

LA HIDROVIA PARAGUAY-PARANA

*STELLA MARIS BORREGO, JUAN MANUEL CASAVELOS, SONIA MEDINA
SUSANA PIZZUTO, MONICA REGOLINI, MARIA AMELIA ZARATE*

SUMARIO: 1. Antecedentes.- 1.1. Históricos.- 1.2. Políticos-Institucionales.- 2. Ubicación espacial.- 3. Referencia económico-ambiental.- 4. Impacto ambiental.- 4.1. Impacto Físico.- 4.2. Impacto Socio-Cultural.- 4.3. El Pantanal del Matto Grosso Brasileño.- 5. Solución de Controversias.- 5.1. Acuerdo De Las Leñas.- 5.2. Resolución de Conflictos entre Estados.- 5.3. Resolución de Conflictos entre Estados y Particulares.- 5.4. Resolución de Conflictos entre Particulares.- 6. Conclusiones.-

1. Antecedentes

1.1. Históricos

La iniciativa del desarrollo de una vía navegable que comunique la cuenca alta del río Paraguay con el Río de la Plata no es novedosa. Desde tiempos muy remotos las primeras naciones americanas acostumbraban navegar y comerciar a lo largo de todos los brazos de este sistema fluvial. Estos pueblos basaban en gran medida su vida en la navegación de los ríos y dependían económicamente de actividades relacionadas con el ambiente fluvial: comercio, pesca, agricultura, recolección y caza.

La llegada de los invasores europeos trastocó en varios aspectos la vida de estas sociedades. Algunas de ellas fueron eliminadas, otras desalojadas por la fuerza y un cierto número esclavizado.

Las nuevas sociedades coloniales emergentes del proceso de conquista continuaron utilizando las vías fluviales con fines de navegación, aunque la situación cambió radicalmente. A partir del establecimiento de los regímenes coloniales, los ríos pasaron a ser vías de penetración militar y colonizadora y, de exportación de productos locales hacia las metrópolis.

Al mismo tiempo se abrieron o ampliaron múltiples rutas terrestres, se clarearon florestas y se introdujeron vehículos y animales de tiro, generándose una nueva red de transporte que gradualmente pasó a competir cada vez más con el sistema hidroviario, aunque la red fluvial siguió constituyendo el medio principal de comunicaciones desde y hacia el interior del continente.

Más tarde, cuando las colonias sudamericanas pasaron a formar nuevos estados territoriales, la navegación de los ríos continuó teniendo gran importancia. El transporte de mercancías y pasajeros de muchas zonas de Paraguay, de las Provincias litorales argentinas, del Mato Grosso brasileño y del litoral uruguayo prosiguió saliendo al exterior por los ejes fluviales hasta bien entrado el siglo XX.

A partir de la década del cincuenta, se construyeron carreteras y puentes agregando nuevas líneas a la creciente red terrestre de la región, con lo que se inició un proceso de decadencia debido a la competencia de otros medios de transportes como el carretero y el ferroviario, por lo cual disminuyeron las inversiones para su mantenimiento y modernización, con la consiguiente pérdida de carga, además el dragado y balizado se volvieron más esporádicos, terminando de declinarse el modelo actual que es predominantemente ferroviario.

A partir de 1960 comienza mundialmente, la tendencia al gigantismo de los buques, que luego se modifican, pero que se mantiene en valores de tonelaje importantes. El mundo marítimo comienza a cambiar y aparece el tráfico multimodal que utiliza distintos y sucesivos medios para el transporte de grandes cargas.

Los buques porta-contenedores son de aproximadamente 100.000 toneladas, calan más de 42 pies y con sistemas modernos se cargan y descargan en 24 horas, por lo tanto los puertos tienen que tener profundidad adecuada y estar preparados técnicamente.

En las últimas décadas, y como consecuencia tanto de los nuevos impulsos regionales hacia una mayor integración de los países latinoamericanos, como así también debido a la importante expansión de las producciones agrícolas y minerales de la región, el interés de los gobiernos en desarrollar la Hidrovía se puso de manifiesto.

