

**ACADEMIA DEL MAR.****ACTA DE LA SESION PLENARIA ORDINARIA N° 45.**

En la ciudad de Buenos Aires, el 27 de marzo de 2001, siendo las 18 horas se inició la cuadragésimaquinta Sesión Plenaria Ordinaria de la Academia del Mar con la presidencia del Académico Almirante Jorge O. Ferrer y la presencia de las siguientes Académicos de Número:

N°24: Capitán de Navío Osvaldo P. Astiz;  
N° 6: Contraalmirante Francisco Castro;  
N°18: Capitán de Navío Néstor A. Domínguez;  
N°31: Capitán de Navío Carlos Ereño;  
N° 3: Contraalmirante Jorge A. Fraga;  
N°12: Sr. Enrique Pugliese;  
N°38: Vicealmirante Julio Lavezzo;  
N°35: Ing. Humberto R. Ciancaglini;  
N°36: Contraalmirante Norberto Couto;  
N°37: Dr. Alfredo De las Carreras;  
N°10: Ing. Fernando Vila;  
N°17: Sr. Pedro A. Fox;  
N°27: Dr. Mario Cámpora;  
N°11: Arquitecto Norberto Alvarez Forn;  
N°25: Capitán de Fragata José Zuloaga;  
N° 5: Dr. Aldo Orlando;  
N°16: Dr. Jorge O. Codignotto;  
N° 8: Vicealmirante Carlos Luis Alfonso;  
N°41: Dra. Haydée Susana Talavera;  
N°41: Contraalmirante Edmundo J. Schaer.

**AC. PRESIDENTE:** Comenzamos la sesión y saludamos después de las ausencias del verano. Estamos en una época compleja, y las formas complejas dan la posibilidad para bifurcaciones, para ir hacia arriba, hacia lo mejor, pensando que formamos parte de la sociedad. El tema es interesante para aportar a la Nación, por ejemplo, el Académico Fraga va a hacer una especie de toque conceptual sobre la actividad en relación con la plataforma continental, límite de nuestra Nación hacia el mar. En otros temas podemos aportar con estudios u opiniones fundadas para que las cosas sean más fáciles en cada ámbito que actuemos.

Quiero comentar que el Académico Solanet estuvo muy poco tiempo en el cargo para el que había sido nombrado por circunstancias que ustedes conocen perfectamente. Creo que debemos repudiar el atentado violento contra una Fundación, ya que no es ése el estilo que debe regir en democracia. Deseo comentar también que ustedes han recibido una relación de los temas a tratar durante el año. Hay dos modificaciones: la exposición del Académico De las Carreras, prevista para el mes de agosto, se concretará en octubre y la del Académico Zuloaga lo hará en agosto. Esto se debe a las agendas de dichos Académicos.

Voy a hacer muy breves comentarios para no prolongar la parte administrativa. En el año 1986 se requirieron opiniones muy interesantes de Ministros de Marina y Jefes de Estado Mayor de las Armadas de países centrales, de la región o de interés; participó activamente en ello el Académico Domínguez y nos hizo una carta para repetir esa acción durante este año. Pensamos que la Academia es abierta y representa a la sociedad en su conjunto. El Académico Domínguez nombra a los países por los cuales tiene interés la Armada, pidiéndoles que expongan lo que esperan de los próximos 15 años y lo que piensan del pasado en relación con el acierto o error con el que predijeron como serían las armadas del año 2002. Creo que también sería interesante la opinión de civiles o de la sociedad de países centrales o de interés para sumar a estas opiniones, como fue en el 86. Si uno propone para la próxima sesión una persona o entidad para requerirle su opinión sobre el pensamiento a futuro y pensamiento crítico hacia lo que sucedió, sería interesante porque estarían las armadas por un lado y los civiles de la sociedad de los países que hace falta requerir opinión u orientación en cuanto a algunos temas.

Hoy recibimos una notade una fundación que se llama "Para el desarrollo de políticas y estrategias para el transporte y la producción en el Tercer Milenio" y la firma el presidente de la misma, el Sr. Jesús González. Nos avisan que va a haber un ciclo de conferencias en el hotel "Sheraton", entre el 26 y 27 de abril próximo, sobre la temática del transporte de todo tipo y que sería interesante si algún Académico desea concurrir. Los interesados deben avisarnos y les conseguiremos la información oportuna.

**AC. FOX:** (Sigue un comentario del Académico Fox sobre un artículo que él hizo y que se llama "El globalismo que falta". Se trata del "globalismo de la dignidad", que nos sería útil leer como referencia).

