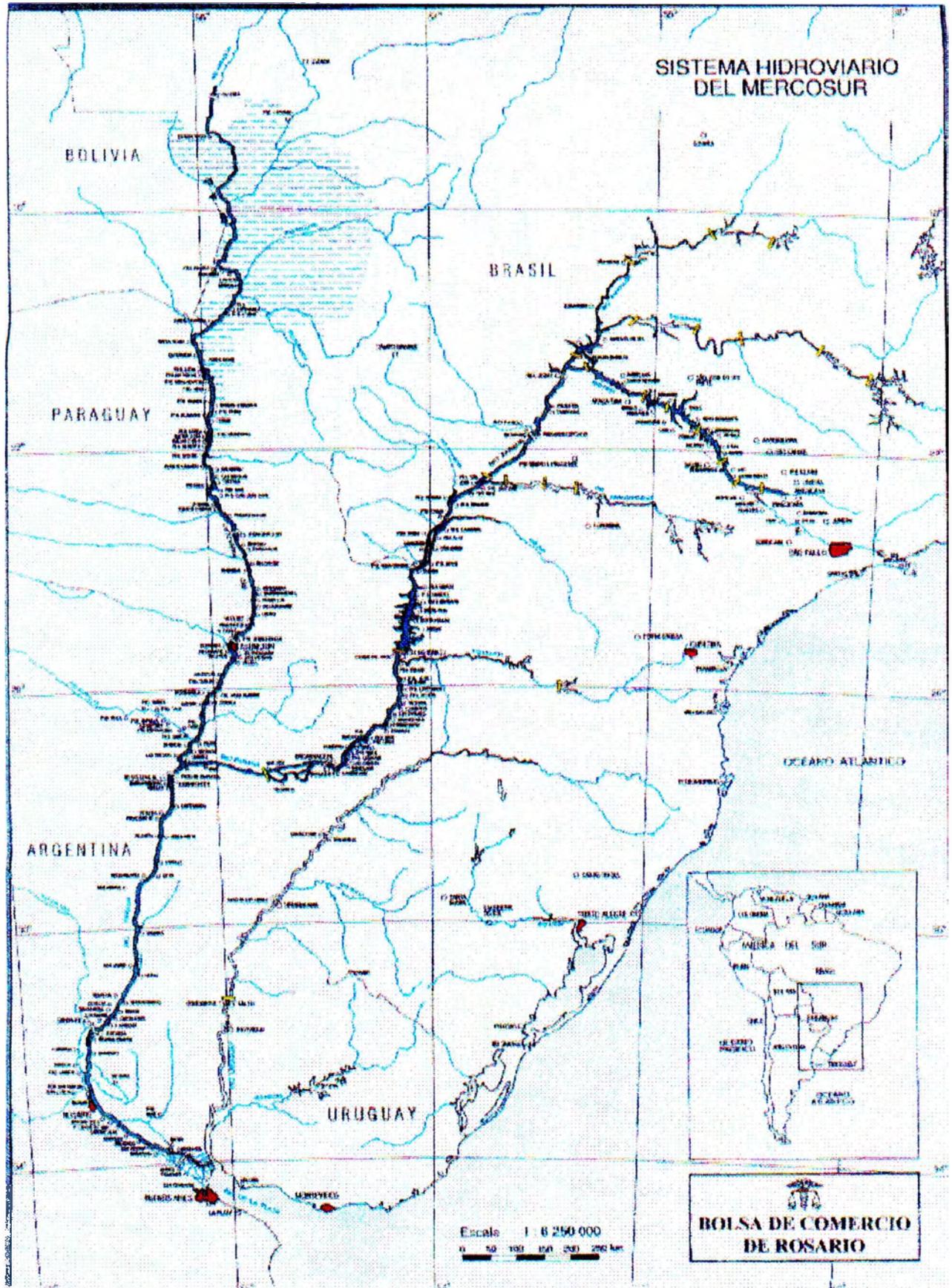


Nº 2. PROYECCION CENTAL EQUIDISTANTE CON CENTRO EN BUENOS AIRES



Mº 3. HIDROVIA HPP - HTP

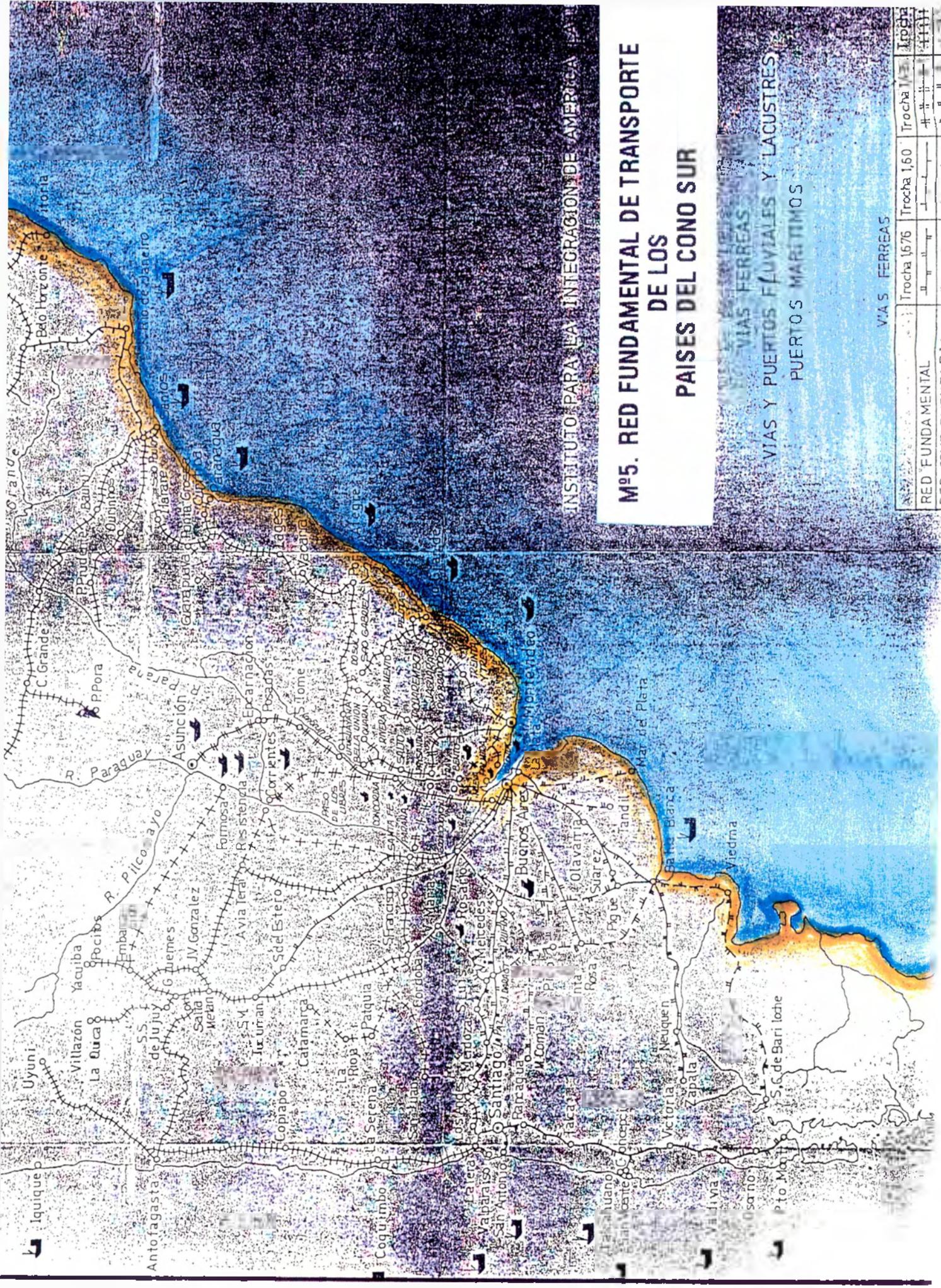
SISTEMA HIDROVIARIO DEL MERCOSUR



Escala 1 : 6 250 000
0 50 100 150 200 250 Km



BOLSA DE COMERCIO DE ROSARIO



INSTITUTO PARA LA INTEGRACION DE AMERICA LATINA