1.2. Políticos-Institucionales

El proyecto de la hidrovía, como herramienta de desarrollo regional con sus impactos sociales y ambientales, señala la importancia que tiene en los procesos de integración regional la gestión integrada de las cuencas hidrográficas de ríos internacionales.

La Cuenca del Plata, donde está ubicado el proyecto de hidrovía, con una superficie total de 3,17 millones de Km². abarca el 19% de la superficie de Bolivia, el 100% de la Paraguay, el 17% de la Brasil, el 80% de la Uruguay y el 34% de la superficie de Argentina, con un recurso hídrico susceptible de múltiples utilidades, tiene un marco institucional dado por el Tratado de la Cuenca del Plata para coordinar medidas que permitan normalizar las actividades que se desarrollan en las aguas, en el lecho y en el subsuelo de la misma.

El Tratado de la Cuenca del Plata fue firmado por los gobiernos de las Repúblicas de Argentina, Bolivia, Paraguay, Brasil y Uruguay el 23 de abril de 1969.

A partir del mismo existen antecedentes de organismos creados para elaborar políticas comunes de explotación y manejo de los recursos compartidos en los ríos de la cuenca. El Tratado establece en su artículo II que su órgano supremo es la Reunión de Cancilleres y en su artículo III, que el Comité Intergubernamental Coordinador de los Países de la Cuenca del Plata es el órgano permanente de la Cuenca.

El Estatuto del Comité Intergubernamental señala que este organismo estará destinado a promover, coordinar y seguir 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 en orden al logro de los objetivos fijados por los Cancilleres de los Países de la Cuenca en las reuniones celebradas a ese fin.

El artículo VI del Tratado prevé la suscripción de acuerdos específicos con países miembros del Tratado, habiéndose creado a través de los mismos distintas comisiones administradoras de los ríos de la cuenca: la del Río Bermejo, la del Río Pilcomayo y la del Río Paraná.

En el caso del río Paraná la Comisión Mixta Argentino-Paraguaya se creó a partir del convenio para el estudio del aprovechamiento de los recursos del río Paraná el 16 de junio de 1971, donde las partes contratantes ratifican su adhesión a los principios consagrados por la declaración de Asunción

APORTES PARA LA INTEGRACION LATINOAMERICANA

sobre aprovechamiento de ríos internacionales de la IV Reunión de Cancilleres de los Países de la Cuenca del Plata. (artículo XII del Convenio).

Otros organismos administradores de los ríos de la cuenca fueron creados a partir de los acuerdos sobre límites fronterizos entre países como es el caso de los ríos Uruguay y de la Plata.

La Comisión Administradora del Río Uruguay se originó en el tratado de límites del 7 de abril de 1961 y en el estatuto del 26 de febrero de 1975 entre la República Argentina y la República Oriental del Uruguay, donde las partes se obligan a proteger y preservar el medio acuático, prevenir su contaminación, dictando las normas y adoptando las medidas apropiadas, de conformidad con los convenios internacionales aplicables.

La Comisión Administradora del Río de la Plata tiene su origen en el tratado firmado el 19 de noviembre de 1973 entre la República Argentina y la República Oriental del Uruguay, para promover la realización conjunta de estudios e investigaciones de carácter científico, con especial referencia a la evaluación, conservación y preservación de los recursos vivos y su racional explotación y la prevención y eliminación de la contaminación y otros efectos nocivos que puedan derivar del uso, exploración y explotación de las aguas.

El Acuerdo de Transporte fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná, denominado Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra, fue suscripto en el Valle de Las Leñas (Argentina) en el mes de julio de 1992, y entró en vigor a comienzos de 1995. El Acuerdo tiene 36 artículos, divididos en 15 capítulos que tratan sucesivamente: Objeto y alcance del Acuerdo; Libertad de navegación; Libertad de tránsito; Reserva de carga regional; Reserva de carga nacional; Armador de la Hidrovía; Facilitación del transporte y el comercio; Servicios portuarios y servicios auxiliares de la navegación; Órganos del Acuerdo; Solución de controversias; Evaluación y ajustes; Entrada en vigor y duración; Adhesión; Denuncia; y Disposiciones generales.

