

Un icono axiológico de desarrollo e Integración Internacional (la Hidrovía Paraguay-Paraná)

An axiological icon of development and International Integration (the Paraguay-Paraná Waterway)

Santiago Adán Brizuela Servín¹

Decano, Facultad de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales de la Universidad Autónoma de Asunción (FCJPyS - UAA).

RESUMEN

La globalización e integración regional emergente, donde los Acuerdos Multilaterales cobran vigor; se trasunta en el Cono Sur de las Américas. La Hidrovía Paraguay – Paraná, programa basado en la estrategia de transporte fluvial longitudinal del sistema hídrico epónimo, tramo entre Cáceres (Brasil) al Norte y Nueva Palmira (Uruguay), al Sur; merced el establecimiento de un marco normativo común que busca el desarrollo, modernización y eficiencia operativos de este fértil hinterland sudamericano, facilitando el accesocompetitivo a los mercados de ultramar. Para la integración y desarrollo de los países involucrados, se debe contar con servicios de transportes y comunicaciones eficientes y acordes a los requerimientos del comercio y crear condiciones para la culminación mutuade todas las facilidades y garantías posibles, con la más amplia libertad de tránsito fluvial, de transporte de personas, mercancías y servicios.

Palabras clave: Globalización, integración, hinterland, desarrollo, transporte, hidrovía.

ABSTRACT

The emerging globalization and regional integration, where the Multilateral Agreements gain force; transpose in America's Southern Cone. The Paraguay – Paraná Waterway, program based on the long fluvial transport's strategy of the eponymous water system,

¹ BRIZUELA SERVÍN, Santiago Adán. Contralmirante (R) Prof. Dr., Decano, Facultad de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales de la Universidad Autónoma de Asunción (FCJPyS - UAA), Past President del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo (2018/2020). Asunción, Paraguay. E-mail: sbrizuela@uaa.edu.py ; sabs@hotmail.es

between Cáceres (Brazil) in North and Nueva Palmira (Uruguay), in South; thanks to the establishment of a common regulatory framework that seeks the development, modernization and operational efficiency of this fertile South American hinterland, facilitating competitive access to overseas markets. For the integration and development of the countries involved, there must be efficient transportation and communications services in accordance with the requirements of trade and create conditions for the mutual culmination of all possible facilities and guarantees, with the widest freedom of river traffic, transportation of people, goods and services.

Keywords: Globalization, integration, hinterland, development, transportation, waterway.

Introducción

La elaboración de este artículo, ha sido con el ánimo de aportar algunas consideraciones y reafirmar ciertas convicciones sobre el tema: “UN ICONO AXIOLÓGICO DE DESARROLLO E INTEGRACIÓN INTERNACIONAL (LA HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ)”; conjunto de una vasta red hídrica, de singular y cada vez más relevante importancia en el estudio del Derecho Marítimo o Derecho de la Navegación por Agua, que al ser de carácter omnicompreensivo, abarca el estudio de la navegación en aguas tanto marítimo/oceánicas, como fluviales y lacustres, además de la navegación entre hielos, submarina, la propia de los aguas archipelágicas, en canales, estrechos, etc.

En esta época de la globalización en todos los órdenes y de la integración regional emergente, los Acuerdos Multilaterales cobran vigor; trasuntándose ello en el Cono Sur de las Américas, con la firma entre otros del Tratado de la Cuenca del Plata en 1969; en cuyo marco político para la integración física de la Cuenca del Plata, se ha celebrado el “Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay - Paraná” el 26 de Junio de 1992, con el objeto de facilitar la navegación y el transporte comercial fluvial longitudinal en la Hidrovía Paraguay – Paraná (Puerto Cáceres, Brasil – Nueva Palmira, Uruguay), celebrado entre Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay, mediante el establecimiento de un marco normativo común que favorezca el desarrollo, modernización y eficiencia de dichas operaciones, que facilite y permita el acceso en condiciones competitivas a los mercados de ultramar.

Desde el punto de vista geopolítico, la Hidrovía Paraguay – Paraná (HPP) conlleva, en efecto, un carácter estratégico para la región, dada su ubicación geográfica de privilegio, la enorme dotación de recursos naturales presentes en su área de influencia, el potencial productivo y económico, la capacidad en materia de infraestructura portuaria y las disponibilidades energéticas. La Hidrovía Paraguay – Paraná (HPP) transcurre por un valle aluvial asociado a los ciclos hidrológicos anuales, con ríos poco alterados aún, proporcionando rumbos predecibles para proyectos de rehabilitación, dragados y mitigación de los efectos de dichos ciclos, a “contrario sensu” de otras hidrovías cuyas cuencas han sido alteradas drásticamente, ocasionando incluso mutaciones en el microclima, la fauna y la flora de las mismas.

Debemos decir que el Río Alto Paraná se desliza en una cuenca pétreo, que ha posibilitado la construcción de las grandes represas binacionales de “Itaipú” (Paraguay-Brasil) y “Yacyreta” (Paraguay–Argentina); empero, este trecho del Río Alto Paraná, si bien alimenta e influye en la cuenca, el mismo, no forma parte del “Acuerdo de la Hidrovía – Paraguay – Paraná”, al igual que el Río de la Plata, donde desemboca la HPP. El objetivo del presente análisis es tener una perspectiva del impulso que el “Acuerdo de la Hidrovía Paraguay - Paraná” ha otorgado al desarrollo e integración del Cono Sur de las Américas, dando ímpetu al comercio internacional. Tema que he enfocado al elaborar mi tesis doctoral, intitulada: “La Hidrovía Paraguay – Paraná: Aspectos Legales de la Navegación”, defendida el 30-09-2004 en la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales (FDCS- UNA).

Antecedentes

Desde la antigüedad, el hombre, ha aprovechado las aguas superficiales o los acuíferos subterráneos para su supervivencia. Se podría mencionar los trabajos, técnicas y leyes de civilizaciones tales como la Egipcia, Mesopotámica, Sumeria, Persa, Griega, Romana, la China, los países árabes y en el continente americano las civilizaciones Inca, Azteca, Maya y los Guaraníes, pueblos que son conocidos como “civilizaciones fluviales” por su auge cultural, económico, político y jurídico. Los usos hídricos se fundaban en el control de las aguas para el desenvolvimiento de la agricultura y la navegación. Cada pueblo aplicó los recursos hídricos para la consecución de objetivos económicos y políticos en su área de influencia, así como en sus expansiones hacia otras regiones o subyugando a otros pueblos.

Egipto: En el valle del Río Nilo se encontraron antiguos artefactos de ingeniería hidráulica ejecutados para el control de crecidas, atribuidos a un personaje casi místico conocido como Menes (3.400 a. C.), quien unificó el Alto y Bajo Egipto e ideó y construyó canales y diques en la margen izquierda del río, dejando libre la margen derecha para orientar las inundaciones anuales. A las temporadas de lluvia la nombraban poéticamente “El Nilo del cielo”, y el curso principal “El Nilo Azul”. Este pueblo tenía instalaciones y artificios hidráulicos llamados “Nilómetros” que, recogían la cantidad de agua que anualmente proveían las inundaciones.