Mº5. RED FUNDAMENTAL DE TRANSPORTE DE LOS PAISES DEL CONO SUR

VIAS FERREAS

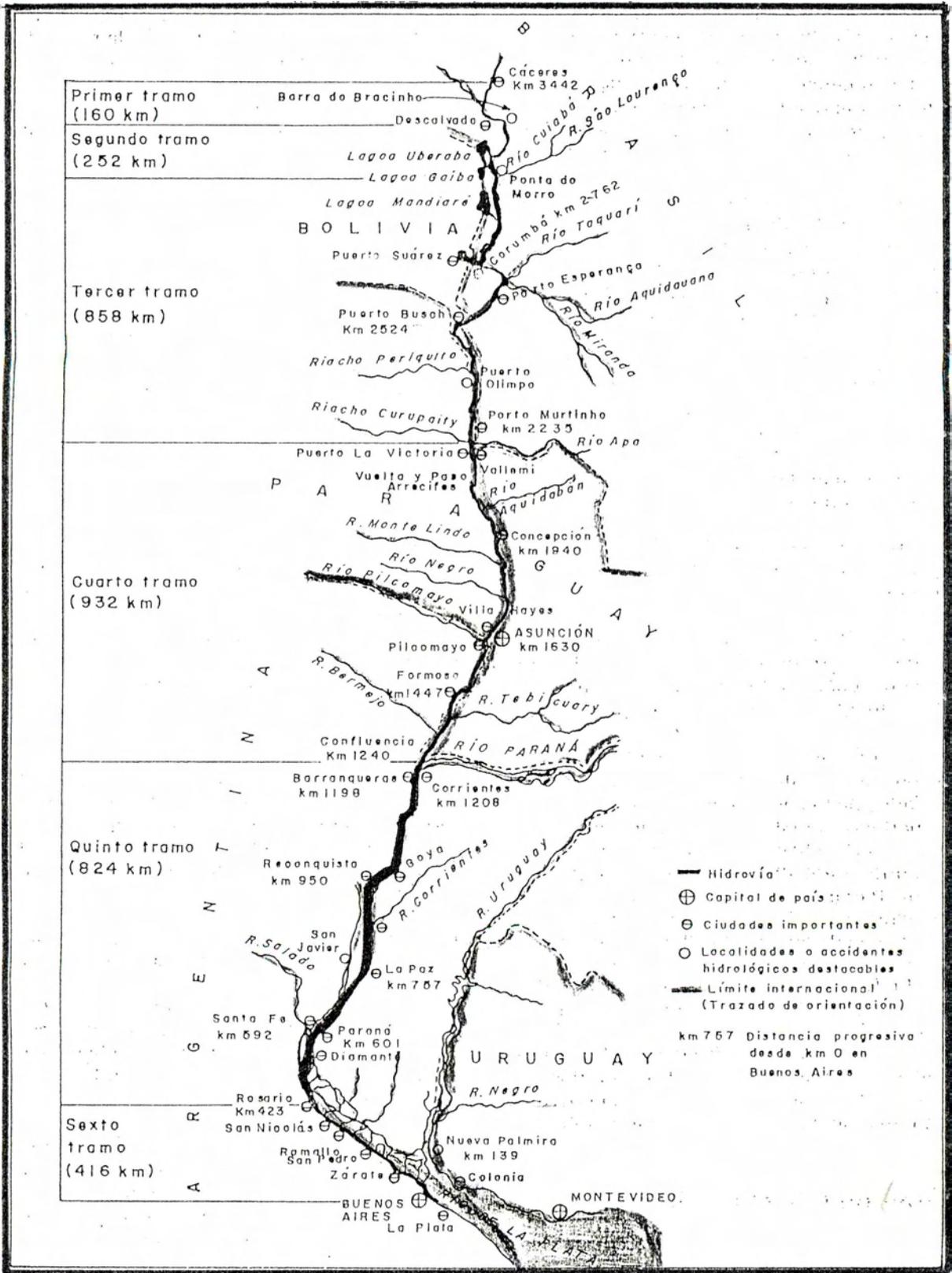
VIAS Y PUERTOS FLUVIALES Y LACUSTRES

PUERTOS MARITIMOS

| RED FUNDAMENTAL | Trocha 1,50 | Trocha 1,60 | Trocha 1,70 | Trocha 1,80 | Trocha 1,90 | Trocha 2,00 |
|-----------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | — | — | — | — | — | — |

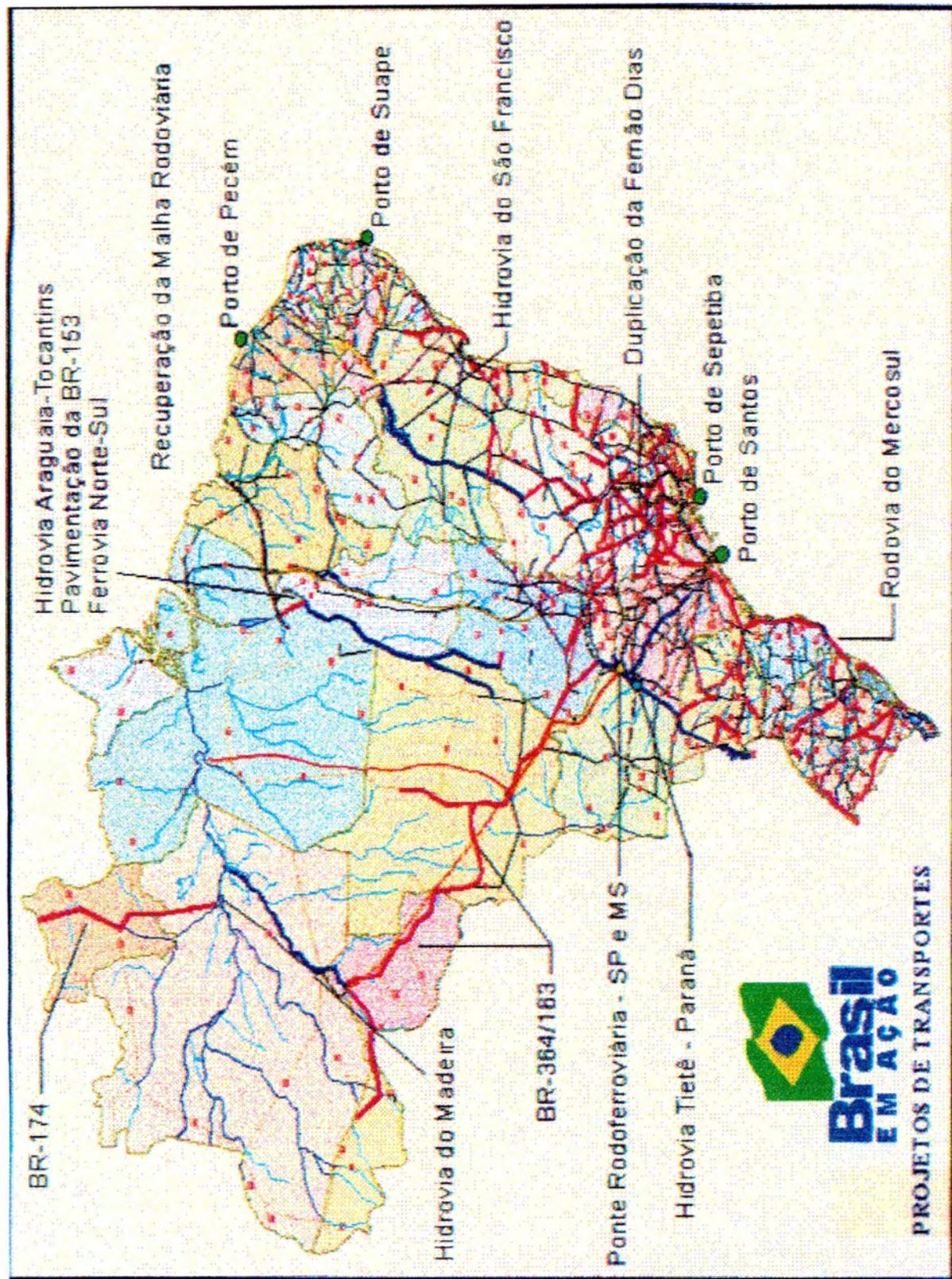
VIA S FERREAS

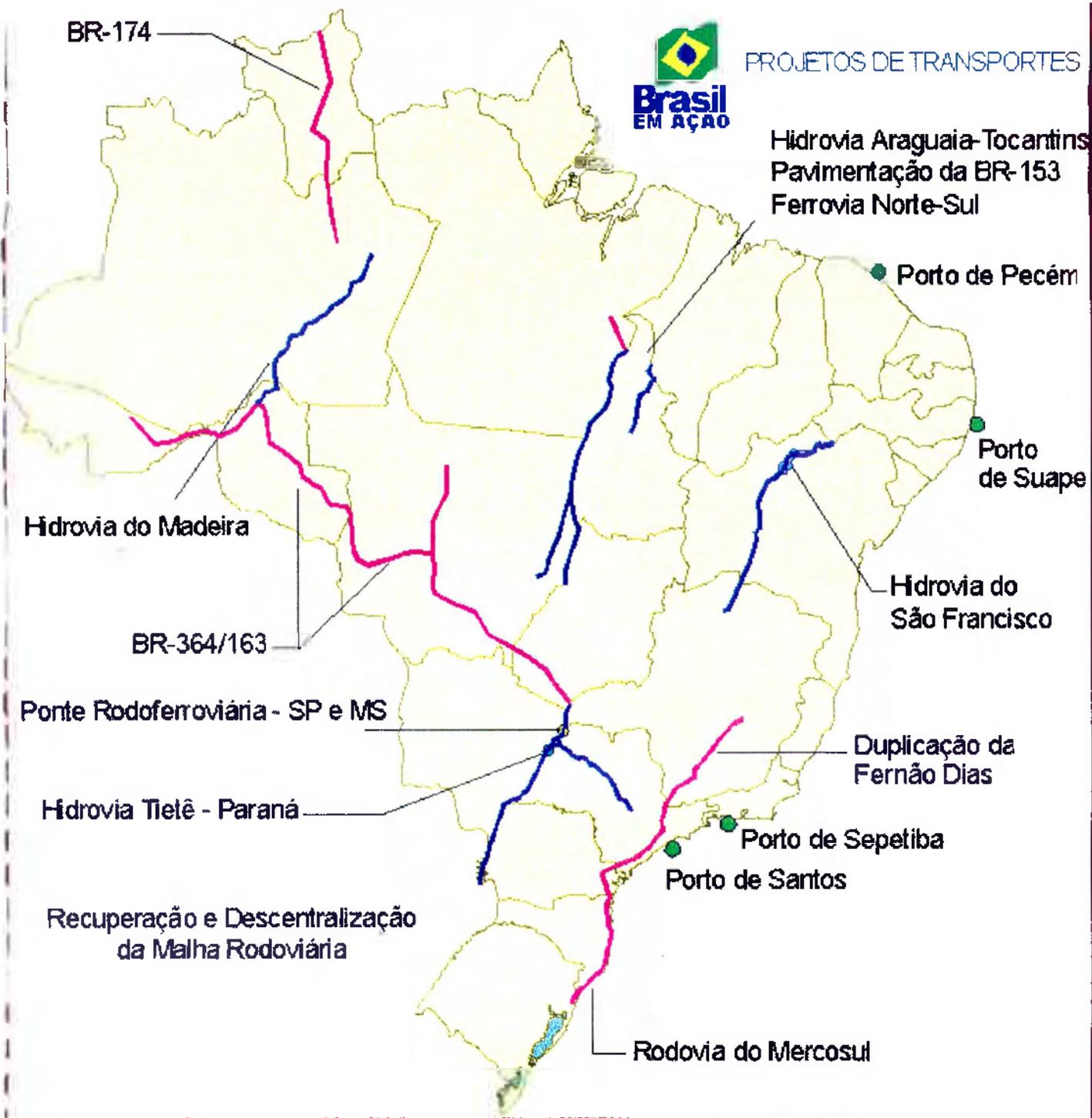
| RED FUNDAMENTAL | Trocha 1,50 | Trocha 1,60 | Trocha 1,70 | Trocha 1,80 | Trocha 1,90 | Trocha 2,00 |
|-----------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | — | — | — | — | — | — |



Fuente: INTAL, sobre la base de información del "Estudio de factibilidad económica de la Hidrovía Paraguay-Paraná", Ingeniería, febrero de 1990.