2. Ubicación Espacial

La Hidrovía abarca una vasta área de influencia que incluye parte del territorio boliviano, los estados de Rondônia, Mato Grosso y Mato Grosso do Sul -en Brasil-, todo el territorio paraguayo, las provincias del noreste y centro argentino, y parte del territorio uruguayo. Una importante porción de esa zona está dotada de un elevado potencial económico, que comprende a la producción agropecuaria y de recursos minerales.

En la región de Bolivia es también importante la producción de soja; además, posee yacimientos de hierro y otros recursos naturales como gas y petróleo. En Paraguay la producción agrícola (soja, café, algodón, maní, yerba mate y madera.), producción de yacimientos calcáreos aprovechados por la producción de cemento y la industria siderúrgica.

En la Argentina atraviesa la zona de mayor concentración demográfica, de un desarrollo relativo mayor, con una importante producción agropecuaria e industrial: trigo, oleaginosas, carne bovina, maderas, celulosa, papel, derivados del petróleo, entre otros.

Sus puntos extremos son: Cáceres en territorio brasileño y el puerto uruguayo de Nueva Palmira en su extremo inferior, progresivas km. 3.442 y km. 139 de la vía navegable respectivamente.

La Hidrovía está formada por el río Paraguay y el río Paraná, hasta la confluencia de este último con el Río de la Plata, integrando la gran red de navegación de la Cuenca del Plata, la que comprende,

además, al río Uruguay y sus afluentes. El río Paraguay recorre el territorio brasileño, luego es frontera entre países (Brasil y Bolivia; Brasil y Paraguay, y Paraguay y Argentina), y el río Paraná recorre territorio argentino. A lo largo de la Hidrovía se destacan ciudades importantes como Corumbá (Brasil), Asunción del Paraguay, Corrientes, Paraná, Santa Fe, Rosario y Buenos Aires.

La descripción de la Hidrovía puede ser dividida en seis tramos, conforme a sus características físicas y por condiciones político-económicas:

- Primer tramo:** Cáceres- Barra Norte do Bracinho (160 km.).
- Segundo tramo:** Barra Norte do Bracinho-Ponta do Morro (280 km.).
- Tercer tramo:** Ponta do Morro-Foz do Apa (958 km.).
- Cuarto tramo:** Foz do Apa-Confluencia (932 km.).
- Quinto tramo:** Confluencia-Rosario (820 km.).
- Sexto tramo:** Rosario-Buenos Aires (416 km.).

La característica morfológica principal de la Hidrovía es el autodragado y en términos hidrológicos presenta aspectos favorables para la navegación, aunque suelen presentarse irregularidades de los desagües del río Paraguay, que tiene períodos aleatorios de aguas elevadas o excesivamente bajas durante varios años seguidos.

La superficie total del área de influencia directa de la Hidrovía es de aproximadamente 175 millones de kilómetros cuadrados (650.000 kilómetros cuadrados de la Argentina, 370.000 kilómetros cuadrados en Bolivia, 410.000 kilómetros cuadrados en Paraguay y 300.000 kilómetros cuadrados en Brasil) con una población que supera los 17 millones de habitantes.

3. Referencia Económico-Ambiental

La Hidrovía representa grandes intereses económicos, sociales y políticos para los cinco países involucrados, ya que atraviesa las áreas más productivas de la Argentina y del Paraguay, tangencia a Bolivia en el límite de su zona más promisoría, está lejos de las regiones de mayor desarrollo de Brasil y apenas toca al territorio uruguayo. Representa la salida directa al mar, tanto para Bolivia, como para Paraguay, es una alternativa económica para la exportación y la importación de cargas brasileñas y ofrece al Uruguay condiciones de participar del comercio internacional, sobre todo a través del transbordo de cargas.

Para el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) podría transformarse en la columna vertebral de un sistema regional intermodal de transporte, que podría incluir un corredor bioceánico para la exportación e importación vía Atlántico y además servir a la integración subregional, en función de las perspectivas de desarrollo económico regional, ya que argumentan que existen fuertes indicaciones de un aumento de la demanda intrarregional de transporte para los próximos años. Dicha demanda, además, presenta una creciente tendencia a modificar el perfil de los productos a transportar, con un aumento significativo de bienes con mayor grado de procesamiento, como consecuencia de los acuerdos de libre comercio en vigencia.