**Ac. PRESIDENTE:** quiero comentar también que hoy es un día especial porque una dama nos va a hablar de un tema y voy a tratar de ser moderador de la charla posterior. La Académica Dra. Haydée Susana Talavera disertará, entonces, sobre "La hidrovía, hacia un derecho vial"

**AC. TALAVERA:** Primero tengo que hacer una aclaración porque es hidrovía la que concierne a un transporte fluvial.

En este trabajo que voy a leer, dado que creo que es costumbre de la Academia hacerlo así, he tratado de referirme a un aspecto de la hidrovía que es armonizar muy someramente, con grandes pinceladas, los aspectos jurídicos, señalar por lo menos el marco constitucional, el marco del Tratado y el marco de la Ley de Navegación.

"El sostenido crecimiento que en la República Argentina y en la región, ha experimentado el transporte fluvial en la última década ha tenido como causa uno de los esfuerzos de integración más importantes realizados por sus gobiernos". "En 1977 los cancilleres de los países de la cuenca del Plata reconocieron, en la Declaración de Buenos Aires, la necesidad de promover el desarrollo armonioso y equilibrado de la región en beneficio de los intereses comunes de sus países y sus pueblos".

"A estos efectos se suscribió, el 20 de mayo de 1978, el Acta de Santa Cruz de la Sierra que creó el Comité Intergubernamental Coordinador cuya función era la administración del recurso agua y su uso en forma integral y armónica dentro de la misma. Culminando estos propósitos, los gobiernos de la República Argentina, Brasil, Bolivia, Paraguay y Uruguay

en la primer reunión extraordinaria de los cancilleres de los países de la cuenca, celebrado en Brasilia, firmaron el Tratado de la Cuenca del Plata cuyos objetivos fundamentales creemos necesario recordar:

"La facilitación de asistencia en materia de navegación, la utilización racional del recurso agua para su aprovechamiento múltiple y vegetativo, la preservación y el fomento de la vida vegetal y animal, el perfeccionamiento de las interconexiones viales, ferroviarias, aéreas, eléctricas y de telecomunicaciones, la complementación económica de áreas limítrofes, la complementación regional mediante la promoción y radicación de industrias de interés para el desarrollo de la cuenca, la cooperación mutua en materia de educación, sanidad y lucha contra las enfermedades, la promoción de otros proyectos de interés en común y en especial de aquellos vinculados con el inventario, evaluación y aprovechamiento de los recursos naturales del agua y, finalmente, el conocimiento integral de la cuenca dentro del marco político de la Cuenca del Plata y conforme con sus objetivos plenipotenciarios de la República Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay suscribieron el acuerdo de Santa Cruz de la Sierra en 1991 y el de las Leñas en 1992 para regular el transporte fluvial para la hidrovía Paraná-Paraguay, de Puerto Cáceres a Puerto Nueva Palmira, dando nacimiento a una vía fluvial que se extiende por 3.400 Km. y está sometida a la jurisdicción de los cinco países. Su creación se propone lograr un corredor fluvial eficiente para garantizar la navegación durante las 24 horas del día en los 365 días del año y asegurar el uso completo de la flota y de los puertos".

"Todo ello con el fin de mejorar la calidad de vida de los pueblos mediante el desarrollo de actividades económicas basadas en la mejora de los costos del transporte y conservación del medio ambiente".

"Se aborda así el mejoramiento integral de la región en lo físico, ambiental, jurídico, administrativo y social. La mejora del régimen jurídico vigente no podrá concretarse si no se comienza por examinar la compleja urdimbre legislativa que en cada país regula la navegación y el transporte fluvial. Este exámen pondrá al descubierto no sólo la carencia del sistema regulatorio y coherente, sino la vigencia de políticas coyunturales y ambos factores no son propicios para la seguridad de las inversiones necesarias en el sector ni para el pretendido beneficio para usuarios y pobladores".

"La situación nos obliga a tratar de derogar, modificar o adaptar los ordenamientos jurídicos internos para que en su conjunto no se opongan al acuerdo regional al tiempo que revisar éste, a la luz de los principios fundamentales que la Constitución de cada país contraiga. Las cláusulas constitucionales, por su calidad de ley suprema, son causa y razón de la totalidad del sistema jurídico nacional. Los principios derechos y garantías que la Constitución establece no pueden ser ignorados o derogados por la legislación que se dicte. Por lo tanto las leyes y reglamentos como los tratados aplicables al derecho fluvial deben determinarse a la luz de estos primeros principios cuya ausencia o violación sumirá a la ley consiguiente en las sombras de la inconstitucionalidad".

"Con este propósito expondremos las cláusulas constitucionales con incidencia en el acuerdo de la Hidrovía. Aunque todos los asistentes conocen la Constitución Nacional, voy a tomarme unos minutos para señalar lo que tiene relación con el Tratado y ver su reflexión. Por último presentaremos la ley de navegación N°20.094, ley especial regulatoria de la navegación por agua, cuya vocación de autonomía no alcanza a destruir el artículo 622 de la ley que la ha integrado al Código de Comercio".

