

**“ Los grandes proyectos de infraestructura del Mercosur: La Hidrovía .
Realidades y Controversias ”**

Autora: Dra. María de Monserrat Llairó.

Directora del Programa de Investigación de Estudios Latinoamericanos para la Integración y el Desarrollo. Facultad de Ciencias Económicas. Universidad de Buenos Aires.

Introducción

El Poder Ejecutivo Nacional, en una clara visión geopolítica, ha impulsado el Programa Hidrovía Paraguay-Paraná como una acción de relevante significado regional, que se potencia dinámicamente dentro del Mercosur como una herramienta imprescindible para dar respuesta a la constante evolución de la economía en el desarrollo internacional.

El presente trabajo tiene como finalidad informar sobre el extraordinario eje fluvial longitudinal que conforman los ríos Paraguay y Paraná, el Acuerdo de Transporte Fluvial y el programa de la denominada **Hidrovía Paraguay-Paraná** y su dimensión como factor de desarrollo, integración física y económica de los Países de la Cuenca del Plata.

Por sus características, longitud y caudal, la Hidrovía es una de las principales vías fluviales de navegación del mundo, en su hinterland habitan más de 40.000.000 de personas. Los ríos Paraguay y Paraná, junto con el Uruguay, integran la gran red de navegación fluvial de la Cuenca del Plata, conformando un conjunto de vías navegables de más de 5800 Km de longitud.

Los ríos Paraguay y Paraná, que componen la Hidrovía, por sus favorables conformaciones naturales, han sido utilizados desde la antigüedad como el medio de comunicación más importante y económico de la región; importante, porque comunica a los cinco países integrantes de la Cuenca del Plata, desde sus nacientes en el centro de Sudamérica, con el resto del mundo, en la utilización de la conjunción fluvial y marítima; económico, porque de los distintos medios de transporte es el de más bajo costo, con el menor índice de afectación ambiental.

Entre los siglos XVI y XIX, esta vía navegable fue la principal ruta de penetración de las corrientes colonizadoras. 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, containers, graneles tanto agrícola como mineral, líquidos, etc., 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 sustentó la creación del Acuerdo de Transporte Fluvial y el Programa Hidrovía Paraguay-Paraná.

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 permitirá una considerable reducción en el costo del flete. Asimismo, generará otros beneficios, como la ampliación de las fronteras productivas y la potenciación de los corredores bioceánicos, incrementando el transporte multimodal y favoreciendo el 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 medios de comunicación como factor de integración de los países que componen el Mercosur, es una de las barreras más importantes para poner en marcha definitivamente, el real proceso de integración regional. Por qué decimos barreras? Por que estos emprendimientos estructurales son cuestiones de políticas económicas a nivel gubernamental y empresarial, además de 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 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.

La Hidrovía es uno de los tantos emprendimientos, que se ve entorpecido por los diversos intereses de los diferentes países que son arte y parte de la Cuenca del Plata (Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay), tampoco no hay que descartar todo el impacto ambiental que esto produciría y al mismo tiempo, otras obras alternativas en los diferentes países para lograr un real aprovechamiento; pero que con las sucesivas crisis económicas acaecidas en los últimos tiempos, estos emprendimientos pasaron a ser un problema secundario y prácticamente no son temas prioritarios en las agendas políticas.

Dado el interés que reviste el tema, para llevar a cabo un real proceso de integración de las fronteras comerciales, nuestro trabajo intentará no sólo dar un panorama general de la situación, sino también explicar cuáles son los debates sobre el impacto ambiental y las diferentes posiciones al respecto, de los países que integran la Hidrovía.

❖ El transporte Fluvial

La infraestructura del transporte por agua y la red portuaria del Mercosur se encuentra atravesando un 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.

La totalidad del transporte fluvial de la Argentina tiene lugar en el sistema del Plata (Paraná y Uruguay) y el Paraguay, que se conecta con dicho sistema. En el resto del país existen otras vías navegables de menor significación pero poco explotadas como: el Río Negro, el Pilcomayo y el Santa Cruz. En cuanto al Delta, constituye un interesante sistema de ríos, arroyos y canales artificiales, que registra un importante tráfico de cargas locales.

Las vías navegables más importantes son las siguientes:

- ❖ Paraná hasta Puerto Iguazú.
- ❖ Paraguay hasta Asunción.
- ❖ Uruguay hasta Concordia
- ❖ Negro hasta Choele-Choel.
- ❖ Bermejo hasta Presidencia Roca.

La red fluvial cubre más de 3.000 km. de vías navegables, distribuidas en 4 sistemas:

- ❖ Ríos de la Plata – Paraná y Paraguay (Buenos Aires a Asunción) 1.630 Km.
- ❖ Alto Paraná (Corrientes – Posadas - Iguazú) 700 Km.
- ❖ Ríos de la Plata y Uruguay (Buenos Aires - Concordia) 470 Km.