Por su parte las entidades ecologistas y estudios realizados por algunos especialistas, manifiestan que los costos potenciales de incrementar la navegación haciéndola posible durante todo el año, a lo largo de los 3.442 Km. de ríos pueden ser muy elevados y la construcción tendría importantes impactos ambientales y socio-económicos para la región, que no han sido suficientemente evaluados debido a que los estudios económicos realizados hasta ahora son incompletos.

Aunque los estudios de factibilidad e impacto ambiental financiados por el BID y el PNUD, sostienen que el proyecto es viable y los impactos ambientales escasos y controlables, también admiten que podría llegar a secarse un área de entre 2,9% y 9,6% del total del Pantanal brasileño, que tendrá impactos severos sobre la calidad del agua de los ríos (incluyendo el agua potable que se consume en varias ciudades paraguayas, brasileñas y bolivianas), en las áreas de desove de los peces y sobre la riquísima fauna del Pantanal.

Estudios independientes, informan de impactos más severos en el Pantanal, que regula el ciclo de inundaciones río abajo, ya que este perdería su función de esponja y filtro de Asunción hacia abajo, pudiendo crecer el riesgo de inundaciones, ya que el río Paraguay crece en invierno porque el Gran Pantanal de 300.000 Km., tiene un efecto sobre las aguas que alimenta este río. En la medida que en el Matto Grosso se vayan recuperando tierras y vaya dejando de ser un pantano y al crecer los ríos en la misma estación, esto traería como consecuencia grandes inundaciones y el Río de la Plata puede convertirse en un gran depósito de sedimentación a menos que la hidrografía permitiese el rápido flujo de las aguas hacia el mar.

Los promotores del proyecto de la hidrografía destacan su importancia como elemento dinamizador del comercio exterior de los países del Mercosur y las naciones asociadas propiciando el desarrollo de una amplia región potencialmente rica, particularmente en la explotación sojera y minera que abarca parte de Paraguay Bolivia y Brasil, como así también las provincias del noreste argentino.

A medida que las condiciones de navegación mejoren, además del gran número de productos regionales beneficiados, podrán transportarse productos industriales, que actualmente utilizan otros medios.

El transporte hidroviario posee ventajas comparativas para el traslado de materias primas producidas en la región, es especialmente idóneo para captar tráficos de granos, aceites, algodón, minerales, productos forestales y frutas.

Los especialistas afirman que el precio de los fletes de commodities por este medio de transporte está estimado de un centavo de dólar por toneladas/kilómetro. Lo que representa un valor de 3 a 4 centavos menos por tn/km que el percibido por el transporte terrestre, y 1,5 centavos menos que el flete por ferrocarril.

Además de los menores costos, el transporte hidroviario ofrece ventajas por la gran capacidad que tiene para el transporte de grandes volúmenes de mercancías. Por ejemplo, un convoy de 16 barcas de 24.000 toneladas puede mover una carga equivalente a una flota de 960 camiones de 25 toneladas.

Los beneficios, en este aspecto, son tan evidentes que los sectores interesados están reclamando autorización para continuar con la profundización de las vías navegables. También se ha avanzado en las obras de dragado y balizamiento. Estos avances, sin embargo, son todavía considerados insuficientes.

A pesar de las ventajas enunciadas precedentemente, algunas empresas argentinas de transporte declaran que el flete en barcas está costando entre 30% y un 40% más por las dificultades para navegar que actualmente presenta esa vía de transporte. Los mayores problemas se presentan en el Alto Paraná, lo que perjudica especialmente a los productores de madera y celulosa de la provincia de Misiones, que en los últimos años han realizado grandes inversiones en la zona.

También las aceiteras de la zona San Martín-San Lorenzo necesitan contar con un mejor abastecimiento para no tener capacidad ociosa.