"Nuestros comentarios se limitarán por ahora a señalar que es un campo de aplicación que incluye la navegación fluvial y la breve referencia al texto constitucional y a la ley de navegación tiene como objeto el encuadramiento básico de la navegación fluvial sin perder de vista las múltiples leyes, decretos y reglamentos que lo complementan, marco en el cual se inserta el acuerdo de la Hidrovía Paraguay-Paraná".

"Identificar el plexo regulatorio de la navegación fluvial, nos exige efectuar una breve referencia al texto constitucional, diseño normativo esencial y primario de la Nación; en él la calidad de ley suprema es otorgada a la propia Constitución y a las leyes de la Constitución que en su consecuencia se dicten y a los tratados con las potencias extranjeras; esta norma edifica la pirámide legislativa que se ve complementada por el artículo 75 inc. 22, que enumera las atribuciones del Congreso entre las cuales se halla aprobar o rechazar tratados con las demás naciones y con organizaciones internacionales a los cuales otorga jerarquía superior a las leyes. Concluido por el gobierno general para afianzar sus relaciones y comercio con otras naciones en cumplimiento de la obligación del artículo 27, deben conformarse los principios establecidos por la propia Constitución; también tienen jerarquía constitucional en las condiciones de su vigencia las declaraciones, convenciones y pactos taxativamente mencionadas en el inciso 22 del artículo 75 que no deroga artículo alguno de la primera parte de la Constitución y de los cuales deben considerarse complementarios. De allí nos encontramos con que debemos enunciar aquellas normas que se vinculan con la navegación en general y con la fluvial en particular, para analizar más adelante su vigencia en el Tratado".

"En primer término la libertad de tránsito enunciada en los artículos 11 y 12 de la Constitución, declara libres de los derechos llamados de tránsito a los buques o carruajes donde se transportan bienes y víveres. Esta libertad se declara para siempre cualquiera sea el nombre que en adelante se asigne al pretendido derecho, siempre y cuando resulte derecho de transitar el territorio de una provincia a otra; tampoco se podrá obligar a los buques a entrar, anclar, pagar derechos por causa de tránsito ni podrá concederse diferencias a un puerto respecto de otro por medio de leyes o reglamentos de comercio. En segundo término mencionamos la libertad de navegación, ya que ésta y los ríos interiores de la nación son libres para todas las banderas con sumisión únicamente a los reglamentos que dicte la autoridad vigente. Debe recordarse que conforme lo establece el artículo 28, estos reglamentos no pueden alterar el derecho generosamente otorgado por la Carta Magna".

"Otro de los derechos reconocidos que recordamos en este momento es el de navegar y comerciar; la norma no formula distinción alguna motivada por la nacionalidad de las personas; disipa toda duda al respecto el artículo 20 que otorga a los extranjeros en el territorio de la nación el derecho de ejercer comercio y navegar los ríos y costas". "En las citadas cláusulas constitucionales el río ha sido especialmente valorado y tanto la actividad navegatoria en sí como la comercial que en ellos, o mediante ellos, se desarrolla, merecen el carácter de derechos fundamentales". "Después de la referencia a las aduanas, como necesarias al comercio, sabemos que éstas tendrán las tarifas que establezca el Congreso".

"Debemos referirnos como novedad al medioambiente, ya que en el capítulo 2º de la nueva parte, Derechos y Garantías, el artículo 41 reviste especial gravitación para los regímenes fluviales como la Hidrovía Paraná-Paraguay cuyo esquema presentaremos a continuación".

"Pasaremos con estas breves referencias a ver el Tratado de la Hidrovía dentro del marco normativo de la Cuenca del Plata. Se firma este acuerdo de transporte fluvial dirigido a lograr servicios de transporte y comunicación eficientes y adecuados a los requerimientos actuales del comercio y desarrollo y, por lo tanto, esta es una herramienta para la concreción del proceso de integración físico y económico de los países de la Cuenca para los cuales la hidrovía es un factor fundamental. La lectura de los párrafos finales, permite inferir los principios de la hidrovía e infaltables en el acuerdo basados en la igualdad de los derechos y obligaciones, marco normativo común para desarrollar un comercio eficiente, eliminación de trabas y restricciones, reglamentarias y de procedimiento, libertad de tránsito fluvial, libertad de transporte de personas y bienes, libertad de navegación de los ríos de la Cuenca del Plata, establecidos en la legislación de los tratados internacionales vigentes".

