

HUMBOLDT KOLLEG

2010

**Internacionalización del Derecho Constitucional – Constitucionalización
del Derecho Internacional**

*

**CUENCAS HIDROGRÁFICAS TRANSFRONTERIZAS y PROCESOS
de INTEGRACIÓN REGIONAL en LATINOAMÉRICA**

Prof. Dra. Griselda Capaldo

CUENCAS HIDROGRÁFICAS TRANSFRONTERIZAS y PROCESOS
de INTEGRACIÓN REGIONAL en LATINOAMÉRICA

Prof. Dra. Griselda Capaldo

Abstract

El objetivo de este trabajo es explorar, describir y analizar el rol de las cuencas transfronterizas como vectores de cooperación e integración regional, particularmente entre los países miembros del MERCOSUR.

Para ello se realiza una triangulación teórica entre el Derecho Internacional de Aguas, el Derecho Internacional Ambiental y el Derecho de la Integración.

De esa triangulación teórica, con un fuerte componente del Derecho Ambiental de Aguas, emerge un *corpus juris aquarum ambientalis* común a los cinco Estados ribereños de la Cuenca del Plata (cuatro de ellos son a su vez Estados miembros del MERCOSUR) que como *corpus* jurídico homogéneo, de notable convergencia normativa, constituye una plataforma sólida para realimentar el proceso de integración regional a partir del uso múltiple compartido de las cuencas hídricas transfronterizas.

Palabras clave:

Cuencas transfronterizas – integración regional – Cuenca del Plata – MERCOSUR - IIRSA

1.- Introducción y objetivos del trabajo

La etimología nos aporta un dato clave acerca de cuáles son los roles que han cumplido las cuencas hidrográficas transfronterizas a lo largo de la historia de la humanidad.

Por un lado, son redes hídricas que actúan como vectores de integración entre las naciones que atraviesan, y pueden ser visualizadas como una *Internet* geográfica natural que contribuye al intercambio comercial, socio-cultural y geo-político. Desde esta mirada, generan un espacio de cooperación y goce compartido de los bienes y servicios ambientales que producen.

Por otro lado, los ríos internacionales también han sido fuente de conflictos entre los Estados ribereños.

La etimología nos revela esta dualidad de modo categórico, pues el vocablo "río" proviene del latín *rivus* y *rivus* dio lugar a *rivalis*, que originalmente significó "los que viven a ambos lados de una vía navegable". Como la relación entre vecinos no fue siempre pacífica, pues el interés común en utilizar el río fue semilla de reiteradas discordias, a medida que el número de conflictos fue en aumento aquel significado original de *rivalis* fue suplido por "los que litigan por la utilización del agua y la navegación".

El Derecho Romano recogió este nuevo significado en su *Corpus Juris*, pero al cabo de un tiempo la voz *rivalis* adquirió el sentido más amplio de "los que litigan" (VIDART, 2003, p. 1).

Naturalmente, de esta nueva acepción de *rivalis* procede el vocablo español "rivales", por lo que habiéndose reemplazado el sentido original de la palabra surgió la necesidad de encontrar una nueva expresión para nombrar el significado perdido. Desde entonces, a los que viven a ambos lados una vía navegable ya no se los llama *rivalis* sino *ribereños* (CAPALDO, 2009, p. 255).

El objetivo general de este trabajo es explorar y describir el rol de las cuencas transfronterizas como generadoras de espacios de cooperación.

Sus objetivos específicos son analizar:

- en qué medida la Cuenca del Plata ha contribuido al proceso de integración regional,
- qué circunstancias hidro-políticas coadyuvaron a formalizar ese proceso de integración,
- si esas circunstancias todavía permanecen y, en caso de no ser así, qué factores son los que contribuirían a recuperarlo.

El interés por la Cuenca del Plata se funda en cuatro razones: (1) es una de las tres cuencas hídricas transfronterizas de América del Sur, junto a la del Amazonas y la del Orinoco; (2) por su dimensión es la quinta cuenca hídrica del mundo; con 3.100.000 km² cubre aproximadamente un tercio del área total de los EEUU, y equivale a las superficies de España, Portugal, Italia, Francia, Bélgica, Holanda, Austria y Alemania Occidental; (3) en esa área reside el 45 % de la población de América Latina; y (4) de las tres cuencas mencionadas al principio, es la que posee la mayor regulación institucional a partir de los numerosos tratados que la regulan.