Según datos revelados por la Bolsa de Comercio de Rosario, actualmente, se están transportando alrededor de ocho toneladas de granos por la Hidrovía. Sin embargo, los problemas que todavía persisten con respecto a la escasa profundidad y a la falta de señales, no permiten navegar en las condiciones más favorables. Estos inconvenientes, en muchas oportunidades, obligan a interrumpir la travesía en horarios nocturnos, y a desarmar y rearmar los convoyes cada vez que se enfrentan pasos críticos con insuficientes anchos y profundidades.

Los exportadores reclaman soluciones urgentes a estos problemas, ya que en muchos casos las empresas concesionarias cobran el peaje sin haber culminado las obras necesarias para mejorar la eficiencia de la vía navegable, encareciendo consiguientemente las exportaciones.

4. Impacto Ambiental

4.1. Impacto Físico

En el estudio de Impacto Ambiental del Proyecto Puerto de Santa Fe-Río de la Plata Exterior se considera que las obras de balizamiento de la Ruta Troncal de Navegación no presenta impactos negativos. En el caso de las operaciones de redragado, las actividades de vaciado fueron identificadas como de mayor criticidad.

En relación a ello, se detectaron situaciones conflictivas en el Paso Borahi, en el canal de los Muelles de Rosario, en el Paso Alvear (todos localizados en el Paraná Inferior) y en el canal Emilio Mitre. Estas situaciones derivan de la presencia, en los sedimentos a movilizar de: aldrin, hidrocarburos y metales pesados (cromo, principalmente).

El impacto del proyecto Hidrovía sobre los puertos del bajo Paraná y río de la Plata presenta dos aspectos posibles: el aumento del movimiento de cargas en los distintos puertos y los efectos de dicho aumento en el entorno de esos puertos

No existen elementos en los informes disponibles para pronosticar el primer aspecto, aunque si se puede extraer conclusiones sobre el segundo.

El aumento del movimiento de cargas tendría una serie de efectos favorables al desarrollo económico de las áreas próximas a los puertos, donde este movimiento se concentre: aumento del empleo, radicación de nuevas industrias, actividades comerciales y servicios, o incremento de la actividad de los ya existentes, y aumento de la producción agropecuaria en el área de influencia.

A la vez, se pronostican impactos ambientales negativos, entre los que podemos mencionar los siguientes: a) efectos directos de la navegación en los cursos de agua utilizado y de la actividad portuaria; b) efectos de las actividades industriales, comerciales y agropecuarias que se radiquen o se expandan; del transporte terrestre de cargas; del aumento de población en las localidades portuarias.

El informe del Consorcio TGCC considera algunos impactos, como son:

- * Aparición de nuevas cargas especialmente contaminantes.
- * Instalación o expansión de industrias.
- * Modificación de las condiciones hidráulicas, resultando en una modificación de los patrones de erosión y sedimentación.
- * Aumento de peligro por aumento de operaciones y maniobras.
- * Necesidad de expansión para las nuevas instalaciones.

4.2. Impacto Socio-Cultural

Se han realizado estudios relativos a las comunidades ribereñas buscando por una parte, caracterizar la población potencialmente afectada por el Proyecto, y por otra identificar el impacto socio-cultural previsible. Se tomó en cuenta la población asentada en el margen paraguayo, desde Bahía Negra en el Norte, hasta Paso de Patria en el Sur. La caracterización comprende volumen demográfico, variables socio-demográficas y rasgos culturales.

Se considera como área de estudio el tramo del río Paraguay que parte del Puerto Busch (km. 2.524) hasta la confluencia con el río Paraná (km. 1.240). Desde el punto de vista socio-económico y cultural la delimitación del área está dado por las unidades administrativas o municipios linderos con el río Paraguay, aunque existen asentamientos importantes sobre afluentes de este río.

4.3. El Pantanal del Matto Grosso Brasileño

El Pantanal es uno de los mayores sistemas de áreas inundables del mundo. Se encuentra situado en la alta cuenca del Río Paraguay entre los paralelos de 16° y 22° Sur y los meridianos de 53° a 58° Oeste.

