

Seguimos navegando. Una reflexión del Transporte Internacional de Mercaderías por Vía Fluvial en la Hidrovía Paraguay-Paraná.

ANIBAL AUGUSTO NAPOLEÓN ZARZA DOMÍNGUEZ

DALILA REGINE RIVAS VALENZUELA

ROSANNA LUCÍA ROLÓN VICIOSO.

Universidad Columbia del Paraguay

Resumen: La Hidrovía Paraguay-Paraná es el corredor regional, de carácter natural, más importante de América del Sur que conecta a los puertos de Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay, en su recorrido de norte a sur de más de 3440 km de extensión desde el Puerto de Cáceres, en Brasil, hasta el Puerto de Nueva Palmira, en Uruguay. El Trabajo de Fin de Máster titulado “Regulación del Transporte Internacional de Mercaderías por Vía Fluvial en la Hidrovía Paraguay-Paraná” aborda la importancia de este sistema clave para la integración y el desarrollo regional, al tiempo de analizar datos históricos y actuales que hacen a la gobernanza de este sistema regulado por el Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra de 1992, el marco jurídico y normativo de la integración latinoamericana, así como los desafíos, oportunidades y propuestas para el mejor funcionamiento de la integración del transporte fluvial por la Hidrovía. Se pone bajo la lupa la importancia de la vigencia de esta investigación y su revisión posterior a cinco años de su publicación.

Palabras Claves: hidrovía, transporte internacional de mercaderías, integración regional, derecho internacional.

Abstract: The Paraguay-Parana Waterway is the most important natural regional corridor in South America, connecting the ports of Argentina, Bolivia, Brazil, Paraguay and Uruguay, in its north-south route of more than 3,440 km from “Puerto de Cáceres”, in Brazil, to “Puerto de Nueva Palmira”, in Uruguay. The Master's Thesis entitled “Regulation of the International Transport of Goods by Waterway on the Paraguay-Paraná Waterway” addresses the importance of this key system for regional integration and development, while analyzing historical and current data on the governance of this system regulated by the “Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra” of 1992, the legal and regulatory framework of Latin American integration, as well as the challenges, opportunities and proposals for the better functioning of the integration of river transport on the waterway. The importance of the validity of this research and its subsequent review five years after its publication is highlighted.

Keywords: waterway, international transport of goods, regional integration, international law.

Introducción.

El Sistema de la Hidrovía Paraguay-Paraná es de vital importancia para el transporte de mercaderías en Sudamérica, impactando directamente en las economías de Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay. Este mecanismo de integración regional es fundamental para el comercio exterior de estos países y, muy especialmente para el Paraguay y Bolivia para los que constituye la principal y más eficiente vía de acceso y salida a los mercados de ultramar, dada la falta de litoral marítimo. Cualquier situación que obstaculice su funcionamiento o que signifique una disrupción en la gobernanza y en la administración de la vía navegable, ya sea por cuestiones naturales, como una sequía extrema, o por desacuerdos de carácter burocrático, resulta altamente sensible ya que genera efectos económicos y sociales inmediatos.

El trabajo de Zarza Domínguez (2019) examina la regulación del transporte internacional de mercaderías a través de esta hidrovía, abordando tanto aspectos legales como operativos. Los objetivos de esta revisión son evaluar la metodología utilizada, la coherencia del marco teórico, la relevancia y la contribución del trabajo al campo del derecho internacional, la integración regional y la logística para el comercio exterior.

Cinco años después de la publicación del trabajo original, el autor Zarza Domínguez, ha continuado sus investigaciones en este ámbito. Ahora, navega junto con las abogadas Rivas Valenzuela y Rolón Vicioso, quienes en conjunto realizan una reflexión crítica sobre su publicación inicial y su vigencia. Esta revisión busca ir un poco más allá de la mera evaluación de los aspectos originales del trabajo, siguiendo en la travesía de integrar nuevas perspectivas que se han desarrollado en la gobernanza de esta vía navegable esencial para el crecimiento y desarrollo de los países miembros.