Mesopotamia: Los Ríos Tigris y Éufrates constituyeron pilares de las civilizaciones asirias y caldeas. Al influjo de estos ríos, los pueblos desarrollaron un sistema de aprovechamiento hídrico incomparable. Famosos han sido el Canal Nahwan construido al norte de Bagdad, que corría por más de 500 Kilómetros paralelamente a la margen izquierda del Río Tigris, siendo este el gran proveedor de aguas para canales secundarios destinados a la irrigación de sembradíos. El Canal Fallacopas extraía aguas del Río Éufrates y según crónicas de la antigüedad tenía una longitud de más de 540 kilómetros hasta encontrarse con el Río Ur. El Código de Hammurabi (1700 a. C.) trae disposiciones jurídicas amalgamadas con creencias y ritos religiosos sobre administración hídrica.

China: Aleccionadora civilización fluvial en los usos agrícolas (regadíos), control de crecidas, transporte de cargas y personas por vía acuática. En la cuenca del Rojo de Szechuan (250 años a. C.) se puso en funcionamiento un sistema de canales interconectados de irrigación de campos cercanos que, están en pleno funcionamiento de la actualidad. India: Allí tuvieron origen y desarrollo, otras civilizaciones fluviales alrededor de la cuenca del Río Indo y el Ganges. “Las Leyes de Manu”, dicen mucho sobre las aguas.

Persia: Ciro el Grande se abocó a la ejecución de un ambicioso proyecto con las aguas del Río Tigris y su afluente Río Gyndes (hoy Diyala) mediante éste, treinta canales dividían el caudal y construyó una represa de regulación de caudal y de irrigación para las áreas de influencia de los cursos de agua mencionados.

Grecia: Artífices de su propia potencia naval. Conocieron la actividad militar marítima, más aún acrecentada con la hegemonía ateniense y el triunfo sobre los persas en “Salamina” “Buenos buques y buenos puertos y la condición natural de ese pueblo, hizo de los griegos, nación de navegantes, y en sólo dos siglos la colonización griega se extendió por las costas del Mediterráneo, desde el Mar Negro hasta el Atlántico, en plena España.

Roma: En el Digesto, las Pandectas, las Institutas de Justiniano y las enseñanzas de Ulpiano, Pomponio, Gayo, Papiniano y otros jurisconsultos romanos se encuentran disposiciones que crean un régimen específico de las aguas. Antes que nada los ingenieros romanos han dejado sus huellas imborrables en lugares de Europa que fueron parte del Imperio Romano. Había distinción sobre ríos navegables y no navegables que influenciaron siempre en las legislaciones nacionales y en los principios y reglas del Derecho Internacional, en especial al Derecho Fluvial Internacional.

Los Incas: América ha sido el objeto y causa de transformación en el mundo civilizado de la época. Disposiciones de orden filosóficos, teológicos y políticos, si el hombre del nuevo Continente era o no un ser humano, por lo tanto sujeto de derechos y obligaciones, contribuyeron al progreso del Derecho Internacional Público y a la defensa de la libre navegación de los mares y por ende de los cursos de agua internacionales no marítimas, y de los derechos humanos conculcados en perjuicio de los aborígenes. En el nuevo espacio geográfico había civilizaciones más cultas, más ricas, más avanzadas y de mayor esplendor que muchos reinos europeos. Cuando se expresa estos conceptos haciendomención a las civilizaciones y culturas Azteca, Maya e Inca, para citar las más importantes. Estas etnias lograron imperios tan avanzados como los del Viejo Continente. Y en cuanto a los institutos y administraciones hídricas todavía siguen vigentes en algunos países latinoamericanos. El Imperio Incaico estaba basado en un sistema en el cual el Inca era dueño y señor de las tierras y aguas. A él como gobernante absoluto se le debía las guerrasy territorios conquistados, el empadronamiento de las tierras y su distribución registradas en anales religiosos, la construcción de obras de ingeniería hidráulica para llevar agua a los cultivos en terrazas en lugares insospechables de difícil acceso de la precordillera de los Andes y valles de las regiones del reino, de acequias, canales de regadíos en valles, llanurasy lugares elevados.

Los Aztecas: Tuvieron un sistema de división de parcelas y aguas, entregadas a las familias aborígenes con obligación de cultivarlas y preservarlas. A este sistema lo denominaron “Calpulli” o clan territorial azteca. Si no se cumplía la condición de cultivo y uso razonable de las cuotas de agua, éstos volvían a la colectividad perdiendo el infractor todo derecho. Las tierras y las aguas eran nuevamente asignadas entre quienes tuvieran interés y capacidad para explotarlas en beneficio de la comunidad de Calpulli y de las sectas gobernantes políticas y religiosas.

Los Mayas: Con ingenieros hidráulicos que sacaron a flote la economía de una región en la cual el elemento agua es escasísimo y depende sola y únicamente de las lluvias por no tener cursos de aguas superficiales ni aguas subterráneas importantes².

Los Guaraníes: Con sus tribus innumerables y con los Tupíes, sus hermanos de raza, el grupo étnico más difundido de Sudamérica. Fueron asiduos y activos navegantes. Poseían amplias y sólidas embarcaciones, construidas con las mejores maderas aptas de la región. Sus embarcaciones recibían el nombre genérico de “Yga”.... “Y”, agua, “ga”, flotar, lo que flota en el agua. no conocían ni la tabla, ni la ensambladura, ni el tingladillo, ni el calafate. Sus embarcaciones... eran troncos labrados y ahuecados, del tipo monóxilo. Navegaban exclusivamente a remo. Desconocían la vela. Parece que la vela sólo la utilizaron los nativos del litoral marítimo del Pacífico, los de los lagos del altiplano. Eran velas rudimentarias, siempre en combinación con el remo. El remo, llamado “Ygacuitá”. El remador: “Ygacuitajhara”.

Las embarcaciones, destinadas a las aguas fluviales, eran de porte mediano. Tenían capacidad, a lo sumo, de 8 a 10 personas. Ruy Díaz de Guzmán, al referir el combate que Domingo Martínez de Irala sostuvo con los payaguaes, dice que, de cuarenta canoas, desembarcaron más de trescientos indios. El promedio sería, más o menos, de ocho tripulantes por unidad. Félix de Azara, en su obra: “Viajes por la América Meridional”... consigna datos exactos de las dimensiones de sus canoas.... escribe tres siglos después de la conquista, época en que... probablemente construían sus embarcaciones de acuerdo con la técnica aprendida de los españoles, es de suponer que conservarían las características de sus antiguos medios de navegación, por lo que el dato es de importancia. “Los payaguás... no conocen cultivo alguno y son solamente “Marineros”.

Las canoas... tienen diez a veinte pies de largo; su mayor anchura es de dos a cuatro palmos a los dos tercios de su longitud, a contar de la proa. Esta es muy aguda y la popa casi lo mismo. El remo tiene nueve pies, cuya extremidad, que es muy aguda, forma el tercio”. Sólo una parte de los tripulantes estaba dedicada al remo. Quizá la mitad, de acuerdo con las dimensiones de la embarcación y la característica de los ríos navegables. Azara refiere lo siguiente: “Reman en pie sobre el extremo de la popa, pero se sientan en el medio de la canoa, para pescar con sedal, y se dejan arrastrar por la corriente del río. Para iren son de guerra se colocaban en pie seis o siete a lo largo de cada canoa, y remando todos

² Costantini, F. (2000). *Hidropolítica; El perjuicio sensible en el Derecho Fluvial Internacional*. Asunción, Paraguay.

a la vez la hacen marchar tan deprisa que avanzan seguramente más de siete leguas marina por hora. El bichero puede servirles de lanza, según es de largo y puntiagudo, pero tienen además la macana o palo, arcos de siete pies y flechas de cuatro y medio, que llevan en haces, sin usar carcaj”.