En este ambiente, el rol ecológico determinante está dado por el pulso de la inundación. En la cuenca superior (Municipios de Cáceres, Poconé, Santo Antonio de Leverger y Barao de Malgaco), las crecientes ocurren de enero a marzo, simultáneamente con el período de lluvias que se extiende de octubre a abril.

Durante la creciente, las áreas inundables reciben además de agua, nutrientes disueltos y sedimentos, funcionando como un área de alta producción biológica. Para la mayor parte de los organismos, el canal principal es utilizado más como refugio temporal o corredor de migración, que como hábitat principal.

En el Pantanal la flotación del nivel del agua provoca una serie de transformaciones en la estructura y funcionamiento de los ecosistemas e influencia la organización espacial de su diversidad.

Las modificaciones que podría introducir el PHPP que tienen potencial para ser promotores de impactos ambientales son las siguientes:

- * **Dragado:** pérdida de calidad visual y diversidad del paisaje, aumento de la velocidad de la corriente, alteración del pulso de inundación. Pérdida de ecosistemas (Baías, Vazantes, Corixos) debido el descenso del nivel del agua, remoción de sustancias tóxicas de los sedimentos e incorporación al cuerpo del agua, pérdida de biodiversidad, contaminación de las redes alimenticias, disminución de la densidad de organismos acuáticos.
- * **Deposición del material de dragado:** aumento del material en suspensión, pérdida de hábitats.
- * **Remoción de rocas:** aumento de la velocidad de la corriente, disminución de la fase acuática y aumento de la terrestre en áreas inundables, disminución de la disponibilidad de agua para consumo y actividades económicas en el estiaje, ampliación de los efectos de la concentración, dilación de nutrientes, aumento de la exportación de biomas y nutrientes, aumento del material en suspensión y residuos sólidos en la columna de agua, disminución de la productividad fitoplanctónica.

- * **Enderezamiento de curvas:** aumento de la velocidad de la corriente. Destrucción de hábitats.
- * **Cortes de meandros:** aumento de la erosión y de la velocidad de la corriente, destrucción de hábitats, modificaciones en las rutas de migración de peces.
- * **Balizamiento:** impacto positivo en el ordenamiento y en la seguridad de la navegación actual.

También se señala el efecto negativo que puede tener el proyecto sobre las actividades pecuarias, que podrían verse afectadas por falta eventual de recursos hídricos y plantas forrajeras en época de estiaje. Así como los efectos provocados por una disminución del tiempo de inundación en ciertas planicies aluviales y el crecimiento potencial de la producción de soja promovida por el modelo económico que se plantea como justificación del PHPP.

5. Solución de Controversias

5.1. Acuerdo De Las Leñas

El 7 de Julio de 1992 los gobiernos de Argentina, Brasil, Bolivia, Paraguay y Uruguay firmaron el "ACUERDO DE TRANSPORTE FLUVIAL POR LA HIDROVIA PARAGUAY-PARANA".

El texto del mismo comprende gran cantidad de puntos que son regulables por decreto pero también comprende puntos que son notoriamente reserva de la Ley.

El protocolo adicional contiene normas sobre asistencia y salvamento (art.40), normas sobre derecho Internacional Privado (art. 43), sobre abordajes, averías gruesas y particulares y siniestros (art. 61).

Argentina, Paraguay y Brasil enviaron el convenio a sus parlamentos y obtuvieron su ratificación por ley. Uruguay y Bolivia en cambio lo registraron como acuerdo de alcance parcial (AAP) en el marco de ALADI y pretenden que se encuentre plenamente vigente por esta vía.

La resolución del Poder Ejecutivo Uruguayo al respecto (de fecha 26 de mayo de 1993) ordena la ratificación por intermedio de la representación en ALADI y agrega: "...expresando en ella que no es necesario en lo que a la República respecta, ningún trámite interno para habilitar su entrada en vigor". Con ello el gobierno dio por ratificado y vigente el Acuerdo de las Leñas sobre la Hidrovía.