"Se reconoce recíprocamente esta libertad en su artículo 4º para los buques de banderas de la Cuenca, todo dentro del marco político del Tratado de Brasilia para la integración física de la Cuenca del Plata y la Resolución 238 de la 19º reunión de cancilleres de la Cuenca del Plata".

"Todos los principios enunciados fueron recogidos en el artículo 1º del acuerdo, que dice que el presente acuerdo tiene por objeto facilitar la navegación y el transporte comercial fluvial longitudinal en la hidrovía Paraná-Paraguay (Puerto Cáceres - Puerto Nueva Palmira), en adelante la "Hidrovía 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 permita el acceso en condiciones competitivas a los mercados".

"Destacamos como fin último consolidar una posición fuerte que permita una más ventajosa negociación con los terceros países".

"La hidrovía comprende los ríos Paraguay-Paraná incluyendo los diferentes brazos y desembocaduras de este último desde Cáceres en la República de Brasil hasta Nueva Palmira en la República Oriental del Uruguay y el afluente del Río Paraguay compartido con las Repúblicas de Bolivia y Venezuela".

La hidrovía mediante los artículos fijados ha sido definida como una sola vía de navegación física y jurídicamente como vía fluvial navegable que se extiende por 3.400 Km. sometida a la jurisdicción de los cinco países; en su artículo 3º fija el ámbito material del acuerdo con disposiciones aplicables a la navegación, comercio y transporte de bienes y personas en el ámbito espacial de la hidrovía, quedando excluido el paso de los buques de guerra, de otras embarcaciones con actividades sin fines de comercio, el transporte fluvial transversal fronterizo y el transporte de cabotaje nacional reservado a las embarcaciones de los respectivos países que se regirán por los tratados marco existentes o los que se concreten en el futuro entre los países ribereños de la hidrovía o entre terceros países; la libertad de navegación reconocida recíprocamente se extiende a los ríos de la Cuenca beneficiando no sólo a los buques de bandera de los países contranstantes, sino a los de todas las banderas en coincidencia por la plenitud otorgada por la ley fundamental. Salvo acuerdos, queda prohibido establecer impuestos, gravámenes, tributos o derechos sobre el transporte; las embarcaciones o sus cargamentos basados únicamente en el hecho de la navegación; esta norma que concuerda con los artículos 11 y 12 de nuestra Constitución Nacional, sin embargo la posibilidad mediante acuerdo de establecer estos derechos y menguar tal libertad, deberá ser conjugada con lo dispuesto en el artículo 28 de la Constitución, ya que

no puede ser alterada por los tratados. El capítulo 3° desarrolla el principio contenido en el inciso a) acerca de la comunidad de intereses, como consecuencia la igualdad y reciprocidad de los derechos y obligaciones entre las partes ya que los países signatarios otorgan recíprocamente a sus embarcaciones de bandera de los otros países de la Cuenca idéntico tratamiento al que conceden a sus embarcaciones nacionales con relación a tributos, tarifas, tasas, gravámenes, derechos, trámites, remolques, servicios portuarios sin discriminación; el artículo 8° establece el principio de la nación más favorecida, los que se obligan a compatibilizar sus legislaciones para crear condiciones de igual oportunidad para permitir simultáneamente la liberación del mercado, la revisión de los costos y mayor competitividad". "He aquí la línea directriz de una política económica".

"La libertad de tránsito recomienda a las embarcaciones, bienes y personas de los países signatarios por el artículo 9°, que sólo permite percibir las tasas distributivas de los servicios efectivamente prestados, norma que se ajusta a los artículos 8° y 12° de nuestra Constitución. Las tasas que el acuerdo permite percibir no se refieren al simple tránsito sino a los servicios efectivamente prestados sin discriminación alguna por causa del origen de la carga, punto de partida de entrada o salida o de destino o por la propiedad de las mercaderías llevadas por las embarcaciones o por la nacionalidad de las personas. Se reconoce asimismo la libertad de transferencia de carga y trasbordo, depósito de mercancías en las instalaciones habilitadas. El acuerdo establece una reserva de carga regional y una reserva de carga nacional. La primera beneficia a los armadores de los países de la hidrovía y se hará efectiva en forma multilateral y basada en el principio de reciprocidad. Toda reserva de carga nacional queda eliminada a favor de las embarcaciones de la bandera de la hidrovía. La persona que según la legislación de los países contratantes tenga la calidad de armador, será el armador de la hidrovía. Las embarcaciones fluviales registradas como tales serán reconocidas como embarcaciones de la hidrovía".

