



# XX

JORNADAS DE  
COMUNICACIONES CIENTÍFICAS DE LA  
FACULTAD DE DERECHO Y  
CIENCIAS SOCIALES Y  
POLÍTICAS - UNNE

# 2024

*2 décadas de ciencia compartida:  
raíces hacia nuevos horizontes*



FACULTAD DE DERECHO  
Y CIENCIAS SOCIALES Y POLÍTICAS



XX Jornadas de  
Comunicaciones  
Científicas de la Facultad  
de Derecho y Ciencias  
Sociales y Políticas

UNNE

2024

Dos décadas de ciencia compartida:  
raíces hacia nuevos horizontes

Corrientes - Argentina



**Dirección General**  
Dr. Mario R. Villegas

**Dirección Editorial**  
Dra. Lorena Gallardo

**Coordinación editorial y compilación**  
Esp. Martín M. Chalup  
Abg. M. Benjamin Gamarra

**Asistentes – Colaboradores**  
Lic. Agustina M. Bergadá

**Edición**  
Secretaría de Ciencia y Transferencia  
Facultad de Derecho y Ciencias Sociales y Políticas  
Universidad Nacional del Nordeste  
Salta 459 • C.P. 3400  
Corrientes • Argentina

Villegas, Mario R.

XX Jornadas de Comunicaciones Científicas de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales y Políticas - UNNE / Mario R. Villegas ; Lorena Gallardo ; Martín Miguel Chalup ; compilación de Martín Miguel Chalup ; Mauro Benjamín Gamarra ; coordinación general de Lorena Gallardo ; director Mario R. Villegas ; Lorena Gallardo ; prólogo de Claudia Diaz. - 1a edición especial - Corrientes : Universidad Nacional del Nordeste. Facultad de Derecho y Ciencias Sociales y Políticas, 2024.

Libro digital, PDF

Archivo Digital: descarga y online

ISBN 978-631-6623-05-8

1. Legislación. 2. Normas. 3. Regulación. I. Chalup, Martín Miguel, comp. II. Gamarra, Mauro Benjamín, comp. III. Gallardo, Lorena, coord. IV. Villegas, Mario R., dir. V. Gallardo, Lorena, dir. VI. Diaz, Claudia, prolog. VII. Título.

CDD 340

# UN CORREDOR NATURAL QUE CONTRIBUYE AL DESARROLLO ECONÓMICO DEL MERCOSUR: LA HIDROVÍA PARANÁ-PARAGUAY

Mariño Fages, Jorge R. J.

*jorgemarinofages@yahoo.com.ar*

## RESUMEN

El Preámbulo del Tratado de Asunción (T.A.) hace mención que el objetivo del MERCOSUR debe ser alcanzado, entre otros, "mediante el más eficaz aprovechamiento de los recursos disponibles" y "con el mejoramiento de las interconexiones físicas", por lo tanto, siendo la hidrovía Paraná-Paraguay la más grande e importante ruta fluvial del emprendimiento mercosureño y un recurso disponible natural para que grandes flujos comerciales puedan ser transportados por la misma, se deben acordar políticas y normativas convergentes para su mayor y mejor aprovechamiento y así contribuir con el desarrollo económico y social de los Estados Partes y particularmente de las provincias del NEA.

## PALABRAS CLAVE

Fluvial, armonización, progreso

## INTRODUCCIÓN

El Preámbulo del T.A. menciona que el objetivo del MERCOSUR debe ser alcanzado, entre otros, "mediante el más eficaz aprovechamiento de los recursos disponibles" y "con el mejoramiento de las interconexiones físicas".

En ese sentido, la hidrovía Paraguay-Paraná es un recurso natural fluvial disponible que tiene una orientación norte-sur, que nace en Puerto Cáceres (Brasil) y termina en el Puerto Nueva Palmira (Uruguay) recorriendo una extensión de 3.442 kms; tocando a los cuatro socios iniciales del MERCOSUR.

Así, la hidrovía Paraná-Paraguay es la más grande e importante ruta fluvial del MERCOSUR y un recurso disponible natural para que grandes flujos comerciales puedan transportarse.

En 1969 se suscribe en Brasilia el "Tratado de la Cuenca del Plata" entre Bolivia, Paraguay, Brasil, Argentina y Uruguay, con el objetivo de promover

estudios y obras de interés común para el desarrollo e integración física y de sus áreas de influencia, entre otros la facilitación y asistencia en materia de navegación, la regulación de los cursos de agua y su aprovechamiento múltiple y equitativo, y el perfeccionamiento de las interconexiones fluviales, etc, conforme al art.1.

En 1987, en Santa Cruz de la Sierra (Bolivia), se dicta la Resolución nº210 y declaran de interés prioritario el desarrollo del sistema Paraguay-Paraná.

Luego, en 1989, en la XIX Reunión de Cancilleres, en Santiago de Chile, se incorpora el Programa Hidrovía Paraná-Paraguay al sistema del Tratado de la Cuenca del Plata y se crea el Comité Intergubernamental de la Hidrovía (CIH), como órgano del Programa.