La navegación marítima y fluvial es el medio ideal para el transporte de mercancías de gran volumen y peso a costos muy económicos. La Argentina posee un extenso frente marítimo y cursos de agua de longitud apreciable y navegables, colocándola en una situación preferencial con respecto a otros países de Latinoamérica e inclusive del Mercosur. A pesar de las ventajas, existen ciertos inconvenientes de carácter natural y estructural como por ejemplo el Río de la Plata es de difícil navegación ya que los canales de ingreso deben dragarse constantemente debido al limo que arrastra el río Paraná a su cauce. A pesar de todo los inconvenientes que presenta la Cuenca del Plata los ríos más utilizados son el de La Plata y el Paraná.

La navegación por el río Paraná se realiza en sectores con diferente profundidad como:

1. Desde Paraná hasta Rosario. Se navega con buques de ultramar.
2. Desde Rosario a Santa Fe. Lo recorren buques de ultramar.
3. Desde Santa Fe hasta Corrientes, navegable por buques de menor calado, de navegación fluvial.

4. Desde Posadas hasta Iguazú, también navegables por barcos de pequeño calado.

El río Paraguay es navegable desde el Pilcomayo hasta la confluencia con el río Paraná. La navegación en el Río Uruguay presenta dos sectores divididos por las obras de la represa hidroeléctrica Salto Grande, que aprovecha los desniveles de los Saltos Grande y Chico, que interrumpían anteriormente la navegación. La obra permite la circulación de buques aguas arriba de Concordia, puerto ubicado en el Km. 329. En el sector al norte de Concordia la navegación fluvial es de escasa significación y cuenta con puertos como Paso de lo Libre (593 Km.) y Santo Tomé (772 Km.).

El río Bermejo era navegable desde su desembocadura hasta Presidencia Roca, y no tiene uso como vías navegables al igual que los ríos Negro y Santa Cruz¹.

Después de este breve panorama geográfico de la Región del Plata, podemos decir que la hidrovía Paraguay – Paraná contempla la posibilidad de mejorar este medio navegable. El recorrido se extiende desde Puerto Cáceres (Mato Grosso, Brasil) hasta Nueva Palmira (Uruguay) en un total de 3.442 Km.. Se propone lograr un canal navegable de 10 pies de calado y 100 m. de ancho, con la posibilidad de navegación diurna y nocturna de barcas de 6.000 toneladas de carga.

Para ello se creó el Comité intergubernamental de la Hidrovía Paraná Tité, para reunir San Pablo con Buenos Aires. Este proyecto ha despertado el interés de varios armadores, pero el mayor armador de la hidrovía Paraguay – Paraná es ACBL Hidrovías S.A.². Este grupo inversor realizó varias declaraciones en 1997 anunciando que realizaría una inversión de U\$S 190 millones hasta el año 2001 en la denominada “Hidrovía del Mercosur” y estudiaba la posibilidad de operar con barcas en un tramo de 1.270 kilómetros entre las ciudades brasileñas de Porto Velho a Itacoatiara, en las márgenes de los ríos Madeira y Amazonas. El vicepresidente de la empresa Sr. Juan Dios Santucci dijo:

“Si los resultados de los estudios son positivos podremos estar operando en la región amazónica dentro de cinco años (2002)”³.

La Empresa ACBL comenzó a operar en la Hidrovía en 1996, las principales cargas transportadas en el tramo Corumbá- Buenos Aires eran: soja y derivados, mineral de hierro, girasol y trigo fertilizantes y combustibles. Se supone que para fines del 2001 CBL invertirá en la compra anual de 50 a 60 barcas de 12 remolcadores, además de la instalación de dos terminales multipropósito a lo largo de la hidrovía, un dique flotante, y un centro de capacitación y entrenamiento en Corumbá. De acuerdo a datos estadísticos el movimiento de cargas por la hidrovía presentó un crecimiento entre el 15% al 20% desde la formación del Mercosur. En estos últimos años creció la producción agrícola en Bolivia, Mato Grosso, Paraguay y Argentina logró expandir su frontera agrícola en la provincias de Santa Fe, Chaco y Formosa, a pesar de este

¹ El esquema geográfico tuvo el asesoramiento de la Profesora Juana Inés Negro, especialista en geografía económica.

² ACBL es una empresa formada por capitales argentinos y norteamericanos, ACBL pertenece a CSX corporation. Con una actuación en todo el mundo, figura en la lista de las 500 empresas de la revista Fortune.

³ Diario Gazeta Mercantil Latinoamericana. 27 de abril al 3 de mayo de 1997.

panorama alentador en la Argentina es indudable que estos crecimientos se ven condicionados por la crisis económica interna y también en la región.

Es indudable que la Hidrovía es un factor de desarrollo e integración muy importante todo la producción tendrá salida por la Hidrovía, ya que los costos para el transporte por barcazas se consideran imbatibles. La relación combustible por Km. por toneladas es altamente favorable al transporte fluvial⁴.