2.- Reseña histórica

Hacia el siglo XIV alrededor de 200 etnias indígenas diferentes se asentaban en las secciones norte y centro de la Cuenca del Plata a la altura del Chaco (en las actuales Argentina y Paraguay) y del Pantanal (hoy: Paraguay y Brasil).

Entre los siglos XVI y XIX, los ríos que componen la cuenca fueron la principal vía de penetración de las corrientes colonizadoras españolas y portuguesas para expandir sus posesiones, dando lugar al desarrollo de la región mediante la fundación de una cadena de ciudades, muchas de las cuales aún perviven. Prueba del cabal conocimiento de la zona son los mapas levantados a mano alzada, con asombrosa precisión, por los jesuitas en 1773.

Poco a poco, la Cuenca del Plata pasó a ser la vía por la que naturalmente se transportaba la carga que iba y venía entre el virreinato del Río de la Plata y el Reino de España, y entre el principado y virreinato del Brasil y la Corona de Portugal.

A Corumbá (Brasil), en 1910, llegaban buques de pasajeros en línea directa desde Alemania. Sin embargo, ya desde fines del siglo XIX Brasil solía desviar sus productos comerciales de la Cuenca del Plata hacia sus puertos marítimos. El ferrocarril que unía los puertos marítimos de Brasil con Corumbá, definió una política adversa a la navegación fluvial, que se mantuvo durante todo el siglo XX, y la Cuenca del Plata perdió influencia sobre Corumbá (PELLIZZETTI, 1993, p. 6). Fue así como en Brasil el transporte fluvial perdió protagonismo debido a la evolución del transporte terrestre.

A mediados de los 70s se produjo en Brasil una importante migración interna, estimulada por el gobierno central con incentivos otorgados a los productores agrícolas de los estados sureños para colonizar tierras en la región del “Chapadao do Parecis”, ubicada en el Estado del Mato Grosso Norte, unos 300 km más al norte de Puerto Cáceres, ubicado en el río Alto Paraguay. Esa política dio lugar a que la región del centro-oeste, con excelentes condiciones climáticas (llueve 2.500 mm anuales) y edafológicas, llegase a producir el 50% de la producción de soja de todo el Brasil. La calidad de la soja producida en esa región es superior en aceite y en valores proteicos. Supera en un 4% al valor norteamericano y en un 8% al valor argentino (PELLIZZETTI, 1993, p. 7), siendo la Argentina el primer exportador mundial de aceite y harina de soja. Vaya como ejemplo el dato que, en el área central Pampeana Norte de la Argentina (Región II), se dan los más altos valores de proteína y aceite del país, con porcentajes que oscilan entre 38-42% y 20-24% según la zona y la fecha de siembra (CUNIBERTI y HERRERO, 2006, p. 2). Sin embargo, como decía más arriba, Brasil y Estados Unidos producen soja de mayor PROFAT que nuestro país, cuyo grano tiene el menor valor proteico de Sudamérica (GIANCOLA et al, 2009, p. 98). Incluso la industria local se ve obligada a importar soja de Paraguay y Bolivia para lograr harinas que superen el 44% de proteína y, más aún, con el 47% como requieren muchos mercados (CARDONE et al, 2009, p. 128; COVACEVICH, 2008, p. 134).

Las grandes producciones brasileras (OEA, 1985, p. 136) se topaban con el obstáculo de que debían ser transportadas a los puertos marítimos brasileros por camión, lo que elevaba el costo del flete. El recorrido era de unos 2400 km y el flete rutero era de unos US\$ 80 por tonelada. Entre costos portuarios y fletes por transporte vial se les iba la mitad del valor de la soja (PELLIZZETTI, 1993, p. 7).

Este escenario de altos costos y la búsqueda de una alternativa para bajarlos dio origen a la idea de transportar el cargamento sojero por vía fluvial desde Puerto Cáceres (en Brasil) a través de los ríos Paraguay (en el país homónimo) y el Paraná (en Argentina) hasta Nueva Palmira, sobre el río Uruguay, y de allí al resto del mundo por buques de ultramar que saldrían desde el Río de la Plata. El recorrido es de 3.400 km, es decir, 1.000 km más que el trayecto carretero, pero si se usaba un convoy de empuje tipo Mississippi, podía competir con fletes que serían la décima parte de los cobrados por camión (u\$s 8 por tonelada).