Los flecheros se llamaban “Hu’iviyara”. Estaban equipados con arcos: “guípará”. Las flechas: “Jhu’y”, eran de madera dura, como el ñandubay y el “Tayí” o lapacho. Atacaban a los navíos españoles maniobrando rápidamente en torno a los mismos y arrojando sus dardos y flechas, veloces como el viento”³.

Un ícono axiológico de desarrollo e Integración Internacional gracias a la Hidrovía Paraguay-Paraná

La idea de construir una hidrovía continental fue planteada por Alexander von Humboldt, pensador del Siglo XIX, de extraordinaria amplitud, fue el primero en considerar la naturaleza en su conjunto, como un sistema. A principios del siglo XIX, visitó el Continente Sudamericano y propuso unir el Río Orinoco con el Río de la Plata a través de una hidrovía. Los ríos Paraguay y Paraná han sido utilizados para la navegación desde tiempos precolombinos. Es por ello que los países de la Cuenca del Plata vienen emprendiendo a lo largo de la historia una serie de obras de mantenimiento y mejoramiento de los canales para facilitar la navegación de convoyes de carga. Sin embargo, hasta el inicio del programa, tales obras fueron realizadas en forma individual, sin contar con una coordinación por parte de los cinco países, como así también con una armonización de las reglamentaciones existentes.

En el nuevo ambiente mundial que se va forjando, surge una nueva oportunidad y a la vez un desafío para que los países en vías de desarrollo puedan unirse al círculo virtuoso del progreso, mediante una integración eficiente y justa al entorno competitivo de la economía internacional. Para la concreción del proceso de integración y desarrollo de los países es necesario contar con servicios de transportes y comunicaciones eficientes y adecuados a los requerimientos actuales de comercio, así como la necesidad de crear condiciones para la culminación mutua de todas las facilidades y garantías posibles, a fin de lograr la más amplia libertad de tránsito fluvial, de transporte de personas, mercancías y servicios.

³ Sección Historia Armada Paraguaya. (1972). *La Armada Nacional en la Historia*. Asunción, Paraguay.

Las disposiciones sobre Pilotaje, Practicaje y Arqueo de Embarcaciones y Asignación de Francobordo, constituyen Reglamentos Únicos para la Navegación componentes del “Protocolo Adicional al Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay – Paraná – Sobre Navegación y Seguridad”. La Hidrovía Paraguay - Paraná es un programa definido sobre la base de una estrategia de transporte fluvial a lo largo del sistema hídrico del mismo nombre, en un tramo comprendido entre el Puerto Cáceres (Brasil) en su extremo Norte y el Puerto Nueva Palmira (Uruguay), en su extremo Sur.

Los países que comparten este sistema fluvial (la República Argentina, la República Plurinacional de Bolivia, la República Federativa del Brasil, la República del Paraguay, y la República Oriental del Uruguay) promovieron en una primera etapa la realización de estudios para determinar la factibilidad económica, técnica y ambiental de los mejoramientos necesarios para garantizar el uso sostenible del recurso hídrico. Estos países crearon el Comité Intergubernamental de la Hidrovía (CIH), a través del cual celebraron un convenio tripartito con las Naciones Unidas (ONU) y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) para la ejecución de los estudios mencionados.

La Cuenca del Plata abarca la tercera parte del continente sudamericano, se extiende por los territorios de Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay, siendo por su dimensión la quinta cuenca fluvial del mundo, superada apenas por las del Amazonas, Congo, Obi y Mississippi. Su área es aproximadamente un tercio del área total de los EEUU y casi igual al área de todos los países que componen la Unión Europea. Dentro del sistema, cabe diferenciar tres grandes subsistemas hidrográficos, el Río Paraguay, el Río Paraná y el Río Uruguay. Los ríos Paraguay y Paraná, que componen realmente la “Hidrovía Paraguay-Paraná”, han sido utilizados para la navegación desde tiempos precolombinos. Es por ello que los países de la Cuenca del Plata vienen emprendiendo a lo largo de la historia una serie de obras de mantenimiento y mejoramiento de los canales para facilitar la navegación de convoyes de carga. Sin embargo, hasta el inicio del programa, tales obras fueron realizadas en forma individual, sin contar con una coordinación por parte de los cinco países, como así también con una armonización de las reglamentaciones existentes. El sistema fluvial de la Cuenca del Plata abarca una superficie de 3.100.000 km², que se extiende por los territorios de Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay.

Los tres ríos principales que la conforman, el Paraná (4.352 km.), el Paraguay (2.459 km.) y el Uruguay (1600 km.) están entre los más extensos del globo, en tanto que el estuario del Río de la Plata es el más amplio del mundo (su límite exterior mide 256 km.). Población total de la Cuenca del Plata se ha establecido en 101.652.965 habitantes.

Mientras que el del área de influencia de la Hidrovía Paraguay-Paraná propiamente dicha se ubica en unos 50.000.000 de habitantes. La superficie líquida que viene a constituir la “hidro – pista” de los ríos Paraguay y “a posteriori” el Paraná, componen la Hidrovía Paraguay - Paraná, y, los mismos, por sus naturales condiciones favorables, han sido objeto de empleo o utilización desde antaño, desde la antigüedad, desde tiempos remotos e ignotos por los propios descubridores y colonizadores europeos, como una vía de comunicación muy importante, con sesgo natural de preservación ecológica y coadyuvante principal del aspecto económico de toda la zona de influencia.

Entre los siglos XVI y XIX, esta vía navegable fue la principal ruta de penetración de las corrientes colonizadoras. Los colonizadores buscaron establecerse junto a ella y así se concretaron las fundaciones de algunas de las ciudades que en sus márgenes se encuentran asentadas. Desde el punto de vista histórico, tuvo un papel preponderante en el desarrollo de los países de la región, cediendo posteriormente su protagonismo debido a la evolución del transporte terrestre en sus distintas versiones.

Actualmente, al tornarse indispensable contar con un medio de transporte eficiente, confiable y accesible para hacer frente al incremento de las operaciones asociadas al movimiento de carga general, contenedores, graneles en general, tanto agrícolas, como minerales, líquidos y gaseosos, los países de la región han considerado necesario sustentar un aprovechamiento más intenso de esta natural vía navegable.

La utilización de nuevos procedimientos operacionales y una moderna tecnología de transporte, que actualiza constantemente los sistemas de logística, permitirán un sostenido desarrollo dentro de un marco político tendiente a la integración regional, que basamentó la creación e implementación paulatina e “in crescendo” del Acuerdo de Transporte Fluvial y el Programa de la Hidrovía Paraguay - Paraná. A manera de paradigma de tales temas relevantes, la República del Paraguay, siendo un país mediterráneo, posee a la fecha la tercera flota mercante fluvial más grande del mundo, siguiendo a los Estados Unidos de América y China Continental.