Al día de hoy, esta publicación actual refuerza las capas de complejidad ya existentes y las nuevas, además de resaltar la urgencia a la correcta gestión de la hidrovía. El aumento de los intereses geopolíticos de potencias extranjeras como Estados Unidos y China, así como los desafíos ambientales derivados de las crisis hidrológicas, la necesidad de un marco regulatorio robusto y una gobernanza efectiva se vuelve imperativa. Acompañado con los conflictos recientes en nuestro país, como el cobro de peajes por parte de Argentina han hecho flotar la imperiosa necesidad una perspectiva al respecto desde la academia.

Metodología

Se realizó una búsqueda en bases de datos académicas especializadas en las Ciencias Jurídicas y Sociales, Scopus y Google Académico, así como en publicaciones oficiales de los Gobiernos que conforman la Hidrovía Paraguay-Paraná, especialmente, en instituciones responsables del manejo de las relaciones exteriores, integración regional y desarrollo de infraestructuras para la logística comercial.

En cuanto a las fuentes de información, se consultaron bibliotecas universitarias y archivos digitales de organismos internacionales relevantes, como la propia Secretaría Ejecutiva del Comité Intergubernamental de la Hidrovía (CIH); la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) y la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).

La estrategia para la búsqueda de información se destacó por priorizar la documentación publicada en los últimos diez años para asegurar la relevancia y actualidad de la información. Atento a la entidad de la investigación, fue necesario incluir documentos históricos claves para proporcionar un contexto holístico, a los fines de cubrir posibles lagunas de literatura.

Las palabras clave utilizadas incluyeron "transporte fluvial", "Hidrovía Paraguay-Paraná", "regulación del transporte", "derecho internacional", "logística fluvial" y "normativa fluvial". Las palabras clave se combinaron en diferentes configuraciones para asegurar una búsqueda amplia y comprensiva.

Criterios de selección

Se seleccionaron documentos que abordan directamente la regulación del transporte fluvial, con un enfoque específico en la Hidrovía Paraguay-Paraná. Referente a la relevancia temática, se consideraron tanto estudios teóricos como investigaciones empíricas. No se ha detallado los criterios de exclusión en la investigación.

Se incluyeron estudios con metodologías tales como análisis doctrinal, estudios de caso, revisiones sistemáticas y análisis cuantitativos. Específicamente en relación al rigor metodológico, se advierte que los estudios seleccionados debían demostrar una clara formulación de hipótesis, diseño de investigación adecuado y métodos de análisis rigurosos.

Se seleccionaron artículos publicados en revistas con alto factor de impacto académico y frecuencia de citas, así como libros y capítulos de libros publicados por editoriales académicas reconocidas. También, se consideraron informes de organismos internacionales con autoridad en el tema.

Recuperación de la información

Los documentos seleccionados se recuperaron mediante acceso a bases de datos académicas a través de instituciones educativas y consultas directas a bibliotecas digitales. Se utilizó software de gestión bibliográfica (como Mendeley y BibGuru) para organizar y gestionar las referencias.

La información se organizó en una base de datos estructurada, categorizando las fuentes según su tipo (artículo de revista, libro, informe, etc.), su relevancia temática y su contribución específica al marco teórico del estudio.

Se utilizó un enfoque temático para agrupar los documentos por subtemas relevantes, como normativa internacional, legislación nacional y acuerdos bilaterales y multilaterales.

Evaluación de la calidad de los artículos seleccionados

Se verificó que los artículos seleccionados hubieran sido sometidos a revisión por pares, asegurando así su validez y fiabilidad. Se incluyeron únicamente estudios que cumplieran con tales estándares académicos.

Cada artículo fue evaluado críticamente para ser utilizado, en términos de su solidez metodológica, claridad de hipótesis y objetivos, pertinencia de resultados y coherencia de conclusiones. Considerando además la validez y la replicabilidad de los hallazgos.

Se analizó la variabilidad en los enfoques y resultados de los estudios para identificar posibles sesgos y asegurar una comprensión completa y equilibrada del tema.