En resumen, la forma que encontró Brasil de resolver un problema interno de costos (que por su exceso disminuía a la mitad la ganancia neta por tonelada dejada por este *comodity*) fue sustituir un medio de transporte por otro más eficiente, confiable y accesible con el cual hacer frente al incremento de las operaciones asociadas al movimiento de carga a granel y en containers.

El entonces presidente brasileiro José Sarney (1985-1990) no solo entendió la inquietud de los productores de Chapadao do Parecis y de los gobernadores de Mato Grosso y del Mato Grosso do Sul, sino que tuvo la pericia de apreciar la utilidad de la Cuenca del Plata y dio impulso al proyecto que se llamaría HIDROVÍA Paraná-Paraguay.

La Cuenca del Plata, regulada por el tratado homónimo de 1969, tiene como órgano principal al Comité Intergubernamental Coordinador (CIC) creado por el art. 3 del Tratado. Una de las misiones de este Comité es implementar las decisiones adoptadas por unanimidad en las Reuniones de Ministros de Relaciones Exteriores (art. 2, pár. 3). En una de estas reuniones, celebrada en 1987 en la ciudad de Santa Cruz de la Sierra, Bolivia, los Estados miembro aprobaron la Resolución N° 210, en la que se señala que el desarrollo del sistema Paraguay-Paraná sería un objetivo prioritario para las partes. En 1988, los Ministros de Transporte y Obras Públicas de los cinco ribereños de la Cuenca del Plata se reunieron en Campo Grande, Brasil, con el fin de realizar el Primer Encuentro Internacional para el Desarrollo de la HIDROVÍA Paraguay-Paraná. El principal propósito de este encuentro fue identificar las mejores alternativas para el desarrollo de este curso de agua internacional. Por entonces, la coordinación de los estudios técnico-económicos de pre-factibilidad para el proyecto HIDROVÍA fue confiado a un grupo de trabajo *ad hoc* liderado por Brasil.

En 1989, en cumplimiento de la Resolución N° 238, la Decimonovena reunión de los Ministros de Relaciones Exteriores de la Cuenca del Plata incluyó al “Programa HIDROVÍA” dentro del sistema del Tratado de 1969.

3.- Hipótesis y conjeturas

Esta brevísima reseña histórica es necesaria para construir mi hipótesis de trabajo, sustentada desde una triangulación teórica entre el derecho de aguas, el derecho ambiental y el derecho de la integración.

El paso previo a esa triangulación es haber demostrado que las redes hídricas, en este caso la Cuenca del Plata, actúan como vectores de integración entre las naciones que atraviesan y contribuyen al intercambio comercial, socio-cultural y geo-político.

Mi hipótesis principal de trabajo es que, para resolver un problema de costo-beneficio relacionado principalmente con las exportaciones de soja e inclinar la balanza de intercambio comercial a favor de las finanzas brasileras logrando un incremento del PBI y del ingreso *per cápita*, el presidente Sarney le adjudicó un papel clave a una red fluvial transfronteriza que hasta entonces era desaprovechada por Brasil y para la cual diseñó una nueva estrategia de integración para facilitar el transporte de carga a granel.

De esta hipótesis principal se derivan dos hipótesis secundarias.

La primera está relacionada con la necesidad de crear un espacio geográfico en el que hubiere libre circulación de bienes y servicios, el establecimiento de un arancel común para evitar la doble o triple imposición a sus exportaciones sojeras, y la adopción de una política arancelaria común. Esta hipótesis se entronca con el criterio sustentado

desde este trabajo en el sentido de que ciertas circunstancias hidro-políticas y macro-económicas coadyuvieron a formalizar un proceso de integración regional.

La segunda hipótesis secundaria tiene que ver con la necesidad de armonizar las legislaciones para lograr el fortalecimiento del proceso de integración. La confirmación de esta hipótesis será desarrollada con mayores argumentos en el punto 4.

Si la hipótesis principal es correcta, la estrategia idónea para operacionalizarla era, en primer lugar, crear un Mercado Común del Sur (MERCOSUR) que involucrase a los principales ribereños de la Cuenca del Plata (Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay), y en segundo lugar darle vigencia al aprovechamiento de la Cuenca del Plata mediante la creación de un corredor fluvial llamado HIDROVÍA, y a continuación aprobar un Acuerdo de Transporte Multimodal que aportara el marco jurídico apropiado para el transporte de carga desde Puerto Cáceres, en Brasil, hasta el Atlántico, en la desembocadura del Río de la Plata.