"En este resumen de las normas que tienen más vínculo con las normas constitucionales y con las que vamos a ver en la ley de navegación, se comprometen las partes del Tratado a cumplir una serie de medidas que en realidad vamos a ver que no se han cumplido. No dejan de ser una expresión de deseo plausible, porque como proyecto es magnífico, y contribuiría notablemente a concretar el MERCOSUR, ya que esta vía permitiría no sólo el desarrollo de los pueblos por los cuales va pasando, que están muy poco desarrolladas (no para la República Argentina en el tramo a Santa Fe pero sí en las provincias del norte limítrofes) en las zonas que va a atravesar en Brasil, Bolivia y Paraguay. Este desarrollo no se ha logrado porque, para realizar todas estas cosas, primero hay que hacer la vía, y ésta, lamentablemente, ha seguido un procedimiento de lo más aletargado". "Recientemente en Brasil, en octubre del año pasado, se ha hecho la declaración que permite relanzar este proyecto de la hidrovía acelerando el dragado, señalamiento, todas las obras indispensables para que ésto se cumpla. Pero hemos todos leído en los diarios que Brasil, en una sentencia recientemente dictada por un Juez de Mato Grosso ha paralizado los trabajos que se realizan en territorio brasileño porque considera que no se ha estudiado suficientemente el impacto ambiental que va a sufrir esta zona; ese estudio se hizo en las primeras etapas del proyecto por organismos internacionales contratados al efecto que vinieron a ponderar este impacto. Sin embargo dijeron que no tenían elementos para poder determinarlos y consideraban que no era demasiado importante".

Hay que darle una aceleración a estos trabajos para completar la infraestructura. Esto es algo sumamente necesario, porque, si bien es cierto que el transporte fluvial ha aumentado

notablemente desde que se piensa en la hidrovía, las obras de calado no son parejas para nada".

"El beneficio del desarrollo y de la incorporación de esta vía al tráfico fluvial y a la posibilidad de transporte hasta los puertos de ultramar no se ven actualmente después de 10 años de plazo del Tratado. Que se haya producido ésto, dentro de un desorden legislativo, es de suma importancia".

"En el aspecto de qué ley va a regir este tráfico fluvial y este transporte que se va a realizar en la hidrovía, además del Tratado, que es bastante precario en ese sentido, tenemos la ley de navegación que en su artículo 1º dice que todas las relaciones jurídicas originadas en la navegación por agua a las cuales también se les aplica las leyes y usos y costumbres y, a falta de imposiciones específicas de derecho de la navegación, se recurrirá a la analogía, están regidas por ésta, tanto cuando la ley de la navegación establece que rige la navegación por agua como cuando define al buque diciendo que es el que está destinado a la navegación y, agrega, por agua".

"Si bien parece una redundancia no lo es porque la navegación por agua indica que comprende tanto la marítima como la fluvial y lacustre. Muchas son las normas de la ley de la navegación que se refieren a su aplicación a la navegación por agua. Se establece dentro de la misma ley un tratamiento diferente para unos y otros, ya sean buques de navegación fluvial o marítima; en muchos de sus artículos nos encontramos con una diferencia que marca que, si bien esta navegación fluvial ha sido incorporada a la ley de navegación, necesita, por los requerimientos de la navegación fluvial que se va a cumplir en la hidrovía, una legislación propia que contemple las necesidades de este tipo de navegación y que además quite del medio reglamentaciones administrativas, trámites burocráticos o inconvenientes que es necesario dejar de lado".

"Una breve referencia a la navegación en pequeñas embarcaciones que contempla la ley de navegación, la consideramos necesaria porque el texto de esta norma dice que: lo dispuesto en las secciones segunda y quinta del presente capítulo no es aplicable a los transportes a realizarse en pequeñas embarcaciones. Hasta tanto se dicte una ley especial, se rige por las disposiciones del transporte terrestre. No se aplica la excepción cuando ese transporte puede considerarse integrante de una navegación a realizarse en embarcaciones mayores o equivalente al que se realice en ésta. Si bien el artículo no distingue la naturaleza de los espacios acuáticos, en dichas actividades las pequeñas embarcaciones que prestan servicios en forma regular u ocasional lo hacen en ámbito fluvial, lacustre o portuario. Ejemplos típicos son el transporte interisleño que se cumple en el Delta y el que se cumple en los tramos de los puertos que integran la hidrovía del río y que la norma comentada ha excluido de sus barcos sólo al transporte de efectos cumplido por embarcaciones menores de 10 toneladas según el artículo 48 de la misma ley. Tal exclusión no rige en caso que dicho transporte integre la navegación a cumplirse en embarcaciones mayores. Sin embargo la carencia de distinción permite interpretar que el transporte de efectos realizado en embarcaciones menores en ámbito marítimo se haya también regido por las normas del transporte terrestre. No consideramos acertada esta solución, destacamos que las navegaciones menores sólo quedan excluidas en la aplicación de las normas concebidas en las secciones segunda a quinta, relativas al fletamiento a tiempo, al fletamiento total o parcial y al transporte de cargas generales; siéndole por tanto aplicable el resto del plexo normativo. Correlativo del 316, el 206 del antiguo Código de Comercio sometió a las reglas del transporte terrestre las barcas, lanchas, canoas y otras pequeñas embarcaciones de

semejante naturaleza; pensemos que ya se han hecho esfuerzos económicos para reemplazar por lanchones de poco calado las mercaderías que tienen que venir de la parte norte de la hidrovía".