❖ La Integración fronteriza dependen de las aguas

Los países del Mercosur invirtieron e invertirán miles de millones de dólares en la ampliación y modernización de su infraestructura portuaria en los próximos años, comprobando que la profundización de la integración dependerá en gran parte de las aguas. Hay proyectos de gran porte en los cuatro países miembros, desarrollados por los gobiernos a través de la iniciativa privada o en sociedad, alineados con el proceso de privatizaciones ocurrido en Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay.

Tanto en Uruguay como en Argentina, con el estado fuera de las operaciones portuarias el tránsito de contenedores creció significativamente. Las hidrovías Paraguay-Paraná, Tietê-Paraná, además del río Uruguay también pasaron a ser prioritarias para el gobierno argentino, ya que el incremento de las cargas transportadas (en gran parte granos) y la reducción de fletes podrán multiplicar el comercio principalmente con Brasil. Para el gobierno paraguayo, las hidrovías son proyectos de importancia estratégica para convertir al país en el centro de operaciones fluviales del Mercosur. Para Brasil es la única opción para el desarrollo del potencial de la minería del Cono Sur, y también para canalizar un transporte estimado entre 12 y 15 millones de toneladas de granos por año. Las diversas inversiones en puertos o en otros proyectos de infraestructura no necesitan acuerdos generales entre países, en el caso de la hidrovía es diferente. Esto se debe a que uno de los principales proyectos de integración regionales es la unión entre Paraguay y Paraná y Tietê-Paraná, que redundará en una extensión navegable total de 5.800 Km. desde Buenos Aires hasta el puerto de Santos, a través del río Tietê y hasta Cáceres (Matto Grosso do Sul), vía río Paraguay.

❖ Transposición en Itaipú

La viabilidad de esta conjunción depende de la transposición de la barrera de Itaipú, la misma deberá hacerse en dos partes. La primera a través del transbordo

⁴ En este caso debe considerarse que una barcaza transporta el equivalente a 30 vagones de tren. La relación combustible/Km. por toneladas es altamente favorable al transporte fluvial. ACBL calculó que con 1 litro de combustible un camión recorre 25,1 km. contra 85,87 km. de tren y 218,49 km. de la barcaza.

de las cargas por rutas, con la posibilidad de formación, en Foz de Iguazú (Paraná) de uno de los mayores polos comerciales de cargas del Mercosur. Esta etapa, de acuerdo a algunas opiniones, duraría 8 años. La segunda etapa, se podrá realizar cuando el volumen de cargas transportadas vía Itaipú alcance como mínimo 7 millones de toneladas, hay algunas alternativas para transponer Itaipú sin que las cargas tengan que seguir en camiones: elevadores, rampas mecánicas y esclusas. Según un experto (Ingeniero Riva) las dos primeras opciones son inviables física y económicamente, entre otros factores, por la fuerte corriente local. A pesar de todo, sugiere que se realicen estudios para la construcción de siete u ocho esclusas en cascada, cuyas obras podrían absorber unos \$800 millones y \$ 100 millones de dólares, dependiendo de la topografía:

“Si realmente es viable, el proyecto exigirá obras simples y podrá estar finalizado en dos o tres años⁵”.

Sobre este tema hay varias opiniones al respecto y que mas o menos pueden resumirse, en que en la medida que el mercado presione, los Estados darán su decisión política. Con esta obra será mas fácil la exportación de trigo a Brasil y la importación de frutas a la Argentina. Los gobiernos tendrán que participar y ser parte del proyecto.

❖ Las inversiones privadas

La empresa brasileña Agencia de Desarrollo Tietê- Paraná, institución privada que incentiva el transporte hidrográfico en el país dijo:

“ La transposición de Itaipú ya es una realidad para los gobiernos y para los usuarios ⁶ ”. Incluso sin la integración entre las dos hidrovías, ADTP estima que las inversiones privadas en el área de influencia privadas en el área de influencia de Tietê-Paraná rondan la cifra de los \$8 mil millones. En 1997, se transportaron por esta vía 5,7 millones de toneladas de cargas, siendo 1,5 millón de larga distancia (granos, caña de azúcar y caña). En 1998 la expectativa fue de que el volumen ascendería a casi 7 millones. Otros de los polos de inversión es la ampliación a la región de Campinas (polo interior paulista) a través del río Piracicaba. Sólo allí son 55 municipios con una renta per cápita de \$ 9 mil por año e inversiones privadas.

El gobierno de San Pablo planea construir un polo hidroindustrial en la región con importantes inversiones y con una importante ganancia en inversiones privadas.

Los especialistas destacan la importancia de la multimodalidad para potenciar la reducción de fletes. El costo de cargas generales, como la soja, por camión puede llegar a U\$S 40 por toneladas, mientras que por las hidrovías puede llegar a ser U\$S12.

⁵Opinión dada por el Ingeniero Riva durante el seminario sobre Puertos e Hidrovías en el Mercosur.

⁶Gazeta Mercantil latinoamericana mes de abril mayo 2000.