Posteriormente, ya en vigencia del MERCOSUR, en 1992, se firma en Las

Leñas el “Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná” (Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra), por el cual el CIH, pasa a ser el órgano político y se le suma la Comisión del Acuerdo, como órgano técnico, que debe velar por el cumplimiento del Acuerdo y proponer las medidas necesarias para ello al CIH (art.22).

En 1995, la Argentina concede el dragado de la vía navegable troncal del río Paraná, para alcanzar una profundidad de 22 pies efectivos desde Santa Fe al Puerto Gral. San Martín y desde allí al océano a 32 pies efectivos, alcanzando 34 pies en esta última parte a partir de 2006 (Argentina.gob.ar, 2024).

Desde 2010 por Decreto 113/2010, se amplía la vía navegable troncal hasta el km. 1238 del río Paraná denominado Confluencia.

Posteriormente vencida la concesión, por Decreto 427/2021 se otorgó a la Administración General de Puertos (AGP) el control de la vía navegable troncal, por 12 meses prorrogables (Marval, O’Farrell, Mairal, 2021).

En 2024 con el nuevo gobierno nacional se está analizando el proceso licitatorio de su concesión (Diario El Litoral, 2024).

#### MÉTODOS

Para el presente estudio, se han utilizado los métodos lógico-deductivo y empírico-inductivo, propios de las ciencias sociales, como así también los métodos descriptivo, analítico e histórico.

#### RESULTADOS y DISCUSIÓN

La hidrovía Paraná-Paraguay “tiene como propósitos mejorar la vía fluvial, reducir el costo del transporte y aumentar el comercio en la zona de influencia” (Organización de Estados Americanos, 1994), para mejorar la calidad de vida de los habitantes, a través del transporte eficiente y de bajos costos.

Entre las obras a realizar se encuentran el balizamiento y señalamiento correspondiente para permitir la navegación diurna y nocturna, como así

también el dragado constante para lograr una profundidad superior a los 10 pies, que habilite la navegación durante todo el año, a los efectos de buques de mayor porte puedan transitar y transportar mayor cantidad de toneladas de carga, toda vez que el transporte fluvial y marítimo son los más económicos para el acarreo de las mercancías.

Actualmente desde Puerto Cáceres a Asunción el calado es de 7/8 pies, de Asunción a Santa Fe es de 10 pies; de Santa Fe a Rosario llega a los 25 pies y de Rosario al Río de la Plata se da entre 32 y 34 pies (Instituto Provincial de Estadísticas y Censo de Santa Fe)

A título comparativo, en el transporte fluvial 1 convoy (compuesto por 1 remolcador y 20 barcazas) de un largo de 250 mts., puede transportar 30.000 toneladas de carga; para esta misma cantidad de bienes, en el transporte ferroviario se necesitarían 15 trenes con 450 vagones y una longitud de 8.800 mts., y en el transporte vial implicaría 860 camiones que colocados detrás del otro suman 17.200 mts. o en otra forma, una barcaza puede transportar 1.600 toneladas de carga, lo que significa 40 vagones de ferrocarril u 80 camiones. (Inter American Committee on Ports, 2019).

En término de ahorro de combustible, para transportar 1 tonelada de carga por 1.000 kms, una barcaza consume 3,74 litros de diesel, el tren 8,26 litros y el camión 32,25 litros (Inter American Committee on Ports, 2019).

Estudios realizados por la Organización para la Alimentación y la Agricultura (FAO) y la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE), dan cuenta de una mayor demanda de productos agrícolas, como alimento humano, como forraje y como insumo para fines industriales, por lo que se espera que la producción agrícola crezca un 15% promedio durante la próxima década (Inter American Committee on Ports, 2019).

La producción agrícola, pecuaria y forestal que se produce en la zona de influencia de los ríos Paraná y Paraguay, como soja, algodón, yerba mate, arroz, té, citrus, ganado bovino, rollizos y sus derivados, como también minerales de hierro provenientes de Brasil y de Bolivia (Cieza, 2021), se canaliza por la hidrovía.

La posibilidad de un mayor y mejor uso de la hidrovía produce impactos positivos en los sectores de producción, comercialización y transporte de los productos y particularmente importante debe ser para las provincias de NEA, que al reducir los costos del transporte pueda ser una región donde se puedan instalar industrias que contribuyan al desarrollo y para ello sería necesario que las provincias también inviertan en caminos y puertos para poder utilizar a mayor escala la hidrovía.

El Acuerdo de la Hidrovía Paraguay-Paraná no ha sido aplicado adecuadamente por los Estados miembros, por lo que no existe una completa uniformidad legislativa según el Fundación Instituto de Desarrollo Regional de Rosario (2018:15), no obstante que los arts.5 y 7 prescribe que debe haber previo acuerdo entre los signatarios para establecer cualquier impuesto o gravamen sobre el transporte, etc., y la armonización de las respectivas legislaciones.