Mº 10. OBRAS Y PROYECTOS BRASILEÑOS





BR-174



PROJETOS DE TRANSPORTES

Hidrovia Araguaia-Tocantins
Pavimentação da BR-153
Ferrovia Norte-Sul

Porto de Pecém

Porto de Suape

Hidrovia do Madeira

BR-364/163

Hidrovia do São Francisco

Ponte Rodoferroviária - SP e MS

Duplicação da Fernão Dias

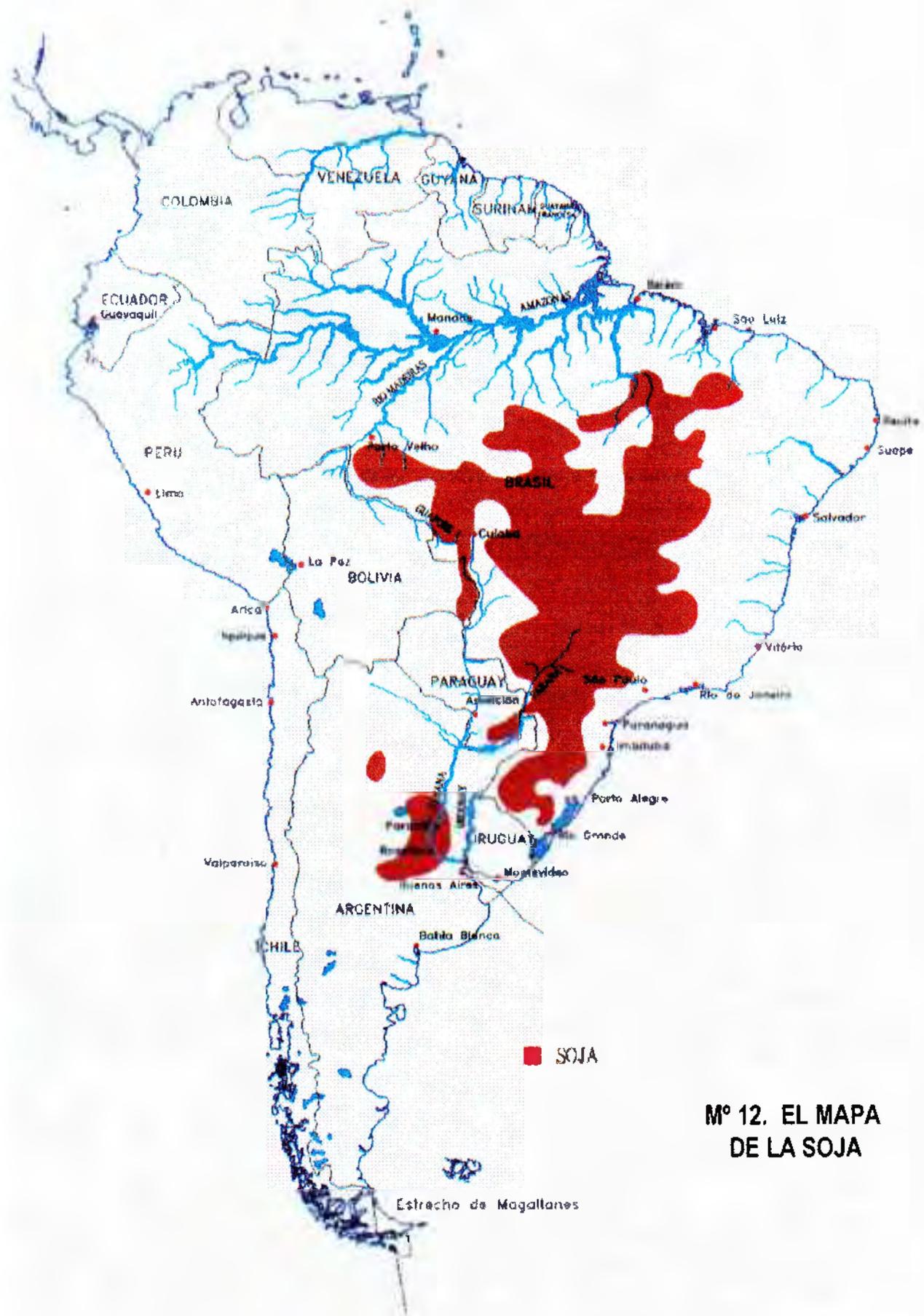
Hidrovia Tietê - Paraná

Porto de Sepetiba

Porto de Santos

Recuperação e Descentralização da Malha Rodoviária

Rodovia do Mercosul

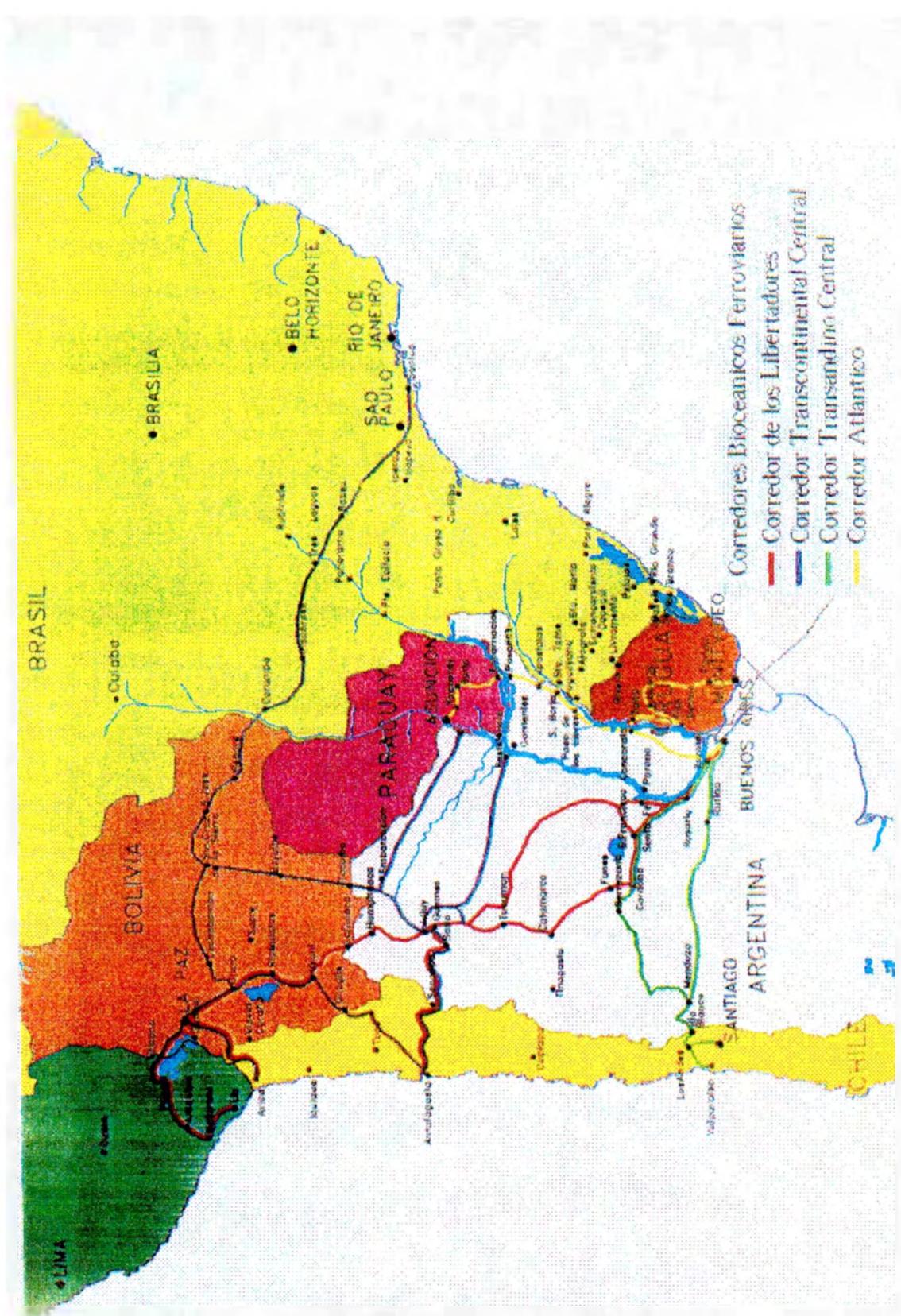


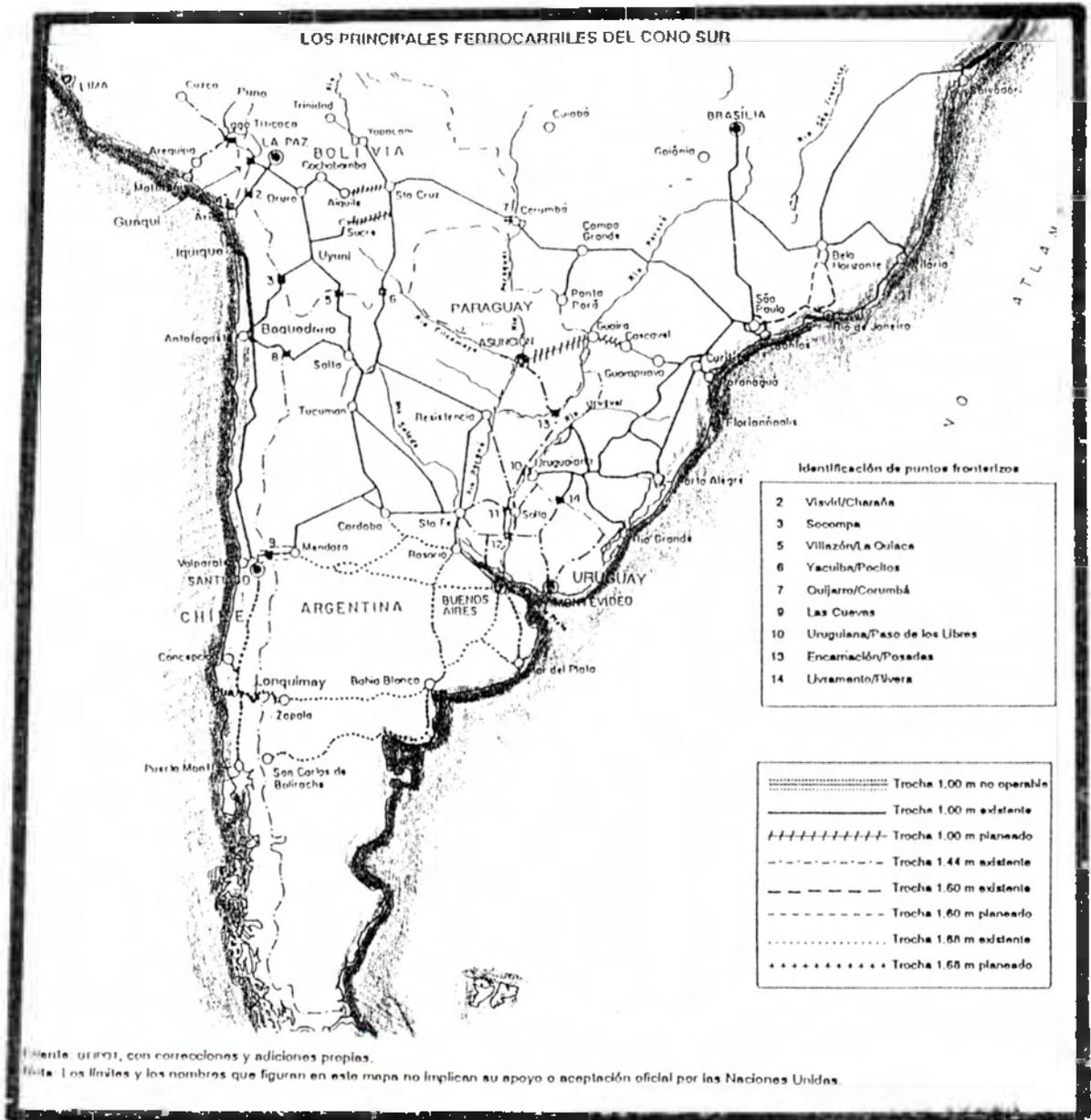
■ SOJA

Mº 12. EL MAPA DE LA SOJA

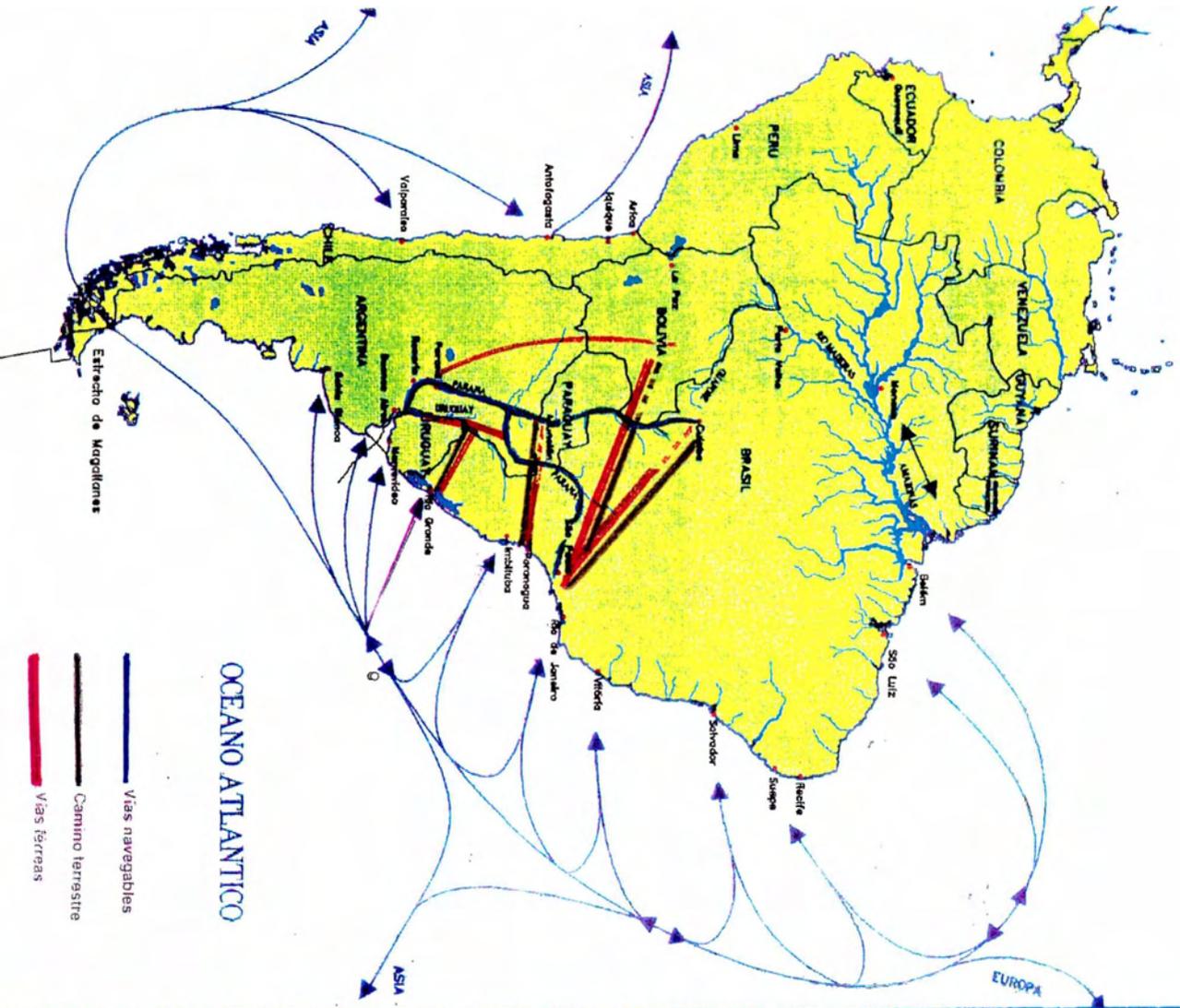
Estrecho de Magallanes