❖ ***CENTRO DE INTEGRACIÓN INTEROCEÁNICO. Un proyecto logístico para la integración de América del Sur.***

El corredor Atlántico del Mercosur, ideado para integrar a través de la navegación costera, los distantes puertos de la región, se puede transformar en un emprendimiento más ambicioso. El proyecto prevé la formación de un centro de integración interoceánico de toda América del Sur, a través del Canal de Panamá. Los corredores bioceánicos ya en marcha, permiten el pasaje del Atlántico al Pacífico, por los Andes, llegando hasta la costa de Chile. De allí siempre por mar, se alcanzan los países de la Comunidad Andina, en el Noroeste de América del Sur. La integración más amplia se haría con Panamá, que ya ingresó en el Consorcio del Corredor del Atlántico. El director del Consorcio Corredor Atlántico del Mercosur, Sr. Vivacqua, nos dijo:

“Propusimos a Panamá la instalación de una mesa de integración, de intensa actividad, para acercar económicamente y logísticamente las dos costas oceánicas de América del Sur, con énfasis en las relaciones entre los países de la Comunidad Andina y los del Mercosur. Esto facilitaría mucho el comercio del Grupo Andino, hecho hoy en su mayor parte (40%) con Brasil”

De acuerdo con el proyecto, Panamá está estratégicamente ubicada para operar como un centro de integración de América del Sur a través de rutas oceánicas. El país podría además ofrecer un camino rápido a la globalización a través de la interconexión de la navegación costera continental con la navegación costera continental con la navegación transcanal, que engloba virtualmente al mundo entero. Presenta, además, un importante potencial como centro de comercio global, auxiliando el desarrollo del intercambio entre ambas márgenes continentales de América del Sur y el resto del mundo.

El corredor Atlántico es el núcleo de este ambicioso proyecto. Fue creado en septiembre de 1996 con el objetivo de reducir los costos de los transportes en el Mercosur, surgió de la observación de que el bloque, siendo una economía costera, atlántica, con un PBI equivalente al de Italia, depende para funcionar de largos y costosos trayectos entre productores y consumidores, la mayor parte, por tierra. La idea, del director del Corredor Atlántico Sr. Vivacqua, es usar intensamente los puertos para unir las diferentes regiones del Mercosur, bajando los costos. Para esto, existen dos consecuencias de carácter inmediato:

- .- La economía pasará a ser lucrativa y a tener mayor capacidad de inversión.
- .- Al sustituirse un medio de transporte caro por otro más barato, se estimula la realización de un gran número de emprendimientos, ante económicamente inviables.

Se estima que el impacto de este cambio sobre el PBI del Mercosur será significativo. Se realizó un estudio en cual se compararon cuatro grupos de países en

cuanto a su crecimiento económico y constató que los mas interiorizados, que dependen del transporte terrestre en sus relaciones económicas, tiene un promedio de crecimiento anual de un 0.8% menor⁷. Por lo tanto si se pasara a usar el transporte marítimo, sólo reduciendo el costo del transporte, podríamos agregar un crecimiento de esta magnitud.

El corredor, en realidad, busca estimular la utilización de los puertos dentro de un contexto mucho más amplio que el de reducir los costos del transporte. Una de las medidas a tomar es reducir los costos al de promoción de intercambio, de interacción económica entre las regiones asociadas a los puertos.

Las mesas de integración, debieran instalarse en los principales puertos, de a poco se irán interiorizando, formando una especie de sistema nervioso muy ágil, facilitando el comercio entre puertos. En cada una ofrecerá en forma activa y coordinada, amplia información sobre lo que la región produce, lo que compra, lo que consume y lo que podría producir, consumir y comprar. Las mesas se integraran a la economía regional asociándose a pequeñas empresas, que serán suscriptoras de los servicios de información.

En 1997 se creó la primera mesa en el estado de Espírito Santo y en marzo de 1998 se implantaron las mesas de Francisco do Sul e Imbituba, en Santa Catarina; en Argentina las de Buenos Aires, Bahía Blanca y Puerto Madryn; en Espírito Santo Cotalina; en Bahía Ilheus y Salvador, también se instalaron en Mina Gerais, Río de Janeiro entre otras. Este proyecto estará inyectando vida en la construcción naval, en la industria de piezas para astilleros, de reparaciones navales y otras de carácter intermedio.