Este sistema de ratificación ha sido severamente criticado por cuanto, se dice que se podrá lograr velocidad, pero lo hace a costa de una absoluta inseguridad sobre el régimen jurídico efectivamente vigente, de los puntos que se regulan, y al precio de omitir la opinión del Poder Legislativo, de temas que son de competencia constitucional, exclusiva del Parlamento.

5.2. Resolución de Conflictos entre Estados

Vigente en los cuatro países, el Protocolo adicional de la Hidrovía, establece un sistema para la resolución de controversias que pudieran presentarse entre los países signatarios del acuerdo que analizamos.

Así se establece en primer lugar, la resolución a través de consultas y negociaciones directas (art. 2). Sólo para el caso de que estas no fueran efectivas en un plazo razonable o bien que hubieran

permitido sólo la solución parcial del conflicto, se habilita a cualquiera de los países miembros a recurrir al órgano técnico: La Comisión del Acuerdo, quien evaluará la situación, pudiendo requerir el asesoramiento de expertos. (art.3). Dicha Comisión deberá formular las recomendaciones tendientes a la solución de la controversia (art.4).

Para el caso que no se hubiere encontrado una solución, cualquiera de los países signatarios podrá recurrir entonces al órgano político: El Comité Intergubernamental de la Hidrovía. (art. 5).

Si aún la solución no se hubiere encontrado se autoriza a nombrar un Tribunal Arbitral, integrado por tres árbitros, uno por cada Estado parte del conflicto, en un plazo no mayor de 15 días, y el tercero será nombrado en un plazo de 30 días, recayendo la designación en un nacional de otro país, sea o no signatario del Acuerdo. (art. 6).

Los requisitos para ser árbitro están dados por la misma normativa: "*juristas de reconocida competencia*".

Para el caso que más de dos países sostuvieran la misma posición en la controversia, deberán unificar su representación ante el Tribunal y designaran un arbitro de común acuerdo. Conforme al artículo 7º en ningún caso el Tribunal quedara formado por mas de tres árbitros.

Si alguno de los países, vencido el plazo de 15 días no designara a su árbitro quedará habilitado el Secretario Ejecutivo de la CIH, para hacerlo de una lista de 10 árbitros presentada por la parte que no haya designado su árbitro. A tales efectos los países signatarios deberán presentar una lista a la CIH luego de la entrada en vigor del Acuerdo.

Es también el Secretario Ejecutivo el encargado de nombrar al Presidente para el caso de que los países no se pusieran de acuerdo. Lo designará por sorteo de una lista de 20 árbitros elaborada por la CIH e integrada por dos nacionales de cada país signatario y 10 de terceros países (art. 8).

Dictado laudo dentro de los 30 días desde su constitución (prorrogable por otros 30, artículo 13), por escrito es inapelable y obligatorio para los países signatarios. Las sanciones para el caso de incumplimiento de dicho laudo hacen posible el uso de medidas compensatorias temporarias que guarden proporcionalidad tendientes a lograr su cumplimiento.

5.3. Resolución de Conflictos entre Estados y Particulares

El artículo 17 del Protocolo Adicional que estamos comentando, se refiere al caso que las medidas tomadas por los países signatarios por violación al Acuerdo de Transporte Fluvial, pudieran afectar a los particulares, en este caso los habilita para reclamar ante la CIH, si esta considerara aceptable el reclamo, convocara a un grupo de especialistas, quienes elevaran un dictamen a la CIH.

Si éste manifiesta que es procedente el reclamo producido contra un país signatario, cualquier otro país signatario podrá pedir la adopción de medidas correctivas o la anulación de la medida cuestionada. Si esto no prospera en el plazo de 15 días, el país que lo efectuó podrá recurrir directamente al procedimiento arbitral.

5.4. Resolución de Conflictos entre Particulares

Es importante destacar que ante un sistema un tanto complicado al comienzo, como es la intervención de organismos similares, (la Comisión del Acuerdo y la Comisión Intergubernamental Hidrovia), dilatando innecesariamente el proceso de resolución de conflictos, sólo se prevé en el marco del Protocolo Adicional, disputas en el marco del derecho público, entre Estados, no brindando soluciones para el caso de conflictos entre particulares.