Mº 14. CORREDORES BIOCEANICOS FERROVIARIOS





Nº15. CORREDORES BIOCEANICOS FERROVIARIOS



OCEANO ATLANTICO

Vias navegables

Camino terrestre

Vias férreas

Mp 16. FLETES DESDE EL MERCOSUR HACIA EL EXTERIOR

| ORIGEN | DESTINO | MODOS | FLETE | CONSIDERACIONES |
|---------|----------------------------|-------|--------|---|
| MG / MS | ROSASFE 2.500/3.000 Km. | CM | | Fallan conexiones vales apropiadas |
| | BC | FC | \$5,00 | No existen conexiones |
| | CM | FC | 100,00 | HFP Requiere transbordo en Caramba |
| | FC | BC | 64,00 | No existe contenedor val. pavimentada desde Caramba a Sta. Cruz, requiere proyecto carretero a ejecutar entre BO - BR |
| | FC | BC | 64,00 | En distribución con otras NOVEDESTE y FENSA |
| | BC | CM | | Requiere Multimodalismo |
| | CM | FC | | Fallan conexiones vales apropiadas |
| | FC | BC | 64,00 | Ferrocarril General Belgrano |
| | BC | CM | 19,00 | HFP |
| | CM | BC | 38,00 | |
| | FC | FC | 29,00 | Requiere finalizar Iriano Cascavel - Foz do Iguaçu Guayrá y Concepción para evitar bitrociale entre FMSU y FSA en Paso de los Libres - Uruguaya |
| | BC | CM | 46,50 | A Santos con Multimodalismo via HFP |
| | CM | CM | 39,00 | |
| | FC | FC | 41,00 | El FENAGU trabaja desde Encarnación a Comodoro Rivadavia a US\$ 16,70 la L y desde allí a Iriano Paranaíta que adicional US\$ 71, por Barceza |
| | BC | BC | 14,00 | |