Uno de los temas más importantes dentro de esta estructura es la reducción de los fletes. Es indudable que el transporte marítimo de cargas podrá disminuir el costo de las mercaderías vendidas en las regiones del norte y nordeste de Brasil; pero para ello es preciso que los puertos, fábricas y empresarios de San Pablo adopten el flete por buques para ciertas regiones que componen el Mercosur, de lo contrario correrá el riesgo de perder gran parte del mercado frente a la industria norteamericana cuando se establezca la formación y funcionamiento del ALCA. Hay que tener en cuenta que cerca del 40% del comercio de la Comunidad Andina es con Estados Unidos. El Nordeste/Norte de Brasil está a la misma distancia de EE:UU, que de Colombia y Perú. El flete de las mercaderías por buques de Miami al Nordeste/Norte saldrá mas barato que el flete en camión de San Pablo a esta región. Aquí se nos plantea otra situación. En el Nordeste/Norte de Brasil paga un precio más alto para consumir casi todos los productos industrializados, de automóviles y ropas ya que las mercaderías vienen del Sudeste/Sur y el precio del flete vial esta incluido en el precio final de los productos al consumidor. El costo de San Pablo a Buenos Aires es de aproximadamente de U\$A40 la tonelada por mil KM. Pero el costo del transporte sube mucho cuando el transporte es de San Pablo o de otros lugares del sur a las regiones del norte, aumenta entre el \$100 a U\$A 200 la tonelada por cada mil KM.. La situación es clara, cuanto mas lejos mayor costo y cuanto mas cerca es menor costo, y como resultante podemos decir que el transporte por tierra es mucho mas caro que por vía marítima.

⁷ El estudio fue realizado por Jeffrey Sachs, de la Universidad de Harvard.

❖ LA HIDROVÍA Y EL PROBLEMA ECOLÓGICO

Es indudable que una empresa de tal envergadura no faltan críticas y denuncias de las mas diversas de los sectores ambientalistas. Las críticas se centralizan en el impacto ambiental, pérdida de los ecosistemas, reducción de disponibilidad de agua potable y destrucción del medio de vida de poblaciones indígenas ribereñas. Pero a pesar de los reclamos los gobiernos están empeñados en llevar adelante las obras. El secretario de Medio ambiente del Brasil (1997) aseguró que no serán aceptadas agresiones al Pantanal y que ya existe consenso para comenzar los trabajos. A pesar de todo existen instituciones internacionales como el World wildelife Fund (Fondo mundial para la naturaleza) denunció que los estudios de impacto ambiental y de viabilidad técnica esta llenos de errores. Según esta institución, el estudio realizado por las empresas ligadas a la construcción de la hidrovía subestimó los problemas ocasionados por los cambios y las canalizaciones de los ríos y sus consecuencias para la región del pantanal, que reúne flora y fauna riquísimas. Otros estudios fueron presentados al congreso brasileño en el cual se señalaban, las fallas metodológicas del proyecto que causarán el fracaso. Theodore Pannayotou, economista del Harvard Institute for international development dijo:

“Los beneficios fueron sobreestimados y los problemas sociales, el impacto ambiental y medidas compensatorias, subestimados⁸ .”

Es indudable que el tema es extremadamente controvertido en el se plantea un gran interrogante es ¿un problema económico-ecológico o es un problema en la percepción de la realidad?

Recientemente circularon opiniones técnicas emitidas por especialistas en impacto ambiental, descalificando los pronósticos de catastróficas consecuencias ambientales anunciados por los sectores ecologistas. Según los ecologistas, dicen que en el caso de que se siga adelante con la obra "Hidrovía Paraná-Paraguay", tales como la desecación del pantanal y esteros chaqueños, inundación de ciudades costeras, la contaminación producida por la remoción de sedimentos poluidoso el daño a la biodiversidad y productividad costera por aumento de la velocidad de las aguas debido a las rectificaciones de los cursos naturales de agua. El principal argumento descalificador es que tales pronósticos, no han sido demostrados. En primer lugar, sería bueno reflexionar acerca de qué es lo que se entiende por "demostrar".

Vale la pena recordar que ningún enfoque epistemológico serio habla ya hoy de "demostrar", sino en todo caso de corroborar o refutar las predicciones de una determinada hipótesis teórica.

Desde una perspectiva fragmentaria, lineal y determinista, y a partir de conjuntos de un reducido número de elementos, cuyas condiciones iniciales son bien conocidas, sería posible anticipar con un alto grado de plausibilidad las consecuencias de una perturbación introducida por el hombre.

⁸ Artículo publicado en la Gazeta Mercantil Latinoamericana. Abril-mayo 1999.

Tal perspectiva reduccionista ha fracasado en el intento por explicar la realidad, inmensamente más compleja. Una de las ciencias paradigmáticas que ha contribuido a abandonar los abordajes mecanicistas y deterministas, es precisamente la ecología, por reconocer como objeto de estudio un espacio en el que convergen una pluralidad de niveles (físicos, biológicos, sociales, culturales), lo que está llevando gradualmente a revalorizar la perspectiva sistémica - más precisamente ecosistémica - y transdisciplinaria. Desde esta perspectiva, es absolutamente pretencioso intentar realizar predicciones acotadas, y mucho menos "demostraciones" a priori. La trama ecosistémica es tan compleja, tan rica en relaciones recursivas y lazos de retroalimentación que vinculan prácticamente todo con todo, que es imposible aseverar que una perturbación antrópica no producirá mayores efectos en aquella.