La operacionalización de la primera hipótesis secundaria se logró mediante la firma del Tratado de Asunción de 1991 que creó el MERCOSUR,¹ y la operacionalización de la segunda se obtuvo mediante la firma del Acuerdo de Santa Cruz de Sierra de 1992 sobre Transporte Fluvial por la HIDROVÍA Paraguay-Paraná y sus Seis Protocolos Adicionales, y la firma del Acuerdo de Transporte Multimodal del MERCOSUR, aprobado en la VII Reunión del Consejo del Mercado Común (decisión 15/94).

El tratado de Santa Cruz de la Sierra entra en vigor el 13 de febrero de 1997. No se aplica ni a los buques de guerra ni a las embarcaciones que desarrollen actividades sin fines comerciales, ni tampoco al transporte fluvial transversal fronterizo. Su principal objetivo es la integración física y económica de los estados contratantes, a partir de la adecuación de los servicios de transporte y comunicaciones a los requerimientos actuales del desarrollo regional. Por eso impulsa la maximización del comercio intrarregional y regional a través de la armonización de las políticas aplicables al transporte fluvial (CAPALDO, 2005, p. 185).

El Acuerdo de la HIDROVÍA de 1992 vincularía a los cinco Estados ribereños y fortalecería la integración regional entre aquellos que son miembros del MERCOSUR, asegurando su uso diurno y nocturno como sistema de navegación para transportar minerales y productos agrícolas (soja, trigo) desde países mediterráneos (como Bolivia y Paraguay) hacia la costa del Atlántico y desde allí hacia los principales mercados del mundo. Por aquél entonces se estimaba la magnitud del desarrollo regional, para una población de 200 millones de almas asentadas sobre las riberas de la cuenca, que movían una economía regional estimada en US\$ 800 billones. Conciente de esas cifras, en apenas cinco años Brasil concluyó importantes obras (tales como diques, esclusas, etc) sobre los ríos Tieté-Paraná (2400 km de largo), que atraviesan uno de los

¹ Si bien el tratado de creación del MERCOSUR fue firmado en Asunción el 26 de marzo de 1991, hay quienes sostienen que la creación efectiva ya se había producido el 30 de noviembre de 1985, fecha de la Declaración de Foz de Iguazú suscripta por Ricardo Alfonsín y José Sarney, que selló un acuerdo de integración bilateral entre Argentina y Brasil.

A su vez, su existencia como persona jurídica de Derecho Internacional fue decidida en el Protocolo de Ouro Preto, firmado el 16 de diciembre de 1994, que entró en vigor el 15 de diciembre de 1995

segmentos más industrializados y poblados de la HIDROVÍA, con 33 millones de habitantes (Consulate of the Republic of Paraguay).

Se dice que el proyecto fue manejado más políticamente y románticamente que técnicamente, porque una cosa es navegar de Corumbá al Paraná y otra es cruzar los pantanales de Puerto Cáceres a Corumbá. Son 650 km de un río Paraguay que se angosta, se hace muy sinuoso, y en ciertos tramos se escurre atravesando el Gran Pantanal matogrosense, por lo que el cauce del río se llena de camalotes y embalsados. Así es como nacen las primeras críticas y temores ecologistas. La obra preveía el dragado de 92 trechos, 23 de los cuales eran considerados críticos para abrir un canal de 8 a 10 pies de profundidad para el tránsito de convoy de barcazas de 60 m de eslora, las 24 horas del día, los 365 días del año entre Corumbá, en Mato Grosso do Sul, el Canal Tamengo, en Bolivia, y Santa Fe, en la Argentina. La obra suponía dragar 86,6 millones de m³ (303 millones de pies cúbicos) de cieno y construir 32 diques.

Con el cambio de gobierno, Brasil cambió de estrategia. Su nuevo presidente, Fernando Collor de Melo (1990-1992), fue más permeable a los reclamos ambientales y a abandonar el proyecto de la HIDROVÍA fundamentalmente por las demoras en su implementación. Nació así la propuesta de extender el ferrocarril brasileño hasta unir los puertos marítimos de Santos con el de Chapadao de Parecis. La HIDROVÍA dejó de ser una prioridad cuando dos ferrocarriles, Ferronorte y Novoeste, pasaron a ser las nuevas alternativas para el transporte de carga a granel. Por ferrocarril son 1.780 kilómetros al Océano Atlántico, es decir, unos 1.400 km menos que el recorrido de la HIDROVÍA. Además, Ferronorte y Novoeste pueden transportar granos y otros productos de la región central hasta los puertos del Atlántico a precios competitivos (no tan bajos como los del transporte por agua, pero sí mucho más económicos que los del transporte en camión), y sin el costo ambiental que hubiese generado la implementación del proyecto HIDROVÍA.