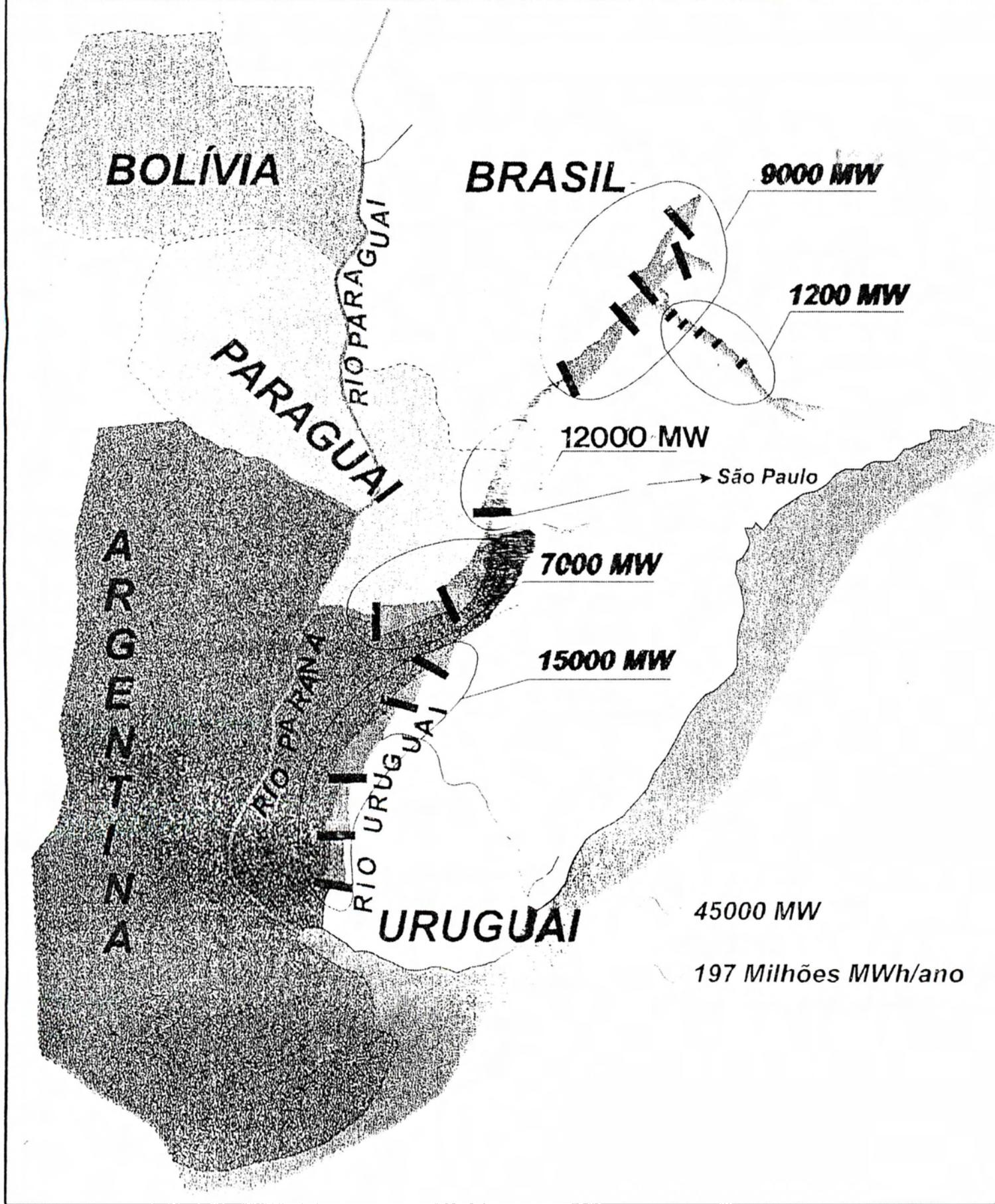
FUENTE: Elaboración propia en base a Empresas, consultados y diálogos

VALORES REFERENCIALES DE FLETES PARA CARGAS A GRANDEL DESDE PUERTOS DE SUDATLANTICOS DE BRASIL Y DEL PLATA HACIA LOS MISMOS DESTINOS EN TERMINOS FIOS, EN SIMILARES CONDICIONES DE CARGA Y DESCARGA Y SIN CONSIDERAR ESOS COSTOS

TABLEA X

| PUERTO | ORIGEN | FLETE en US\$M | DISTANCIA en miles Nal. | DESTINO |
|--------|--------|----------------|-------------------------|-----------------|
| BRASIL | PY | 41,00 | 5.535 | ATLANTICO NORTE |
| | FC | 43,00 | 6.500 | MEDITERRANEO |
| | BC | 48,00 | 11.000 | PACIFICO NORTE |
| | CM | 30,00 | 6.235 | ATLANTICO NORTE |
| | FC | 32,00 | 7.200 | MEDITERRANEO |
| | BC | 35,00 | 11.350 | PACIFICO NORTE |
| | CM | 65,00 | 5.535 | ATLANTICO NORTE |
| | FC | 67,00 | 6.500 | MEDITERRANEO |
| | BC | 90,00 | 11.000 | PACIFICO NORTE |
| | CM | 85,00 | 8.235 | ATLANTICO NORTE |
| | FC | 87,00 | 10.200 | MEDITERRANEO |
| | BC | 90,00 | 14.350 | PACIFICO NORTE |
| | CM | 87,00 | 5.535 | ATLANTICO NORTE |
| | FC | 89,00 | 6.500 | MEDITERRANEO |
| | BC | 94,00 | 11.000 | PACIFICO NORTE |
| | CM | 35,00 | 7.735 | ATLANTICO NORTE |
| | FC | 37,00 | 9.700 | MEDITERRANEO |
| | BC | 40,00 | 13.850 | PACIFICO NORTE |

FUENTE: Elaboración propia



Mº 17. ENERGIA HIDROELECTRICA ACTUAL Y POTENCIAL