"Para descubrir la intención del legislador, los juristas se han remitido a la fuente del 206, el artículo 118 del Código de Brasil interpretado en el sentido indicado, cuya nota expresa que no importa tanto el tamaño del buque como su empleo o destino, porque no es posible igualar las exigencias del comercio marítimo con las del pequeño cabotaje. El comentario es correcto y las embarcaciones allí mencionadas desarrollan su navegación en ámbitos ajenos al riesgo marítimo, especial justificación para sustraer las actividades navegatorias de la normativa del derecho común, como se hace en Francia. Pero el artículo 206 no formuló esta diferencia, que permanece oscura aún en el 316. El repetido argumento de que la diferencia de riesgo justifica la diferencia de ley aplicable, no parece suficientemente válido en el caso de que una lancha menor no integrante de la navegación cumplida por una embarcación mayor efectúe un transporte de efectos por el río Paraná y en consecuencia le sean aplicables las normas del transporte terrestre, mientras que una embarcación mayor con muy poca diferencia de tonelaje que navegue por el mismo espejo de agua, se le apliquen las normas de la ley de navegación. Ambas han estado expuestas al mismo riesgo, sin embargo sus contratos de transporte caerán bajo un diferente régimen legal. El argumento del riesgo tampoco es convincente para justificar sólo la exclusión de los contratos de fletamiento a tiempo, total o parcial y transporte de carga general, manteniendo aplicables el resto del sistema normativo cuya especialidad también se asienta en el riesgo".

"Es importante destacar que en Latinoamérica la navegación interior se cumple en ríos que, por su importancia y naturaleza, crean riesgos, en algunos casos similares a los marítimos".

"Asimismo es usual la navegación de lagos como los cordilleranos. Los esfuerzos realizados por la doctrina y la jurisprudencia, para completar por vía interpretativa esta norma, demuestran sus imperfecciones y justifican su modificación. Es cierto que la exclusión hecha por el 316 de la ley de navegación se efectúa hasta que se dicte una ley especial al respecto; pero transcurrido un cuarto de siglo la situación sigue invariable".

"Hemos concluído aquí lo que consideramos una breve introducción al severo análisis que merece la dispersa legislación que regula la navegación y el transporte fluvial y que yo aquí, por razones de tiempo, he pasado por alto". "Los breves comentarios efectuados sobre estos tres ordenamientos y la necesidad de su armonización han tenido por finalidad demostrar muy sintéticamente la necesidad de organizar y sistematizar la totalidad de las leyes vigentes, tanto nacionales como internacionales. Para lograr este objetivo, además del inventario, revisión y saneamiento de las superposiciones o contradicciones que se detecten habrá que satisfacer legislativamente los modernos requerimientos del transporte fluvial. Sólo así los ríos y esos caminos permitirán que el hombre los transite exitosamente en búsqueda del bien común".

"La finalidad, al terminar, es exclusivamente señalar las normas básicas constitucionales y las normas vigentes, de fondo, que tienen graves defectos".

**AC. PRESIDENTE:** Después de esta excelente presentación, si hay alguien que quiera preguntar algo, con levantar la mano le cedemos la palabra.



**AC. ASTIZ:** Quisiera preguntarle si está notando un importante interés privado o sigue siendo un recurso de origen estatal tratando de motivar a los privados.

**AC. TALAVERA:** En este momento personalmente pienso que el principio sería contrario al que en su momento la hidrovía, que es un antiguo proyecto junto con otras canalizaciones y ríos de la República, facilitaría y haría menos costoso el transporte. Sin embargo, creo que el interés de los diferentes estados de lograr llevar adelante este proyecto, que en su principio tuvo por objeto el desarrollo de estas zonas, abaratar el costo, manejar las aguas de una manera más eficiente, pero yo diría que posteriormente también aparece el interés privado en gran medida y actualmente creo que dicho interés tal vez está impulsando el que no se paralice estas obras de la hidrovía.