Este nuevo escenario es el que confirma, a mi criterio, la conjetura de que la débil voluntad política de poner finalmente en marcha el MERCOSUR y de lograr que entre en vigor el Acuerdo de Transporte Multimodal entre sus cuatro estados miembro, se debe a que Brasil perdió su interés en el comercio intra y extra MERCOSUR a través de la Cuenca del Plata (proyecto HIDROVÍA).

Sin embargo, a partir de una nueva triangulación teórica realizada entre el Derecho Internacional Ambiental y el Derecho de Aguas, es oportuno preguntarse si sobre la base de una hidropolítica convergente entre los estados del MERCOSUR, es posible retomar la mirada geo-estratégica de la Cuenca del Plata y desde este enfoque potencializar el proceso de integración regional.

Desde la óptica del Derecho Internacional Ambiental y de Aguas las condiciones son óptimas (y esta afirmación enlaza con el tercer objetivo específico de este trabajo), pues se puede demostrar que los Estados ribereños de la Cuenca del Plata, a través de prácticas consuetudinarias y de regulaciones procedentes tanto del derecho interno como del internacional, han consolidado un cuerpo normativo cuya solidez y coherencia dan pábulo a sostener que conforma un *corpus iuris aquarum ambientalis* aplicable a los múltiples usos de la cuenca (entre ellos el transporte) y a la gestión sustentable del agua.

4.- El *corpus iuris aquarum ambientalis* y la integración regional

La conjetura de que entre los Estados miembros de la Cuenca del Plata se ha consolidado un *corpus* jurídico aplicable a los múltiples usos de la cuenca así como a su manejo sostenible, se demuestra mediante un análisis comparativo de:

- todas las cláusulas ambientales contenidas en sus respectivas Constituciones.
- Todas aquellas normas jurídicas de rango superior sancionadas por cada uno de los cinco ribereños de la Cuenca del Plata, que sean relevantes para el manejo sustentable del agua.
- Todos los tratados, declaraciones, y actas internacionales que tengan puntos de conexión con los ríos, el agua y el ambiente.

Este rastreo de información nos lleva hasta el año 1933, es decir, 77 años atrás. Si esa información se vuelca en cuadros de triple entrada (ver gráfico), distribuyéndola en tantos campos conceptuales como sea necesario según el número de criterios o institutos jurídicos que se reiteran constantemente a lo largo del tiempo en todas las normas analizadas, o bien en la mayoría de ellas, se obtiene un gráfico que muestra cuán coherente es esa red normativa formada por normas internas, constitucionales e internacionales. Del grado de coherencia resultante depende la validez de nuestra hipótesis sobre la existencia de un *Corpus juris aquarum ambientalis* aplicable al manejo sustentable de la Cuenca del Plata. En suma, se analizaron 81 normas de distinta jerarquía.²

Estado / Instituto jurídico	Argentina	Bolivia	Brasil	Paraguay	Uruguay	Estado / Norma Jurídica
Instituto a	✓	✓ ✓	✓ ✓			Norma A Norma X Norma Y
Instituto b		✓ ✓	✓ ✓	✓	✓	Norma A Norma B Norma Z
	✓ ✓		✓ ✓	✓ ✓	✓	Norma A

² Se escrutaron 16 normas vinculantes de Derecho Internacional Ambiental (Convenios y Protocolos de los que son parte los 5 ribereños de la cuenca); 9 normas de Derecho Internacional aplicables específicamente a la Cuenca del Plata; 13 normas de *soft-law* de Derecho Internacional Ambiental; 5 Constituciones; 10 leyes argentinas, 11 brasileras, 6 bolivianas, 5 paraguayas y 6 uruguayas.

Instituto c						Norma C
Instituto n	✓		✓	✓	✓	Normas
	✓			✓	✓	N1,
	✓		✓		✓	N2,
					✓	N3

De este análisis comparativo multi-capa se discierne que hay una serie de principios, objetivos, derechos, obligaciones y acciones que, por su reiteración y homogeneidad, nos permiten colegir que construyen un verdadero *corpus*.