En ese sentido respecto del cobro del peaje para el mantenimiento del corredor fluvial por parte de la AGP desde 2023, ha generado un reclamo por parte de los demás socios de la Hidrovía, por su carácter unilateral, solicitando la suspensión de las Resoluciones 625/22 y 1023/22 del Ministerio de Transporte argentino hasta su resolución (Ministerio de Relaciones Exteriores de Paraguay, 2023).

Otra cuestión en debate es que la profundización del calado, para que buques de mayor porte puedan llevar más mercaderías, reduciendo costos, podría afectar el medio ambiente y las estructuras portuarias por el

socavamiento del lecho de los ríos (Wetlands International, 2021).

A su vez en Argentina, a nivel legislativo, se debe contemplar el art.124 C.N., que otorga a las provincias el dominio originario de los recursos naturales (Seghetti Frondizi y Marrama, 2019).

Teniendo en cuenta el espíritu del proceso integracionista, la cuestión debería ser resuelta en forma consensuada entre todos los Estados Partes en la idea de un mayor desarrollo económico que mejore la calidad de vida de los habitantes del emprendimiento mercosureño.

Por ello entre los países del MERCOSUR, se deben acordar políticas y normativas convergentes para el mayor y mejor aprovechamiento de la hidrovía Paraná-Paraguay y así contribuir con el desarrollo económico y social de los Estados Partes en general y particularmente de las provincias del NEA.

#### REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Argentina.gob.ar. (2024). *Hidrovía Paraná-Paraguay*.  
<https://www.argentina.gob.ar/armada/intereses-maritimos/hidrovia-parana-paraguay>
- Argentina.gob.ar. (2024). *¿Qué es la vía navegable troncal?*.  
<https://www.argentina.gob.ar/transporte/via-navegable-troncal/sobre-la-hidrovia>
- ALADI. (2016). *Acuerdo de "Santa Cruz de la Sierra" sobre transporte fluvial por la hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres – Puerto de Nueva Palmira) y sus protocolos adicionales*. Secretaría General.  
[https://www.aladi.org/sitioAladi/documentos/facilitacionComercio/Libro\\_Acuerdo\\_Santa\\_Cruz\\_Sierra\\_Hidrovia\\_V1.pdf](https://www.aladi.org/sitioAladi/documentos/facilitacionComercio/Libro_Acuerdo_Santa_Cruz_Sierra_Hidrovia_V1.pdf)
- Cieza, D. (2021). Hidrovía Paraná-Paraguay: ¿Las aguas bajan turbias? *Revista Derechos en Acción*, (391-409).

<https://doi.org/10.24215/2525167e521>

Diario El Litoral. (2024, 28 de febrero). Milei patea el tablero con la privatización de la hidrovía. *El Litoral*.

<https://www.ellitoral.com.ar/actualidad>

Fundación Instituto de Desarrollo Regional de Rosario. (2018). *Presente y futuro del transporte por la Hidrovía Paraguay-Paraná: Perspectiva económica de su ampliación* [Informe técnico]. Rosario. <https://drive.google.com/file>

García Ghirelli, J. (1988). *Tratados y documentos internacionales* (pp. 209-213). Zavalía.

Instituto Provincial de Estadísticas y Censo, Provincia de Santa Fe. (2024). *Santa Fe*. <https://www.santafe.gov.ar/index.php/web/content/download/230524/1205848/version/2/file/Hidrovía+Paraná+Paraguay+MAPA.pdf>

Inter American Committee on Ports. (2019). *La Hidrovía Paraguay-Paraná al 2024*. <https://portalcip.org>

Marval, O'Farrell & Mairal. (2021). *La Administración General de Puertos operará la hidrovía Paraná-Paraguay durante 12 meses*. Buenos Aires. <https://www.marval.com/publicacion/la-administracion-general-de-puertos-operara-la-hidrovía-paraná-paraguay-durante-doce-meses>

Ministerio de Relaciones Exteriores. (2023). *Los países miembros de la Hidrovía reiteran que el peaje establecido por la Argentina está al margen de las normas internacionales*. Paraguay. <https://www.mre.gov.py/index.php/noticias-de-embajadas-y-consulados>

Organization of American States. (1994). *Capítulo VIII. Proyecto Hidrovía*

*Paraguay-Paraná*. Washington. <https://www.oas.org/dsd/publications/unit/oea33s/ch24.htm>

Seghetti Frondizi, D., & Marrama, S. (2019). Hidrovía del Paraná: Relevancia político-económica y desafíos actuales. *elDial.com-DC28B6*. <https://repositorio.uca.edu.ar/handle/123456789/11383>

Wetlands International. (2021). *Alerta por impactos ambientales de la Hidrovía*. <https://www.lac.wetlands.org/noticia/alerta-por-los-impactos-ambientales-de-la-hidrovía>

EJE TEMÁTICO DE LA COMUNICACIÓN

Temas Coyunturales De Derecho Público

FILIACIÓN

AUTOR 1: Director/a - PI-22G001 SGCyT-UNNE