Es superlativamente importante la Hidrovía Paraguay - Paraná, en los días presentes, ya que comunica a los cinco países integrantes de la Cuenca del Plata: Brasil, Bolivia, Paraguay, Argentina y Uruguay, desde sus nacientes en la parte central de América del Sur, cual cordón umbilical, con el resto del mundo, posibilitando el empleo del encuentro o enlace fluvial y marítimo, a través del Río de la Plata, con el inmenso Océano Atlántico; simultáneamente es de relevancia económica, puesto que, entre los modos y medios de

transporte, el menos oneroso para sus operaciones lo constituye el modo náutico o acuático y los medios, las embarcaciones fluvio – marítimas que navegan sus mansas y caudalosas aguas, con el más bajo nivel de alteración del medio ambiente.

En el nuevo ambiente mundial que se va forjando, surge una nueva oportunidad y a la vez un desafío para que los países en vías de desarrollo puedan unirse al círculo virtuoso del progreso, mediante una integración eficiente y justa al entorno competitivo de la economía internacional. El Mercosur es uno de los emprendimientos de mayor trascendencia de los últimos tiempos, en el que los gobiernos de Argentina, Brasil, Uruguay, Paraguay, a los que se suman Chile y Bolivia, se han empeñado en la búsqueda de nuevos caminos de desarrollo económico que conduzcan a elevar el nivel de vida de sus habitantes.

Para completar el proceso de integración del Mercosur y facilitar el tráfico de mercancías, el Paraguay está participando en varios proyectos de integración, como la construcción de represas hidroeléctricas para la producción energética, asimismo, la utilización de los cursos de agua que conforman los ríos de la Cuenca del Plata, tales como Paraguay y Paraná, para transformarlos en vías de transporte fluvial, y constituir el medio de comunicación más seguro y barato. En tal sentido, se está llevando adelante el Proyecto conocido con el nombre de “Hidrovia Paraguay – Paraná” (HPP), sistema fluvial integrado por el Canal Tamengo y los Ríos Paraguay, Paraná y la desembocadura del Río Uruguay. Hidrovia: es una palabra compuesta, de origen portugués, que significa “camino de agua”. La Hidrovia Paraguay – Paraná es una extensión de agua de 3.442 km. que permite sacar al Paraguay y a la hermana República de Bolivia de su mediterraneidad.

La integración económica tiene uno de sus grandes instrumentos movilizados en la integración física. Países involucrados: Argentina – Bolivia – Brasil – Paraguay – Uruguay. A partir de 1990, un porcentaje importante e “in crescendo” de los embarques de soja de la región se ha exportado por vía fluvial, lo que avala que la alternativa del transporte fluvial es una opción muy ventajosa. Se prevé una mayor y mejor utilización de la esclusa de navegación en la obra hidroeléctrica binacional de “Yacyretá” (Paraguay-Argentina), que mejorará las condiciones de navegabilidad del Río Alto Paraná, aguas arriba de la represa. Asimismo, es cada vez más insistente el clamor popular, por la construcción de esclusas de navegación para transponer la represa hidroeléctrica binacional de “Itaipú”, recuperando la “libre navegación del Río Internacional Paraná”, posibilitando la conexión de la “Hidrovia Paraguay – Paraná”, con la Hidrovia “Paraná – Tiete”, de gran trascendencia para la región,

ya que ella pondrá en comunicación directa una vasta y rica zona agrícola del país con los puertos del Atlántico, a través de San Pablo.

Para la concreción del proceso de integración y desarrollo de los países es necesario contar con servicios de transportes y comunicaciones eficientes y adecuados a los requerimientos actuales de comercio, así como la necesidad de crear condiciones para la culminación mutua de todas las facilidades y garantías posibles, a fin de lograr la más amplia libertad de tránsito fluvial, de transporte de personas, mercancías y servicios. El 26 de Junio de 1992 se firmó el “Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay – Paraná” y sus seis Protocolos Adicionales sobre: Asuntos Aduaneros, Navegación y Seguridad, Seguros, Condiciones de Igualdad de Oportunidades para una mayor competitividad, Solución de Controversias y Cese Provisorio de Bandera, suscritos entre los Gobiernos de la República Argentina, del Brasil, de Paraguay, del Uruguay y Bolivia en el Valle de las Leñas, Provincia de Mendoza (República Argentina), en el marco del Tratado de la Cuenca del Plata, entrando en vigencia el 13 de Marzo de 1995.

El objetivo principal del Acuerdo es facilitar la navegación y el transporte comercial fluvial longitudinal en el trazado comprendido por la Hidrovía, 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. La zona de influencia de la “Hidrovía Paraguay – Paraná” (HPP) abarca gran parte del sur, del sudoeste y del centro-oeste de Brasil, el sudoeste de Bolivia; gran parte de Uruguay; todo el Paraguay y casi todo el norte, la Mesopotamia y la pampa húmeda de la Argentina. Los territorios afectados en la Argentina son: las Provincias de Buenos Aires, Santiago del Estero y Salta, Santa Fe, Entre Ríos, Corrientes, Chaco y Formosa; en el Uruguay: las zonas de Nueva Palmira; en el Paraguay: la totalidad de su territorio; en Bolivia: gran parte del Departamento de Santa Cruz y en Brasil el Mato Grosso do Sul y Rondonia.

Este emprendimiento, ya en empleo creciente, apunta a mejorar sensiblemente la calidad de vida de los pueblos, mediante el desarrollo de actividades económicas que, basadas en los menores costos de transporte, permitan el cierre de las ecuaciones económicas de los proyectos emprendidos. Los altos costos del transporte han influido negativamente en las economías regionales de los países, y se ha verificado que amplias áreas productivas han sido despobladas, originándose una verdadera migración a grandes centros urbanos, como San Pablo, Buenos Aires, Rosario y Asunción, deteriorando la calidad de vida que este emprendimiento multinacional pretende subsanar. Teniendo en

cuenta el estudio de diversas hipótesis sobre el crecimiento que experimentarán las economías regionales, a partir de un incremento en la producción, el avance del Programa Hidrovía Paraguay-Paraná permite una considerable reducción en el costo del flete. Asimismo, ya genera y generará otros beneficios como la ampliación de las fronteras productivas y la potenciación de los corredores bioceánicos, incremento del transporte multimodal desarrollo de la coordinación estratégica "producción - servicios", pilar fundamental para el sostenimiento y la creación de ventajas competitivas en la región, potenciando un mayor grado de inserción de ésta en el contexto mundial.

Los emprendimientos estructurales son cuestiones de política económica que deben decidirse a nivel gubernamental y también empresarial, además de requerir un entendimiento interestatal de los países que se ven afectados en el proceso. El rápido crecimiento de las economías y la expansión acelerada del comercio intrazona han puesto en evidencia diversas deficiencias en materia de infraestructura que prometen transformar las inversiones en este sector en uno de los componentes más dinámicos del proceso de integración subregional. La necesidad de una infraestructura adecuada en materia de transporte y comunicaciones se ha puesto de manifiesto con la intensificación de los vínculos comerciales entre los países del Mercosur. Estas demandas se extienden a las vinculaciones con Bolivia y Chile, países con los que el Mercosur ha concluido importantes acuerdos.