La segunda conclusión es que tal es el grado de coherencia jurídica alcanzado a lo largo de 77 años de historia común, que no dudamos en afirmar que el mismo compone un sólido *Corpus Iuris Aquarum Ambiental* de naturaleza consuetudinaria y vinculante, cuyo núcleo central está integrado por **22 principios, obligaciones, derechos y objetivos**:

- Preservación, protección y conservación del agua y de los recursos naturales;
- Derecho a la participación social en los procesos de gestión ambiental;
- Derecho a la información ambiental;
- Derecho a la educación ambiental;
- Utilización racional y equitativa del agua y de los recursos naturales;
- Derecho al desarrollo sustentable;
- Principio de responsabilidad inter-generacional;
- Deber de minimizar, controlar y prevenir la contaminación del agua y del ambiente;
- Deber de recomponer los daños causados al ambiente y a los recursos hídricos;
- Planificación y ordenamiento ambiental del territorio;
- Responsabilidad por los daños causados al ambiente;
- Deber de emplear el criterio de unidad de gestión de las cuencas hídricas;
- Cooperación y relación de buena vecindad entre los ribereños;
- Intercambio de datos e información entre los ribereños;
- Deber de notificar y de realizar consultas previas a cualquier plan, obra o acción concerniente a la utilización de un curso de agua internacional;
- Deber de mantener las condiciones de navegabilidad de los ríos;
- Principio de libertad de navegación de los ríos internacionales;
- Responsabilidad de los Estados por todo daño o amenaza de daño al ambiente a causa de sus propias actividades o de las actividades de las personas físicas y jurídicas domiciliadas en su territorio;
- Deber de evitar todo daño transfronterizo significativo;
- Enfoque ecosistémico;
- Solución pacífica de controversias;
- Deber de observar y fortalecer todos los tratados ambientales de los cuales los Estados ribereños son parte.

La tercera conclusión es que este *Corpus*, por su homogeneidad y por la naturaleza de las fuentes normativas de donde emerge, es una excelente plataforma para realimentar un espacio de cooperación entre los ribereños y goce compartido de los

bienes y servicios ambientales que producen. Verdaderamente, encontrar tantos puntos de contacto, tan homogéneos y tan bien consolidados a los largo de casi ocho décadas, es un privilegio poco frecuente en los procesos de integración regional, pues no es algo por construir sino que se trata de un plexo normativo pre-existente.

Dado que al menos una treintena de normas de derecho internacional ambiental y de derecho de aguas son comunes no solo a los cinco ribereños de la Cuenca del Plata sino a todos los Estados de América del Sur, en principio se podría sostener que este *corpus juris* también es aplicable *mutatis mutandi* a todas las cuencas del continente, que además de la del Plata también incluye a la del Amazonas y la del Orinoco.

Para confirmar esta hipótesis sería necesario revisar, además, las normas constitucionales y la legislación interna de cada uno de los otros 8 Estados que integran el cono sur. Si esta pre-conjetura fuera correcta, la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA)³ sería altamente viable. IIRSA, por ahora, es un foro de diálogo que apunta a promover entre los países de la región el desarrollo de la infraestructura de **transporte**, energía y comunicaciones con miras a fortalecer su integración física y un modelo de desarrollo territorial sustentable y equitativo. Nació hace 10 años (2000) en una reunión de presidentes de América del Sur celebrada en Brasilia. Lo interesante de esta Iniciativa es que uno de los órganos que la componen es FONPLATA, el Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata, pues la HIDROVIA Paraná-Paraguay es uno de los diez (10) ejes previstos para articular la integración y el desarrollo del Cono Sur.⁴

El principal impulsor de IIRSA es Brasil. De sus 10 ejes articuladores sólo dos son verticales (entre ellos, el de la HIDROVÍA). El resto es horizontal, con el claro propósito de generar una salida hacia el Pacífico para Brasil. Este país también es uno de los promotores de la UNASUR (la Comunidad Sudamericana de Naciones), conformada el 8 de diciembre de 2004 a partir de la decisión de los Presidentes de la región reunidos en Cuzco, Perú. Nuevamente la estrategia geopolítica parece reiterarse, impulsando primero el desarrollo de una infraestructura de transporte (entre ellos el fluvial) para luego institucionalizarla a través de un proceso de integración regional. En síntesis, creo que el proyecto HIDROVÍA / MERCOSUR tiene su espejo en el binomio IIRSA / UNASUR. En ambos, los ríos son considerados ejes de procesos de integración y cooperación.