Se utilizaron técnicas de síntesis cualitativa y cuantitativa para integrar los resultados de múltiples estudios y proporcionar una visión integral.

Desarrollo

El mapa mental de la investigación objeto de revisión puede plasmarse de la siguiente forma en cuanto a su organización y estructura:

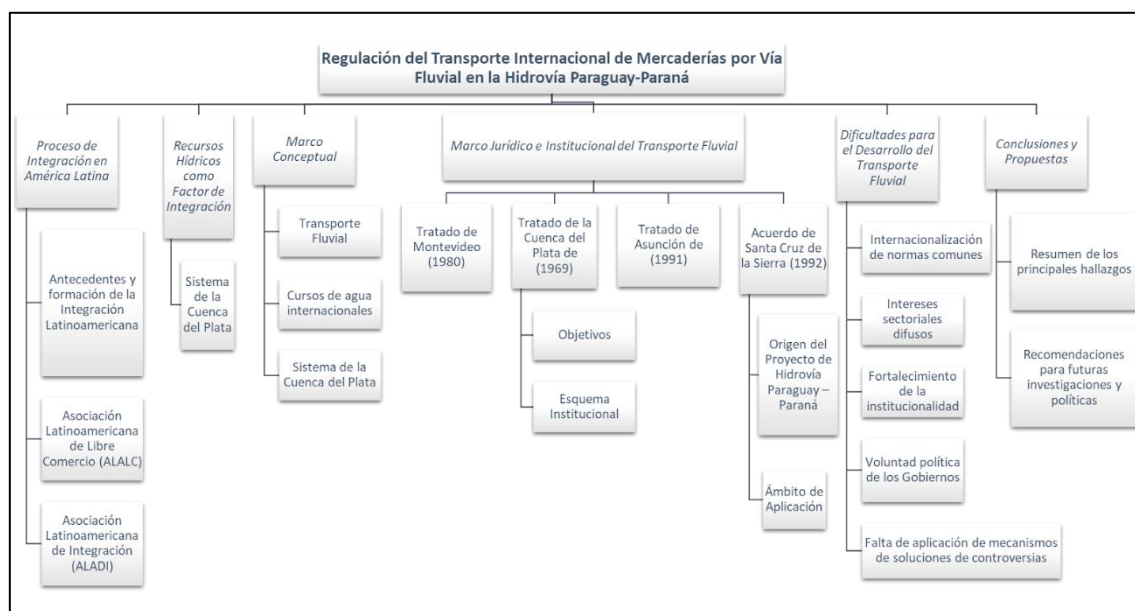


Figura 1: Mapa mental, marco teórico y desarrollo de la investigación. Elaboración propia.

El trabajo de Zarza Domínguez (2019) se fundamenta en un sólido marco teórico que abarca los antecedentes de los procesos de integración en América Latina, pasados y actuales; sistemas y mecanismos existentes; el marco institucional intergubernamental; la normativa común internacional sobre transporte fluvial; los principios fundamentales sobre los que se fundamentan tales sistemas; y la gobernanza específica de la hidrovía. Se destaca la importancia del marco conceptual esgrimido y la utilización de conceptos desarrollados en el ámbito de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho de los Usos de los Cursos de Agua Internacionales para fines Distintos a la Navegación; las Reglas de Helsinki sobre el Uso de Aguas de Ríos Internacionales; la Comisión de Derecho Internacional (CDI) de la ONU y los acuerdos regionales como el Tratado de la Cuenca del Plata y el Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra de 1992.

El marco teórico se encuentra bien documentado, lo que proporciona una base sólida para el análisis. Sin embargo, podría beneficiarse de una mayor integración de estudios de caso y ejemplos prácticos para ilustrar la aplicación de las normativas.

Conforme a los resultados obtenidos por Zarza Domínguez (2019) sugiere, que la regulación actual es insuficientemente aplicada y requiere mejoras significativas para fomentar un comercio más eficiente y seguro en la hidrovía. Las propuestas incluyen la armonización de normas, la modernización de infraestructuras y la capacitación de los operadores.