Dado el interés que reviste el tema, para llevar a cabo un real proceso de integración de las fronteras comerciales, este trabajo intentará no sólo dar un panorama general de la situación sino también explicar cuáles son los debates sobre el impacto ambiental y las posiciones al respecto de los países que integran la Hidrovía, los cuales se hallan en perenne persecución del desarrollo. El transporte fluvial: La infraestructura del transporte por agua y la red portuaria del Mercosur se encuentra atravesando una etapa de cambio con importantes perspectivas de desarrollo.

La modernización de la infraestructura portuaria (en muchos casos asociada a privatizaciones) se ha transformado en un poderoso catalizador de las actividades del sector, incluyendo su vinculación con modalidades de transporte terrestre principalmente y eventualmente con el transporte aéreo. La vasta red hídrica, de sesgo fluvial cubre casi 3.500 kilómetros de vías navegables, repartidas en tres sistemas de ríos navegables e internacionales: (1) Río de la Plata – Paraná y Paraguay (Buenos Aires a Asunción) 1.630 Km. (2) Alto Paraná (Corrientes – Posadas - Iguazú) 700 Km. (3) Río de la Plata y Uruguay (Buenos Aires - Concordia) 470 Km.

La zona de influencia de la Hidrovía Paraguay - Paraná, inserta dentro de la Cuenca del Plata, comprende el 34% del territorio argentino, el 14% del Brasil, el 19% de Bolivia, el 70% del Uruguay y el 100% del territorio paraguayo. Procura utilizar los ríos internos del continente para transportar mercaderías a costos mucho más bajos que los actuales. De este proyecto se beneficiarían particularmente nuestro país y Bolivia, ambos mediterráneos. La obra básica consiste en el dragado y balizamiento que permita habilitar todo el curso de los ríos Paraná y Paraguay, a fin de que sean transitables por buques y barcasas con un calado de 10 pies de Nueva Palmira a Asunción y de 8 pies de Asunción a Corumbá, a todas horas del día y en todas las épocas del año.

El objetivo final es transformar la Cuenca del Río de la Plata en un ámbito de progreso y bienestar, abierto para todos los que lo habitan y una puerta para todos los horizontes del mundo, en el que se deben conjugar los intereses nacionales y complementarlos con la iniciativa privada. La participación del sector privado es un factor primordial para el desarrollo de este proyecto, por lo que debe focalizarse su atención, coadyuvando al trabajo de los Gobiernos. En las postrimerías del Siglo XX y en estas primeras décadas del Siglo XXI, ha devenido en una realidad notoria que los grandes desafíos del “transporte fluvio – marítimo” día a día se ven constituidos por una gama de requerimientos de diversa índole, que incluye el empleo de la mano de obra nacional/regional y la necesaria capacitación en la ciencia y el arte de navegar. Estos desafíos transcurren por una visión estratégica de la Hidrovía Paraguay - Paraná. Los llamados “corredores logísticos”, conformados por personas involucradas en la exportación, en la importación y en el comercio de diversos bienes se presentan como una alternativa válida a nivel mercantil internacional y la necesaria infraestructura emergente.

Los usuarios de estos servicios logísticos, visualizan una creciente necesidad de su optimización, a fin de lograr una rentabilidad económica “in crescendo” en la ecuación logística total, los que representan negocios de nuevo cuño y la opción de darle nuevo valor agregado a los mismos. La actividad logística, que representa un tipo de comercio especial, en verdad no consiste únicamente en un movimiento de bienes o cosas, que constituyen los cargamentos, puesto que amén de ello, se constituye en la columna vertebral, o lo que sería la “quilla” de una embarcación, un elemento vital y principal para el crecimiento y posterior desarrollo económico y social de un país e incluso de una región, que se verá potenciada en toda la zona de influencia del corredor logístico establecido, dando génesis a un múltiple requerimiento de servicios que coadyuven con el esfuerzo del “transporte fluvio – marítimo” y aún “multimodal”, los que representan además una diversidad y abundancia de

ofertas en el mercado de empleos y atrae, de hecho importantes inversiones para optimizar cada vez más la infraestructura necesaria.

Con una visión estratégica de la región, apostando a la educación, la capacitación, la tecnología y la innovación, en la búsqueda constante de alternativas de transporte con lapsos de tránsito más breves, para obtener un comercio internacional y regional más competitivo, visualizando la utilización de corredores inter y bioceánicos, con combinaciones multimodales, con el uso del transporte por carreteras y ferrovías, combinados con el fluvial, para alcanzar las costas de los Océanos Pacífico y el Atlántico, haciendo que la Hidrovía Paraguay - Paraná se convierta en el “eslabón logístico más efectivo de Sudamérica”. “... La ocupación del territorio marítimo nacional constituye la meta inmediata... en base a un sostenido esfuerzo educacional... la adhesión completa... del profesor y después su adecuado traspaso a los alumnos... Se concentra principalmente en las Universidades, Institutos Técnicos Profesionales, Escuelas Técnicas, Centros Artesanales y en el Sistema Docente de la Armada”⁴. Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay, paradigmáticos integrantes de un acuerdo internacional acorde con la economía circular, visando la integración cada vez más efectiva y provechosa y el desarrollo de los países y sus habitantes, deben invertir en estos vitales rubros. Varias palabras nativas reflejan el empleo de las aguas: “yγά”, “paragua-ÿ”, “paraná”, “pirabebé”, “ypoá”, “ypacarai”, etc.⁵. La “Hidrovía Paraguay – Paraná” (HPP): extensión de agua de 3.442 km., desde el puerto de Cáceres en el “Pantanal” (Brasil) hasta Nueva Palmira (Uruguay); sustrae a Paraguay y Bolivia de su mediterraneidad.

El objetivo estratégico: optimizar corredor de transporte fluvial eficiente que garantice la navegación las 24 horas, todo el año y con acceso competitivo a mercados de ultramar, transformando la cuenca en una puerta para todos los horizontes del mundo. Desde el punto de vista geopolítico, la HPP conlleva, en efecto, un carácter estratégico para la región. “... Paraguay emerge como “clave”, “núcleo vital” y “punto central”, con capacidad de determinar el control sobre toda la región. Sudamérica y en particular el Cono Sur contiene una estructura espacial para la paz y, el Paraguay, en el área céntrica, como “estado dintel”, solidifica y ayuda a consolidar pacíficamente esta zona”⁶. Con un enfoque anecdótico y analógico, transcribo a continuación el siguiente acaecer: “Correspondencia del Ministerio de Guerra y Marina: Ha llegado a Humaitá un

⁴ Martínez Busch, J. (1993). *Oceanopolítica una alternativa para el desarrollo*. Santiago de Chile: Edit. A. Bello.

⁵ Sección Historia Armada Paraguaya. (1972). *La Armada Nacional en la Historia*. Asunción, Paraguay.