Sabemos que hay empresas extranjeras que están realizando el dragado, que son las que tienen interés en que esto continúe y, por otra parte, están las inversiones que es necesario hacer a lo largo de la vía, en espacios que van a haber al norte del puerto San Martín y puertos que se manejen con contenedores. De manera que hay una importante inversión privada que se espera y que no creo yo que pueda ser afrontada por la gente de la zona, sino que responde a una política económica que ha dado el viraje propio de nuestra política económica. Por otra parte es interesante saber que al mismo tiempo que el Juez de Mato Grosso paralizaba las obras, se tomaban algunas medidas para favorecer el tráfico ferroviario y carretero con llegada a San Pablo, lo cual hace a favor de los puertos brasileños. Está claro el interés en que no sólo se puedan sacar por allí sus productos sino que además se mantiene algo que desde el comienzo se criticó mucho, que es la dificultad que existe para el transporte fluvial competir con el tráfico carretero donde hay una sola vía y no se necesita trasbordo, mientras que el tráfico fluvial tiene trabas administrativas y de todo orden. Esto sin perjuicio de que, operar con contenedores en esta vía de navegación, quitaría del medio gran parte de las demoras que acusa el tráfico fluvial que, por otra parte, es mucho más económico. Hoy mismo, en el diario La Nación del día de hoy, aparece un artículo en el cual se menciona el gran aumento que ha tenido el tráfico fluvial en la zona, el abaratamiento del dragado y la pequeña incidencia que van a tener las tasas o peajes que deberán pagar los buques. Pero, aparentemente, la perspectiva económica o el desarrollo que se espera que provoque la hidrovía, podría cumplirse, naturalmente dentro de algo que se vincula con su artículo (dirigiéndose al Académico Fox), que es la globalización de la dignidad de quienes intervengan en todas estas negociaciones donde estos principios que se han enunciado se han llevado adelante por hombres dignos, probos, que tengan en cuenta sobre todo los intereses de la Nación y su pueblo. Este es el objetivo final, el bien común, no sus intereses personales, como día a día vemos que está pasando.

**AC. CÁMPORA:** Tengo entendido que la del Pantanal es una zona de gran belleza, y que, por otro lado, hay allí un ecoturismo bastante desarrollado. Lo que recuerdo es que había temor que las áreas aledañas a la Hidrovía que quedaran inundadas en forma permanente; de cualquier manera por ahora está estable. Viví bastante tiempo en Brasil y se que los movimientos ecológicos son mucho más fuertes que en la Argentina y que los estudios de impacto ambiental en Brasil son obligatorios. Aquí hubo un intento de hacerlos obligatorios y se fracasó y no me extraña que en Brasil, por ser el Pantanal el área donde comienza la hidrovía haya una cierta resistencia local por temor a perder lo que ya se tiene. Esto es así porque los lugareños, que viven del ecoturismo,

quizás teman perder ese recurso; cosa que quizás no ocurra en tramos medios o inferiores de la Hidrovía.

**AC. FRAGA:** El Pantanal es una gran esponja, retiene el agua de las lluvias durante tres meses, y eso motiva que la bajante del río Paraguay se retrase con respecto a la del Paraná; si eso se draga así simplemente, se van a ir acumulando ambas bajantes. Al mismo tiempo que ya tenemos inundaciones, sería un desastre ecológico que se puede producir. El proceso inicial está a una profundidad de tres pies y la hidrovía debería llevarlo a diez, pero se viene el Pantanal abajo. Esto quiere decir que Brasil no está demasiado de acuerdo con la Hidrovía y que si miramos la orientación de la misma, veremos que los productos del Brasil tendrían que bajar para dar la vuelta y recién volver a subir, para ir a Europa o hacia el norte. Por eso Brasil no está apoyando, como lo creímos al principio, sino que está negociando, incluso con Paraguay, para hacer un canal transversal. Ésto está de acuerdo con algo que usted señaló (refiriéndose a la Académica Talavera), nosotros estamos mandando casi toda nuestra exportación al Brasil en avión y yo me pregunto porqué, y la respuesta es que para distancias relativamente cortas, el camión va de puerta en puerta y esperar un buque a veces demora una semana a quince días.

La hidrovía encierra una serie de circunstancias que hay que estudiar muy detenidamente, y además, para arriba no van a ir.

**AC. ZULOAGA:** El de la Hidrovía es un tema que debe ser tratado con cierto pragmatismo, porque muchas veces me he hecho la pregunta de a quién le conviene la Hidrovía, si a Brasil, a Paraguay, la Argentina, Bolivia, al Pantanal, a los puertos del Paraná?... a quién le conviene y quién se beneficia?...

Con gran sorpresa uno puede determinar que la República Argentina ya estaba lista en la Hidrovía antes que empezara a surgir y Brasil estuvo más interesado; tenía interés en que se desarrollara, hizo todas las tratativas, entonces indudablemente con esa pujanza que naturalmente tiene Brasil, tengo que reconocerlo, nos pasaron.