En todas las perturbaciones ecosistémicas de envergadura, debe aplicarse el "Principio Precautorio", que postula que se debe actuar desde un primer momento como si la posibilidad fuera un hecho, ya que si se espera a tener la corroboración de la hipótesis antes de actuar, ya sería demasiado tarde.

Los argumentos en favor de la Hidrovía se completan con la advertencia de que, en caso de no realizarse la obra, los volúmenes de mercaderías que dejarían de transportarse por vía fluvial lo harían en camiones, por tierra.

Esto implicaría una mayor contaminación aérea por la quema de un volumen de gasoil cinco veces mayor a los de los convoyes fluviales.

Es obvio que ni la desecación del pantanal y la pérdida de la biodiversidad por un lado, ni la contaminación atmosférica, son deseables.

Aquí aparece una segunda falacia de los informes técnicos en defensa de la Hidrovía, presentada como falsa opción: transporte por tierra o transporte fluvial. Decimos que es una falsa opción, pues se parte de la base de que las mercaderías a transportar son un dato inamovible de la realidad. Las mercaderías deben circular. Y claro que deben, dentro de un determinado esquema del desarrollo, que prioriza la centralización, las urgencias económicas (de ciertos sectores) por sobre la equidad social y la sustentabilidad ecosistémica.

Los informes técnicos favorables a la Hidrovía no se preguntan en ningún momento en provecho del interés de quién circulan las barcas o los camiones.

¿A quién beneficia el tráfico de la hidrovía y las eventuales bajas en el costo de los transportes? ¿A la mayoría de los pobladores de la región? O a mega empresas centralizadas?. Por qué, en vez de asumir la actual estructura comercial centralizada, concebida dentro de un modelo económico céntrico que prioriza el gigantismo en los emprendimientos, no se promueve una producción descentralizada, con materia prima y mano de obra local, con tecnologías de pequeña escala, accesibles a los seres humanos y coherentes con la dimensión participativa y comunitaria ?

Se alegrará que las economías receptoras no pueden privarse de las exportaciones de la Hidrovía, ni las nuestras de los ingresos que tales exportaciones promoverán.

Sin embargo aquellas podrían contentarse con sucedáneos locales, y éstas, con la promoción de numerosos microemprendimientos descentralizados, que beneficien a un alto número de pobladores, revitalizando así la participación, el empleo y la distribución del ingreso, en lugar de seguir pensando con la lógica del

megaemprendimiento, para producir ingresos que quedarán retenidos en pocas manos, ensanchando la boca de una "copa de champagne" que nunca derrama.

También hay otras opiniones técnicas que difieren con la antepuesta y que fue dada a través de un informe de técnicos, biólogos y ecologistas de los países del Mercosur.

El proyecto de la hidrovía Paraná-Paraguay, que tendrá incidencia sobre todas las provincias del nordeste, no llevará ningún beneficio a la Argentina y solamente servirá para abaratar el costo del flete de las embarcaciones brasileñas. Además, puede generar conflictos limítrofes por la rectificación del cauce del río Paraguay, que separa los territorios de la Argentina y Paraguay. La denuncia, presentada a través de un documento por la organización Río Vivo (que integran técnicos, biólogos y ecologistas de la Argentina, Brasil, Bolivia, Paraguay y Uruguay), sostiene que "bajo la simple razón de abaratar costos de transporte, inevitablemente resultarán anegadas las poblaciones ribereñas, se alterarán los ciclos naturales de las lluvias, variará la temperatura media de la región y el ambiente será contaminado en un alto nivel". Los gobernadores de Santa Fe (Jorge Obeid), Entre Ríos (Jorge Busti), Corrientes (Raúl Romero Feris) y Chaco (Ángel Rozas) y el jefe de Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires (Fernando de la Rúa) se mostraron entusiasmados durante la inauguración del dragado del canal Emilio Mitre, que conecta el puerto santafesino de San Martín con el Océano Atlántico. El acto, realizado el 11 de febrero de 1999, en la Dirección de Vías Navegables, fue encabezado por el presidente Carlos Menem y sus colegas Juan Carlos Wasmosy, de Paraguay, y Julio Sanguinetti, de Uruguay. El proyecto creará una vía de gran navegabilidad que recorrerá 1.700 kilómetros de territorio argentino y llegará hasta Asunción del Paraguay, más una ampliación hacia Puerto Cáceres (Brasil), ubicado en las nacientes del río Paraguay, al sur de la selva de Mato Grosso. Según la evaluación de Río Vivo, Brasil realizará obras de canalización en el área anegadiza de 200 mil kilómetros cuadrados que conforma El Pantanal, con el objeto de lograr mayor calado y transportar su producción. Con ello, causaría un desastre en perjuicio del principal sistema ecológico compensador de América del sur.