⁶ Kelly, P. (2000). *Conferencia dictada en el Instituto de Altos Estudios Estratégicos (IAEE)*. Asunción, Paraguay.

convoy despachado de Montevideo hasta este puerto, con cargamento de carbón de piedra por cuenta del Estado, la goleta argentina “Joven Agustina” con cien toneladas, la goleta oriental “Guirepina” con setenta y cinco, la goleta argentina “Fulminencia” con noventa y uno y la goleta argentina “Herminia” con sesenta y ocho toneladas, y las cuales estoy haciendo descargar en el depósito de este punto.... Dios guarde a V.E. muchos años. Campamento General de Humaitá. Setiembre 9 de 1863. Fdo.: Alejandro Hermosa”⁷. Ello denota que hace 150 años todo un convoy compuesto por un remolcador y cuatro goletas transportaba máximo 400 toneladas de carga; mientras que hoy, un convoy compuesto por un remolcador de empuje y 20 barcazas transporta un promedio de 30.000 toneladas, que equivale a la carga de 1000 camiones de 30 toneladas c/u, existiendo en la Hidrovía Paraguay – Paraná convoyes de mayor envergadura aún.

La globalización y la liberalización de las economías de estos tiempos trajo la apertura e integración de los mercados, que caracterizan al nuevo orden internacional. Para el Paraguay, sus intereses fluvio-marítimos, asumen gran significado. Sobre los ríos Paraguay y Paraná, se encuentran instaladas infraestructuras importantes, tales como: centrales hidroeléctricas, refinerías de petróleo, industrias de la construcción, acero, textiles, reparaciones navales y puertos. Con idoneidad y honradez en las negociaciones internacionales, y capacidad para afrontar competitivamente los embates de las economías más fuertes que la propia. La HPP está generando una mejor competitividad en el usuario paraguayo, hoy por hoy, el mayor armador de la hidrovía de marras, ya que el Paraguay posee la “Tercera Flota Mercante Fluvial más grande del mundo”, ergo, en la misma ya se encuentra inmerso en esta confrontación de competitividad, puesto que es creciente el comercio internacional, los volúmenes de mercancías transportadas, el tráfico fluvial en constante aumento, la modernización de remolcadores y barcazas, la dimensión de los convoyes, potencia de los motores, los noveles buques portacontenedores, tanques para acarreo de hidrocarburos, gases, “commodities” movimentados a granel; así como la conducta del usuario en cuanto a la contaminación de las aguas.

Los pobladores de la zona de influencia de la HPP, debemos concientizarnos de las bondades del recurso más importante que la naturaleza dio a nuestra región, a fin de ser firmes en su preservación en beneficio de las generaciones futuras, debemos ser prudentes en la utilización de las aguas y la realización de obras, absolutamente necesarias y exclusivamente en salvaguarda de la seguridad de la navegación. Los demás países integrantes de la “Hidrovía Paraguay – Paraná”, también experimentan los bríos de la

⁷ Sección Historia Armada Paraguaya. (1972). *La Armada Nacional en la Historia*. Asunción, Paraguay.

actualización de sus respectivas flotas mercantes fluviales. La optimización de la navegación de los ríos Paraguay y Paraná, así como del Río Uruguay, deviene en un interés regional potente, para el traslado de la producción y la integración a que aspiran los Estados de la Cuenca del Plata; por la activación cada vez mayor de la navegación fluvial, como aglutinante de la economía de los países involucrados.

Se debe armonizar la navegación fluvial, con otros sistemas de comunicación. Se debe procurar las soluciones más económicas, explotando las condiciones naturales de las vías fluviales. Con la implementación cada vez más intensa del “Acuerdo de la Hidrovía Paraguay- Paraná”, el rico hinterland sudamericano de la Cuenca del Plata tendrá, sin lugar a dudas, una gravitante proyección hacia y desde el mar. Similitudes y diferencias con otras hidrovías del mundo: “... Las Hidrovías son utilizadas para transportar grandes volúmenes de carga, 80% de la producción agrícola de EE.UU, es transportada por la Hidrovía Mississippi – Missouri, las hidrovías responden a una estrategia de transporte, con importante beneficio en el plano económico”⁸.

Una de las principales diferencias de la Hidrovía Paraguay – Paraná es que se minimizan los costos ambientales, ya que en el sistema existen condiciones naturales para la navegación, suficiente para el tránsito de convoyes de barcazas, se requiere obras mínimas, teniendo el programa HPP como premisa: que los ciclos evolutivos de los ecosistemas naturales de la región no deben ser interrumpidos por intervenciones drásticas sobre el medio físico. La Hidrovía Mississippi – Missouri y la del RHIN, han demandado grandes obras como canales artificiales, para adaptar los ríos a las necesidades de la navegación. Otras hidrovías importantes en el mundo son: Po (Italia); Ródano (Francia); Sena (Francia); Danubio (Alemania – Austria – Hungría – Rumania); Volga (Rusia); Yangtsé, Huanghe (Amarillo)(China); Nilo (Egipto y varios otros Estados); etc.

En analogía, señalemos que: el río Rhin, que baña territorios de Suiza, Francia, Alemania, Holanda, con 1.233 kilómetros y caudal medio de 2.300 m/s; el río Po, que baña territorios de Italia, con 652 kilómetros y caudal medio de 1.540 m/s; el río Ródano, que baña territorios de Francia, con 814 kilómetros y caudal medio de 1.710 m/s; el río Sena, que baña territorios de Francia, con 777 kilómetros y caudal medio de 500 m/s; el río Danubio, que baña territorios de Alemania, Austria, Hungría, Rumania, con 2.850 kilómetros y caudal medio de 6.400 m/s; el río Volga, que baña territorios de Rusia, con 3.600 kilómetros y caudal medio de 8.060 m/s; el río Nilo, que baña territorios de Sudán

⁸ Brizuela Servín, S. A. (2017). *Derecho Marítimo*. 2a. ed. Asunción, Paraguay: Edit. “El Foro”.

del Sur, Etiopía, Uganda, Kenia, Tanzania, Ruanda, Sudán, Burundi y Egipto, con 6.550 kilómetros y caudal medio de 2.830 10 m/s; el río Yantze, que baña territorios de China, con 6.300 kilómetros y caudal medio de 30.170 m/s; el río Murray, que baña territorios de Australia, con 2.508 kilómetros y caudal medio de 767 m/s; la hidrovía Mississippi - Missouri, que baña territorios de EE.UU. de América, con 3.770 kilómetros y caudal medio de 16.790 m/s; el río Amazonas, que baña territorios de Perú, Colombia, Brasil, con 6.992 kilómetros y caudal medio de 209.000 m/s; el río Orinoco, que baña territorios de Colombia, Venezuela, con 2.250 kilómetros y caudal medio de 33.000 m/s; el río Uruguay, que baña territorios de Brasil, Argentina, Uruguay, con 3.770 kilómetros y caudal medio de 5.500 m³/s; la hidrovía Paraguay - Paraná, que baña territorios de Brasil, Bolivia, Paraguay, Argentina, Uruguay, tiene una longitud de 3.442 kilómetros y un caudal medio de 20.000 m³/s “...vía troncal fluvial acondicionada, para un sistema de transporte de mercaderías, con las obras de infraestructura física en toda su longitud”.