Pero ahora resulta que los nuevos estudios brasileños han hecho aparecer una variante que lleva la carga de toda la zona hacia la costa Atlántica del Brasil, sin necesidad de utilizar las ventajas que la hidrovía puede aportar.

Simultáneamente con esa circunstancia especial de que Brasil ha dejado de tener ese entusiasmo "futbolístico" por la Hidrovía, ha aparecido otro inconveniente: que el Paraguay, en el instante en que nosotros empezamos a intervenir en la Hidrovía, contribuía con una "hidrovía especial jurídica" que hacía atrayente la transferencia de las bodegas argentinas a la bandera del Paraguay. Tal es así que quien les habla en su oportunidad fue administrador de la flota fluvial y, en ese momento, el 86% de las cargas que transportaba la flota fluvial eran de la República Argentina. En este momento el número es el mismo pero es con bandera paraguaya y la realidad es que el pragmatismo debe subsistir. No debemos volvernos locos con la Hidrovía.

Con respecto al tráfico carretero, a mi me tocó estudiar la posibilidad de determinar las causas que llevaban a que la fruta argentina fuera por camiones y no por barcos, y con gran sorpresa me encontré con el comentario de un señor que me dijo que si seguíamos investigando, nos íbamos a encontrar con una yarará en la carga. Lo que pasaba, es que en los camiones que salían de allá iban también, además de la fruta, una cantidad de cajoncitos con intensísimo contrabando.

**AC. FRAGA:** Una hidrovía teóricamente debería ser para sacar barcazas lo más afuera posible, por ejemplo, hasta la boca del Río de la Plata. Nosotros estamos haciendo al revés, estamos dragando como locos para meter buques y mantener los intereses del puerto y ahí se está desvirtuando el concepto de hidrovía a un costo que pagamos todos los argentinos. Este es de más de 100 millones de dólares.

**AC. FOX:** Los puertos más importantes son al 100% privados y, por otra parte, más allá del contrabando, que es real, también existe la subvención de los camiones brasileños para llegar a San Pablo y la tristeza es que ya no hay barcos con bandera argentina.

**AC. SCHAER:** Yo creo que hasta ahora el que tiene más interés en la Hidrovía es Bolivia. Esto es así porque tiene unos cuantos millones de toneladas de soja que están paradas, y la única esperanza que tiene Bolivia es mantener la Hidrovía dado que es la única puerta marítima que tiene, nos guste o no. Además yo estuve en el Pantanal y navegando un poco por Brasil y viendo que ya se están haciendo obras. Hay una primer navegación que ya se ha hecho hace poco tiempo con una embarcación pequeña, con científicos brasileños. Es decir que no hay puertos de aguas profundas en el Río de la Plata, entonces lo que les conviene más es juntar el conjunto de elementos que tienen para el transporte para el lado brasileño, cosa que les va a salir mucho menos.

Por lo que yo ví el único país que tenía interés en la Hidrovía era Bolivia. Nada más.

**AC. TALAVERA:** Les quería mencionar que en la reunión en octubre del año pasado, la propuesta para darle un empujón nuevo a la Hidrovía, fue hecha por la delegación argentina y Brasil apoyó, fue con quienes se pudo llevar adelante el consenso para la aprobación. No se me escapa lo que ustedes acaban de decir, que los intereses económicos de Brasil tienen otra dirección pero, sin embargo, se encuentra en una situación ambigua frente a esto y en el Pantanal es donde se hicieron los estudios al comienzo.

Nuestra Constitución nos dice que debemos tener desarrollo sustentable, y yo también soy ecologista frente a zonas de gran valor como el Pantanal, pero pienso que de todos modos este es un esfuerzo multidisciplinario y que se debería ver cómo armonizar y no perjudicar demasiado al Pantanal para lograr el desarrollo querido en primera instancia y no se me escapa que las medidas fueron tendientes a lograr el desarrollo económico. A Bolivia le conviene esto porque trae su producido a la zona cercana a nuestra frontera y había un antiguo proyecto para este descontrol de las aguas, un impacto ecológico importante. Hace muchos años Brasil comenzó con la canalización del río San Francisco, esfuerzo que hace también Perú con sus carreteras que sería interesante transitar y que en algún momento se realizó para la región.

**AC. PRESIDENTE:** Le agradezco sus palabras.

Quiero comentarles dos puntos que quedan, tengo un libro del Académico Fraga, que armoniza con la temática expuesta; la sesión próxima será el último martes de abril y le voy a pedir al Académico Castro para considerar cómo buscar consenso voluntario y recursos para la Academia.

Este es voluntario y sin fecha.

Sin otro particular, se levanta la reunión.