Dada la naturaleza publicista de este Protocolo, resulta lógico que así sea, pero es de destacar que resulta necesario, especialmente a la luz de los acontecimientos que marcan la actividad creciente en la Hidrovia que se debe promover a regular acerca de la resolución de conflictos entre particulares, además de ciertas normas adicionales de Derecho Internacional Privado incluidas en los Protocolos Adicionales.

6. Conclusiones

El desarrollo de interconexiones de transporte es esencial para el fomento del comercio intrarregional.

Una infraestructura eficiente y tecnológicamente avanzada es necesaria para la expansión del comercio de mercaderías y de servicios, para la reducción de los costos de los productos comercializados, así como para la efectiva integración cultural de la región.

Uno de los principales objetivos de los procesos de integración económica es el desarrollo del comercio intrarregional. En varios países, los costos globales de infraestructura, tales como el transporte en el comercio exterior, representan barreras al crecimiento del comercio, al disminuir la competitividad de los productos de exportación y aumentar el costo de las mercaderías importadas.

Resulta necesario en este contexto, un ajuste de condiciones de competencia, armonizar los marcos legales y tributarios, los sistemas contables, las legislaciones pertinentes (laborales, de seguros, tributaria, etc.).

Al fin de la década de los noventa, se precipitaron las inquietudes por salvar los tiempos perdidos para la integración de nuestros países. Tal circunstancia produjo un singular esfuerzo para el que no estuvimos suficientemente preparados. Tras la experiencia cumplida en estos años, el fin de siglo debe erigirse en una fecha límite para encaminar los procesos en curso, afianzar los mecanismos institucionales, la uniformidad legislativa y simplificar y mejorar los mecanismos para la solución de controversias.

En el caso de la Hidrovia el principal paso ha sido dado y consiste en la entrada en vigor, a comienzos de 1995, del Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra. Ahora se debe tratar que sus normas sean efectivas y se cumplan.

En un comienzo el proyecto Hidrovia pareció nada más que un esquema para la ejecución de obras que mejorarían la navegación de los ríos Paraguay y Paraná. Hoy se ha comprobado que el proyecto es más que eso. Se trata, entonces, de vigorizar los aspectos institucionales y jurídicos que habrán de consolidar la integración física y que le otorgarán seguridad jurídica para todos los usuarios.

Cabe destacar que desde su entrada en vigor no ha sido utilizado el mecanismo previsto para la

APORTES PARA LA INTEGRACION LATINOAMERICANA

resolución de conflictos. Nos preguntamos si debemos suponer que no se produjeron controversias en la Hidrovia. Esta conclusión no resulta verosímil. Más bien habría que decir que los conflictos, si existieron, pero que se estarían canalizando y resolviendo por otras vías y no por las previstas. De continuar usando las vías diplomáticas informales para solucionar conflictos, se corre el riesgo de atentar contra los procesos de integración, ya que la ineficacia de sus instituciones genera incertidumbre en la población.

La longitud de la vía fluvial, uniendo cinco naciones, hace presuponer la aparición de numerosos conflictos por lo que se debería prever un mecanismo eficiente de resolución de controversias. En otras vías internacionales similares, se recurre desde hace mucho tiempo a la mediación y al arbitraje, métodos considerados como los más adecuados.

Es importante destacar que los procesos de integración regional sean construidos para el fortalecimiento del capital humano como factor esencial del desarrollo económico y objetivar la erradicación de las diferencias en el bienestar social y de las disparidades de oportunidades entre los países y subregiones. El crecimiento económico y la conservación del medio ambiente no deben ser un fin en sí mismos. Es necesario que su objetivo final sea el bienestar social equitativo y justo, llevándose siempre en consideración las vocaciones y potencialidades locales.

Las actividades productivas, comercio y protección del medio ambiente deben actuar en armonía, lo que requiere un esfuerzo serio y articulado de cooperación entre todas las partes interesadas. Las actividades de producción, e inversiones deben ser disciplinadas obedeciendo las reglas internacionales o regionales negociadas sobre medio ambiente. En caso contrario podrá provocar degradación ambiental, especialmente en los países cuyas economías están basadas en el comercio de recursos naturales.