Las ventajas del transporte fluvial devienen del comparativo emergente..., para transportar 1600 toneladas de mercancías se requiere: vía ferroviaria: 40 vagones de 40 ton; ... carretera...: 80 camiones de 20 ton... aérea:... no es objeto de comparación con otros modos de transporte, por la obviedad del déficit emergente... por vía fluvial:... 1 litro de gas oil, para transportar una ton. de carga, por barcaza se recorrerá 251 km.; por ferrocarril... 101 km;... por camión 29 km.... flete:... marítimo: 0.13; fluvial...: 1.00,... ferroviario: 1.40... por carreteras: 3.20... potencia: Con un HP... transporte... por carretera...: 1 ton... por trenes...: 7.4 ton... fluvial...: 22.2 ton... marítimo: 38.8 ton⁹. “Beneficios esperados en la aplicación del “Programa Regional para el Desarrollo de las Hidrovías Suramericanas”:

Sociales: Nuevas fuentes de ingresos y empleos. Aumento del PIB y su impacto social. Mayor desarrollo educativo y en sistemas de salud. Mejoramiento de la calidad de vida. Fortalecimiento de la integración transfronteriza. Económicos: Mejoramiento de la competitividad. Generación de economías de escala. Reducción de costos logísticos y fletes. Mejor inserción internacional. Nuevos polos de desarrollo. Ambientales: Menor contaminación. Transporte más seguro. Bajo índice de accidentes. Bajo consumo de energía y combustibles. Menor polución y ruido generado. Menor congestión del transporte”¹⁰.

⁹ Álvarez, R. J. (2017). *Hidrovías en el Cono Sur de América/Infraestructuras Legales*. Buenos Aires, Argentina.

¹⁰ Terrazas, R. (2016). *Banco de Desarrollo de América Latina (CAF), Hidrovías para el desarrollo y la integración suramericana*. Bogotá, Colombia.

Conclusiones

Tras una breve análisis del tema: “UN ÍCONO AXIOLÓGICO DE DESARROLLO E INTEGRACIÓN INTERNACIONAL (LA HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ”); aporte de un artículo a integrar la “REVISTA JURÍDICA” de la FCJPyS - UAA; como Decano de la misma y “Past President” del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo (IIDM–Bienio 2018/2020), doy sucintamente mi conclusión: Sudamérica dispone de una amplia red de cuencas, hidrovías y regiones hidrográficas, nacionales e internacionales, con enorme potencialidad en recursos naturales, con oportunidades ciertas para impulsar el crecimiento productivo, comercial, turístico y social, factores estratégicos en pro de la Integración y promoción del desarrollo socioeconómico de sus áreas de influencia. Conteste con que el Continente Americano en general y Sudamérica en especial, cuenta con inmensas riquezas potenciales en todos los órdenes, en el agroindustrial, en la pesca, en la minería, en el transporte multimodal, en las comunicaciones; y, admitámoslo, con relativa osegregada explotación en la actualidad, tengo la plena convicción que puede y debe ser vigorizado, para acrecentar la integración entre los diversos países y para el desarrollo cada vez mayor de los mismos y bienestar de sus habitantes, a quienes el Supremo Creador les ha dotado de tantas oportunidades.

Bibliografía

- Álvarez, R. J. (2017). *Hidrovías en el Cono Sur de América/Infraestructuras Legales*. Buenos Aires, Argentina.
- Aragao, J. M. (1993). La integración en América Latina: objetivos, obstáculos y oportunidades. *Revista Integración Latinoamericana*, n° 196. .
- Areces, R. (2009). *Fundación, La Exploración de los grandes ríos americanos, grandes ríos, grandes aventuras*. Madrid, España.
- Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI). (1993). *Análisis sobre la conversión de las escalas técnicas en escalas comerciales en el transporte internacional de pasajeros por autobús (Quinta Libertad) entre los países del Cono Sur*. ALADI/SEC/Estudio 77. Montevideo.
- Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI). (1993). *Bases para establecer un régimen común sobre transporte multimodal en el marco de la ALADI*. ALADI/SEC/dt 300.

- Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI). (1993). *Corredores interregionales de transporte en América Latina*. ALADI/SEC/Estudio 71. Montevideo.
- Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI). (1991). *El papel de las aduanas en la nueva realidad del proceso de integración*. ALADI/DNA/VII/dt1. Montevideo.
- Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI). (1993). *Estudio para facilitar diversas formas de asociación entre empresas navieras de la región*. ALADI/SEC/Estudio 72. Montevideo.
- Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI). (1992). *Informe de la Segunda Reunión de Expertos Gubernamentales en Transporte Marítimo*. ALADI/REG.TM/II/Informe. Montevideo.
- Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI). (1992). *Los puertos y la competitividad del comercio exterior*. ALADI/REG.TM/II/di3/rev.1. Montevideo.
- Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI). (1990). *Plan de acción para el trienio 1990-1992*. ALADI/CR/Resolución 125. Montevideo.
- Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI). (1990). *Programa de acción para la facilitación del transporte y el comercio internacional*. ALADI/CR/Resolución 129. Montevideo.
- Báez Tovar, O. *Humboldt y su visión de la región tropical y andina de Suramérica*.
- Brown, J. (2003). *Macroecología*. Fondo de Cultura Económica. México.
- Baldinelli, E. (1993). Políticas monetarias y fiscales en la integración regional. *Revista Integración Latinoamericana* n° 189-190.
- Banco Interamericano de Desarrollo/BID-Instituto para la Integración de América Latina/INTAL. (1991). *El proceso de integración de América Latina y el Caribe en 1990*. Publicación n° 362. Buenos Aires.
- Banco Interamericano de Desarrollo/BID-Instituto para la Integración de América Latina/INTAL. (1992). *El proceso de integración de América Latina y el Caribe en 1991*. Publicación n° 392. Buenos Aires.
- Banco Interamericano de Desarrollo/BID-Instituto para la Integración de América Latina/INTAL. (1993). *El proceso de integración de América Latina y el Caribe en 1992*. Publicación n° 409. Buenos Aires.
- Banco Interamericano de Desarrollo/BID-Instituto para la Integración de América Latina/INTAL. (1994). *Instrumentos jurídicos del MERCOSUR*. Publicación N° 415. Buenos Aires.
- Banco Interamericano de Desarrollo/BID-Instituto para la Integración de América Latina/INTAL. (1991). *Mercado Común entre Argentina, Brasil, Uruguay y Paraguay (MERCOSUR)*. Publicación n° 372. Buenos Aires.