❖ Primera represa

Por otra parte, el grupo ambientalista refiere a un supuesto "silencio cómplice de los gobiernos de la Cuenca del Plata" ante la posibilidad de que Paraguay construya en Puerto Ceballos la primera represa sobre el río homónimo, lo que llevaría a "la desaparición de vastos territorios, con la consecuente extinción de especies vegetales y faunísticas únicas en el mundo". Los trabajos, a punto de iniciarse por un crédito otorgado por el Banco Interamericano de Desarrollo, implican fundamentalmente la profundización de los cauces y la corrección de curvas que impiden la navegación de grandes convoyes de barcazas. Pero la nueva traza del río Paraguay, que surgirá a partir del desvío de su cauce, originará un conflicto de límites entre la Argentina y Paraguay, que actualmente no mantienen disputas territoriales. Paradójicamente, sin que se haya realizado ninguna tarea correctiva, el curso de los ríos Paraná y Paraguay es navegable todo el año, salvo pocos días cada cuatro o cinco años, cuando sobrevienen grandes bajantes.

Hace siglos que ambos cauces funcionan como hidrovías naturales.

❖ **A Modo de Conclusión**

La hidrovía Paraguay-Paraná es uno de los ejes continentales de integración de integración más importantes en América del Sur. Son 3.442 km. desde Cáceres (en el Estado brasileño de Matto Grosso) hasta Buenos Aries (Argentina). Hasta la frontera con Paraguay y Argentina hay 2.202 km..

La Hidrovía Paraguay-Paraná más que un proyecto es una realidad natural, que desde el punto de vista del transporte y la comunicación constituye un elemento decisivo para el desarrollo de la región. El área de influencia es de alrededor de 720.000 km² y cuenta con una población de aproximadamente 40 millones de habitantes. Posee una importante dotación de recursos naturales renovables y no renovables. Cuenta con extensas áreas de exelente productividad primaria, además de enormes posibilidades para el desarrollo industrial. Todo ello configura un enorme potencial de desarrollo para la región, el cual se verá favorecido con el funcionamiento a pleno de la Hidrovía.

Para la Argentina la porción de territorio incluida en la Cuenca del Plata representa aproximadamente la tercera parte de su superficie. Sin embargo, considerando que en ella se asienta el 75% de la población nacional, y que allí se concentra la mayor parte de la actividad económica y cultural, su situación adquiere gran relevancia. A esto debe sumarse la variedad morfológica y climática, la riqueza en materia de biodiversidad, y el potencial aún no explotado en todas sus posibilidades de los recursos hídricos, entre otros factores fundamentales para la promoción de proyectos de desarrollo a nivel local y regional.

Los altos costos del transporte han contribuído a profundizar la crítica situación por la que atraviezan las economías regionales. Se ha verificado, en este sentido, que amplias áreas productivas han sido despobladas debido al bajo rendimiento de los productos, originando una verdadera migración a los centros urbanos más importantes, con el deterioro de la calidad de vida que ello conlleva. En ese marco, sobre la base de mejores costos de transporte (se estima que se reducirán a 0,005 dólares por tonelada), la Hidrovía incentivará el desarrollo de actividades productivas que permitan el cierre de las ecuaciones económicas de los proyectos emprendidos.

El desarrollo y manejo sostenible de la Cuenca del Plata es uno de los desafíos más importantes para que este proyecto de integración regional permita un crecimiento equitativo de las comunidades involucradas.

Proyectos de desarrollo que interesan al Comité Federal de la Hidrovía Paraguay-Paraná:

- Proyecto de Desarrollo Económico Integral para la Región del Paraná Medio". Se propicia el seguimiento de los estudios de factibilidad, dado que el proyecto es de gran impacto para la región e incidirá a favor o en contra de los objetivos definidos para la Hidrovía.
- Uso de Indicadores Ambientales en la Evaluación del Desarrollo. Implementación de un Sistema de Información Georreferenciado para la Costa Entrerriana del Paraná Medio". Se está gestionando la realización de este programa (ya aprobado por Naciones Unidas) mediante la formalización de un convenio entre el Proyecto PNUD ARG 91/017 y el Comité Federal Hidrovía Paraguay-Paraná.
- Proyecto Dique Abierto Delta Entrerriano.
- Pautas de Conservación y Manejo para Areas de Reservas Naturales. Propuesta realizada para las zonas de Iberá, Río San Javier y Saladillo.

**ACUERDO DE TRANSPORTE FLUVIAL POR LA HIDROVIA
PARAGUAY – PARANA ***

(Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

CAPITULO I

Objeto y alcance del Acuerdo

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

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

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

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

CAPITULO II

Libertad de navegación

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

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

CAPITULO III

Igualdad de tratamiento

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

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

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

CAPITULO IV

Libertad de tránsito

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

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

CAPITULO V

RESERVA DE CARGA

SECCION

1

Reserva de Carga Regional

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

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

SECCION Reserva de Carga Nacional

2

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

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

Disposición Transitoria

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

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

CAPITULO VI

Arador de la Hidrovía

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

Artículo 13. Las embarcaciones fluviales registradas como tales en cada uno de los países signatarios serán reconocidas como embarcaciones de la Hidrovía por los otros países signatarios. A tales efectos los organismos nacionales competentes intercalarán las informaciones pertinentes.