Como conclusión final, si volvemos a posar la mirada en el MERCOSUR, lo conjeturado y demostrado en este documento nos conduce a afirmar que aquella singular convergencia normativa provee una excelente plataforma, que aporta un marco teórico-jurídico de notable homogeneidad que lo hacen apto para desarrollar una política común, que facilite una acción regional integrada y sostenida en el tiempo, enfocada a gestionar de manera sustentable los múltiples usos de las cuencas hídricas transfronterizas y a prevenir la contaminación de esos mismos cursos de agua.

³ IIRSA está integrada por 12 de los 13 Estados de América del Sur. Ha quedado al margen del proyecto la Guyana Francesa.

⁴ Los otros ejes son: el Andino, Andino del Sur, de Capricornio, del Amazonas, del Escudo Guayanés (integrado por Surinam o Guayana Holandesa y Guyana o Guayana Británica), del Sur, del Interocéano Central, MERCOSUR-Chile, y el eje Perú-Brasil-Bolivia.

BIBLIOGRAFÍA CITADA

CAPALDO, Griselda (2009). *¿Hay un Corpus juris aquarum ambientalis aplicable al conflicto entre Argentina y Uruguay por las pasteras instaladas en Fray Bentos?*. En: Revista Estudios de Derecho (publicada por la Universidad de Antioquía), Vol. LXVI, No. 147 de junio de 2009, ISSN: 0120-1867, pp. 253-275.

Revista indexada en la Categoría C de Colciencias y perteneciente a las bases bibliográficas IBSS (Inglaterra), Sociological Abstracts (EE:UU), CLASE y Latindex (México). *Con Referato Internacional*.

CAPALDO, Griselda (2005). *South American Paraná-Paraguay Waterway (HIDROVIA). An Environmental Diagnosis and prognosis*. En: Yearbook of International Environmental Law, Volume 14-2003, Referees: Prof. Dr. Geir Ulfstein, Prof. Dr. Jacob Werksman, ISBN 0199-2747-03, Oxford University Press, UK - London (pág 185-210), *con Referato Internacional*.

BENAVIDEZ R., González M.E., Fresoli D., Santos D. y Soro M. (2007). *Evolución del contenido de proteína y aceite en grano de soja en Argentina entre las campañas 1999-2000 y 2005-2006*. PROSOJA.

CARDONE, G. et al (2009). *Calidad industrial del grano de soja en la provincia de Santa Fe. Resultados de la campaña 2006/2007 – 2007/2008*. INTA, documentos (pp. 128-132).

Disponible en: <http://www.inta.gov.ar/oliveros/info/documentos/soja/soja08%2024.pdf> (visitada el 25-09-10)

COVACEVICH, Melina (2008). *Problemática de la baja proteína en soja y su incidencia en las harinas proteicas*. INTA, documentos (pp. 134-136)

Disponible en: <http://www.inta.gov.ar/oliveros/info/documentos/soja/soja08%2025.pdf> (visitada el 25-09-10)

CUNIBERTI, Martha y HERRERO, Rosana (2006). *Factores ambientales y genéticos que influyen en el contenido de proteína de la soja argentina*. EE-INTA, documentos (pp. 1-2).

GIANCOLA, Silvana et al (2009). *Análisis de la cadena de soja en la Argentina*. En: Estudios socioeconómicos de los sistemas agroalimentarios y agroindustriales – Nro 3, diciembre 2009, ediciones INTA, Buenos Aires.

La HIDROVÍA del MERCOSUR – Un río de negocios. Consulate of the Republic of Paraguay – city of Santos, Brazil.

Disponible en: <http://www.mbonline.com.br/consulparsantos/hidrovia.htm> (visitada el 04-09-2007)

OEA (1985). *El transporte en la Cuenca del Plata*. Washington DC (pp. 156)

PELLIZZETTI, Bruno (1993). *Los obstáculos de la Hidrovía*. En: Revista Ateneo del Transporte, Año 3 – Diciembre 1993 – Nro. 9 (pp. 6-16).

VIDART, Daniel (2003). *Imagen y símbolo. Una excursión etimológica*. En: Idea Viva – Gaceta de cultura. Buenos Aires. No. 17, (Octubre 2003): pp. 16-20.