- Barros Charlín, R. (1993). Parámetros jurídico institucionales de la integración latinoamericana. *Revista Integración Latinoamericana* n° 193.
- Basco, C., Tancredi, A., Cerenza, L., Iturriza, J. E., y Eugenio, O. Valenciano. (1988). *Transporte e integración. Instituto para la Integración de América Latina/INTAL-Banco Interamericano de Desarrollo/BID*. Buenos Aires.
- Brittin, Burdick H. (1986). *International Law for seagoing officers*. United States Institute, Annapolis, Maryland, U.S.A.
- Brizuela Servín, S. A. (2017). *Derecho Marítimo*. 2a. ed. Asunción, Paraguay: Edit. “El Foro”.
- CAF. (2016). Hidrovías para el desarrollo y la integración suramericana. <https://scioteca.caf.com/bitstream/handle/123456789/919/CAF-Hidrovias.pdf>
- Camp, L. (1962). *Sprague de Sernnacherib: El ingeniero Real*. Nueva York, EE.UU.
- Caso, A. (1953). *El Pueblo del Sol*. México, México.
- Cassio, J. G. (1919). *La propiedad colectiva de “Ayllu”*. Cusco, Perú.
- Castrillón, A. (2001). Humboldt: los viajes, las naturalezas y las ciencias. En: *El regreso de Humboldt. Exposición en el Museo de la Ciudad de Quito*.
- Centro de Documentación de la Reunión de Ministros de Obras Públicas y Transporte de los Países del Cono Sur (a cargo de la Corresponsalía de Uruguay). (1994). *Actas y otros documentos originados por el funcionamiento de las Reuniones de Ministros*. Montevideo.
- Centro de Economía Regional/CEI-Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto de Argentina. (1992). Reunión del MERCOSUR en Las Leñas. Número Especial. Buenos Aires.
- Cieza de León, P. (1941). *Crónica del Perú*. Madrid, España.
- Cieza de León, P. (1967). *El Señorío de los Incas*. Lima, Perú.
- Coe, M. D. (1966). *Los Mayas*. Nueva York, EE.UU.
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). (1993). *Seminario Regional sobre la normativa del transporte multimodal: Síntesis y conclusiones, LC/R.1324*. 15 de diciembre.
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). (1991). *Transporte multimodal en el Cono Sur de América Latina*. LC/R.1070. 11 de noviembre.
- Consejo de la Hispanidad. (1941). *Recopilación de las leyes de los Reinos de los Incas*. Madrid, España.
- Costantini, F. (2000). *Hidropolítica – El perjuicio Sensible en el Derecho Fluvial Internacional*. Asunción, Paraguay.

- Culbert, T. P. (1963). *La civilización perdida: la historia de los Mayas*. Nueva York EE.UU. 1974 – Ruz Lhuillier, A. *La civilización de los antiguos Mayas*. México, México
- Díaz del Castillo, B. (1950). *Historia verdadera de la conquista de la Nueva España*. México, México.
- Driver y Miles. (1955). *Leyes babilónicas: El Código de Hammurabi*. Nueva York, EE.UU.
- Engelhardt, E. (1889). *Historia del Derecho Fluvial Convencional*. París, Francia.
- Fairlie Reinoso, A. (1993). Crisis, integración y desarrollo en América Latina. La dinámica del Grupo Andino con el MERCOSUR en la década de 1980. *Revista Integración Latinoamericana n° 192*.
- Favre, H. (1975). *Los Incas*. Barcelona España.
- Frankfort, H. (1951). *El origen de la civilización en el cercano oriente*. Bloomington, EE.UU.
- Gendrop, P. (1980). *Los Mayas*. Barcelona, España.
- Hawkes, J., y Wooley, L. (1963). *Prehistórica y el principio de la civilización*. Nueva York, EE.UU.
- IIRSA-INTAL-FONPLATA A. Koutoudjian. Eje hidrovía Paraguay-Paraná: Caracterización geográfica del eje. http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/hpd_vn_2007_cap1.pdf
- Instituto para la Integración de América Latina/INTAL. (1983). *Programa de Asistencia Técnica. El transporte en los esquemas de integración*. Buenos Aires.
- Junta del Acuerdo de Cartagena (JUNAC). (1994). *Diversos documentos provistos por el Departamento de Integración Física, referidos a las actividades subregionales en materia de transporte*. Lima.
- Llairo, M. M. (2009). Los grandes proyectos de infraestructura del Mercosur: La hidrovía Paraguay-Paraná realidades y controversias. *Proyección*, 5 (1). https://bdigital.uncu.edu.ar/objetos_digitales/3458/llairoproyeccion6.pdf
- Lattimore, O. (1951). *Las fronteras internas de la China*. Nueva York, EE.UU.
- Lee, M. P. H. (1921). *Historia económica de China, con especial referencia a la agricultura*. Nueva York, EE.UU.
- Lloyd, S. (1943). *Los ríos gemelos: Tigris y el Eufrates*. Londres, Inglaterra
- Martínez Busch, J. (1993). *Oceanopolítica una alternativa para el desarrollo*. Santiago de Chile: Edit. Andrés Bello.
- Moore, S. F. (1958). *Poder y propiedad en el Perú Incaico*. Nueva York, EE.UU.
- Needham, J. (1954). *Ciencia y civilización en la China* (vol. I). Cambridge, Inglaterra.

- Pelkmans, J. (1993). Comparando las integraciones económicas: Prerrequisitos, opciones e implicaciones. *Revista Integración Latinoamericana n° 191*.
- Ravina, A. O. (1992). Algunos aspectos críticos del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto Cáceres-Nueva Palmira). *Revista Integración Latinoamericana n° 185*.
- Raymond, F. (1967). *El agua en el mundo*. Madrid, España.
- Roca, M. (2019). *El Registro de Buques del Estado de la Ciudad del Vaticano*. Barcelona, España.
- Romero Basaldúa, L. C. (1996). Córdoba, Argentina
- Ruz Lhuuillier, A. *Estudios de cultura Maya*. vol. 1. México, México. 1961-1974.
- Sahagun, F. B. (1938). *Historia general de las cosas de Nueva España México*. México.
- Samaniego, F. (2001). Humboldt y el paisaje cósmico de los Andes. En *El regreso de Humboldt*. Exposición en el Museo de la Ciudad de Quito.
- Sección Historia Armada Paraguaya. (1972). *La Armada Nacional en la Historia*. Asunción, Paraguay.
- Secretaría Administrativa del Grupo Mercado Común (MERCOSUR). (1994). *Actas y otros documentos originados en el Grupo Mercado Común y en los Subgrupos técnicos de Trabajo*. Montevideo,.
- Simori-Abbat, M. (1976). *Los Aztecas*. París, Francia.
- Soustelle, J. (1980). *Los Aztecas*. Barcelona, España.
- Steward, J. (1955). *Civilización irrigante: Estudio comparativo*. Washington, EE.UU.
- Unidad Coordinadora de la Hidrovía Paraguay-Paraná del Programa de Estudios. (1994). *Convenio ATN/SF-3822-RE del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y Proyecto PNUD/OSP RLA/90/012 del Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo*. Archivo de documentos. Buenos Aires.
- Vacchino, J. M. (1992). La dimensión institucional en la integración latinoamericana. *Revista Integración Latinoamericana n° 185*.
- Vaillant, G.C. *Los Aztecas de México*. Nueva York, EE.UU.
- Vieira, E. (1993). Una unión aduanera para América Latina. *Revista Integración Latinoamericana n° 187-188*.
- Willcocks, S. W. (1917). *La irrigación de la Mesopotamia*. Londres, Inglaterra.
- Wittfogel, K. (1955). *Aspectos del desarrollo de sociedades hidráulicas*. Washington, EE.UU.
- Zelada Castedo, A. (1993). Competencias legales y toma de decisiones en la integración en América Latina. *Revista Integración Latinoamericana, n° 196*.
- Zuidama, T. R. (1964). *El sistema "ceque" de Cuzco: La organización social de la capital de los Incas*. Leide, Holanda.