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

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

CAPITULO VII

Facón del transporte y el comercio

Artículo 16. Con la finalidad de facilitar las operaciones de transporte de bienes y personas y de comercio que se realicen en la Hidrovía, los países signatarios se

comprometen a eliminar gradualmente las trabas y restricciones reglamentarias y de procedimiento que obstaculizan el desenvolvimiento e dichas operaciones.

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

- a) Asuntos Aduaneros
- b) N^ación y Seguridad
- c) Seguros
- d) Condiciones de igualdad de oportunidades para una mayor competitividad
- e) Solución de controversia se provisorioera vicios Auxiliares de Navegación.

CAPITULO VIII

Servicios Portuario

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

Artículo 19?. Los países signatarios promoverán medidas tendientes a incrementar la eficiencia de los servicios portuarios prestados a las embarcaciones y a las cargas que se movilicen por la Hidrovía, y al desarrollo de acciones de cooperación en materia portuaria y de iniciación de transporte intermodal.

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

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

CAPITULO IX

Organos del Acuerdo

Artículo 22. Los órganos del Acuerdo son:

- a) El Comité Intergubernamental de la Hidrovía (C.I.H.) órgano del tratado de la Cuenca del Plata, es el órgano político.
- b) b) La Comisión del Acuerdo, en adelante "la Comisión" es el órgano técnico. Los países signatarios designarán los organismos nacionales competentes para la aplicación del presente Acuerdo. Los representantes acreditados de estos organismos constituirán la Comisión, que será el órgano técnico para la aplicación, seguimiento y desarrollo del Acuerdo dentro de las competencias atribuidas en el artículo 23.

Artículo 23. La Comisión tendrá las siguientes funciones:

- a) Velar por el cumplimiento de las disposiciones del presente Acuerdo para resolver los problemas que se presenten en su aplicación;
- b) Estudiar y proponer la adopción de medidas que faciliten el cumplimiento de los objetivos del presente Acuerdo;
- c) Aprobar su reglamento interno y dictar las disposiciones que considere necesario para su funcionamiento;
- d) Recomendar al C.I.H. modificaciones y adiciones al presente Acuerdo;
- e) Informar al C.I.H. al menos una vez al año sobre los avances logrados en los compromisos y los resultados alcanzados en la aplicación y en el desarrollo del presente Acuerdo; y
- f) Cumplir con cualquier otro cometido que le asigne el C.I.H

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

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

CAPITULO X

Solución de Controversias

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

CAPITULO XI

Evaluación y Ajustes

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

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

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

CAPITULO XII

Entrada en vigor y duración

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

años. Seis meses antes del vencimiento del plazo de validez establecido los países se reunirán a fin de evaluar los resultados del Acuerdo para determinar conjuntamente la conveniencia de prorrogarlo. Sin embargo este plazo podrá ser anticipado por el C.I.H. teniendo en cuenta los avances logrados en el desarrollo del Acuerdo. En caso de que ello fuera convenido se fijara un nuevo periodo de vigencia, el que podrá ser indefinido

CAPITULO XIII

Adhesión

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

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

CAPITULO XIV

Denuncia

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

CAPITULO XV

Disposiciones Generales

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

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

Artículo 36. La Secretaría General de la ALADI será la depositaria del presente Acuerdo y enviará copia de mismo, debidamente autenticada, a los Gobiernos de los países signatarios. EN FE DE LO CUAL, los respectivos Plenipotenciarios suscriben el presente Acuerdo en el Valle de Las Leñas, Departamento Malargue, Provincia de Mendoza, República Argentina, a los veintiséis días del mes de junio de mil novecientos noventa y dos, en un original en los idiomas español y portugués, siendo ambos textos igualmente válidos. Notas En vigencia desde el 13 de febrero de 1995. Aprobado en Argentina por Ley 24386/94, en Bolivia por Decreto Supremo 23484/93, en Brasil por Decreto Legislativo 32/94, en Paraguay por ley 269/93 y en Uruguay por Decreto 238/93.

1 El Protocolo Adicional sobre Asuntos Aduaneros regula las condiciones técnicas de las unidades de transporte, precintos aduaneros, declaración de las mercancías, régimen de responsabilidad y garantías y formalidades aduaneras.

2 El Protocolo Adicional sobre Navegación y Seguridad regula: la seguridad relativa a las embarcaciones, a la carga y al personal embarcado; utilización de las vías navegables; la seguridad relativa a la navegación propiamente dicha y a los puertos; así como la prevención, reducción y control de la contaminación de las aguas ocasionada por los buques, las embarcaciones y sus operaciones en la hidrovía.

El Protocolo Adicional sobre Navegación y Seguridad establece que "Los buques y embarcaciones de la Hidrovía u otras que transporten hidrocarburos o sustancias nocivas deberán llevar a bordo una copia de la póliza de seguros contra incidentes de contaminación" (art.83). Y el Protocolo Adicional sobre Seguros obliga a "Cualquier Armador