El autor argumenta de manera convincente la necesidad de reformas basándose en ejemplos de deficiencias regulatorias y operativas. Sin embargo, la inclusión de datos empíricos adicionales, como casos concretos de falta de aplicación de normas, estadísticas de accidentes o pérdidas económicas debido a la regulación inadecuada, entre otros, fortalecería la argumentación y evitaría sesgos.

Además, se podría incursionar en la consideración de impactos ambientales y las disputas sobre la infraestructura y soberanía de la hidrovía.

Actualidad. ¿Cuál es la situación de la gobernanza en la Hidrovía Paraguay-Paraná?

En el contexto actual, la Hidrovía Paraguay-Paraná cobra cada vez mayor relevancia en las agendas económicas y políticas de los países que lo componen. Incluso tiene una trascendencia global debido a la lucha de grandes potencias de extrazona por controlar estratégicamente y económicamente esta ruta fluvial.

Específicamente, en el ámbito internacional se habla de intereses de Estados Unidos y de China en cooperar e invertir en su desarrollo. Ambas potencias se encuentran en una lucha estratégica por influir en la Hidrovía Paraguay-Paraná debido a su importancia geopolítica y económica.

Estados Unidos, en su esfuerzo por contrarrestar la influencia china en América Latina, ha incrementado su atención y recursos hacia esta región. En 2024, el Cuerpo de Ingenieros de los Estados Unidos (USACE) suscribió un Memorando de Entendimiento con la Administración del presidente Milei, de Argentina, para establecer un plan de intercambio mutuo de información y experiencias sobre la gestión de vías navegables (Argentina, 2024). Así también, dicho organismo estadounidense tiene presencia en Brasil y procura iniciar actividades en Paraguay luego de dos instrumentos no ratificados, estando el último de ellos en estudio para su eventual ratificación por parte del Poder Legislativo paraguayo («Antaq y Usace coordinan plan de trabajo para hidrovías en Brasil», 2024) (ANTAQ e USACE se reúnem para detalhar plano de trabalho voltado para hidrovias, 2024) (Expediente S-231882, s. f.).

En cuanto a China, la inversión en la hidrovía incluye la construcción de puertos y modernización de infraestructuras. La competencia entre estas dos potencias refleja la rivalidad global, con implicaciones significativas para la estabilidad y el desarrollo económico de Sudamérica (Trade.gov, 2024; SAIS Review, 2024).

Sin embargo, la región cuenta con varios otros desafíos. La principal preocupación de los cinco países de la Hidrovía es la disminución del caudal de los ríos ya que afecta a la navegabilidad y, por lo tanto, al transporte de mercancías. La crisis hidrológica en los ríos Paraguay y Paraná ha alcanzado proporciones alarmantes, afectando gravemente a la biodiversidad y a millones de personas. Según informes recientes, la disminución drástica de los niveles de agua en ambos ríos ha sido atribuida a una combinación de factores como sequías prolongadas, cambios en los patrones de lluvia y prácticas no sostenibles en el uso del agua (Comisión Económica para América Latina y el Caribe [CEPAL], 2023). Esta situación ha generado impactos significativos en la seguridad alimentaria, el acceso al agua potable y la navegabilidad de las vías fluviales, exacerbando las condiciones de vulnerabilidad de las comunidades ribereñas (Fondo Monetario Internacional-FMI, 2022).

Para afrontar esta problemática es vital la cooperación internacional. Solo mediante ella y una planificación integrada entre los Estados parte se podrá garantizar la conservación de los ecosistemas fluviales y mitigar los impactos adversos a largo plazo (Banco Interamericano de Desarrollo-BID, 2023).

Otro hecho significativo, que denota la necesidad de mayor institucionalidad y seguridad jurídica es el conflicto suscitado desde finales del 2022 por el establecimiento del cobro de peajes por la Argentina. Esto ha generado tensiones diplomáticas al más alto nivel y ha afectado el tránsito de embarcaciones de todas las banderas, especialmente a la flota fluvial paraguaya que ocupa el tercer lugar en el mundo; exacerbando las dificultades logísticas en la región (Agencia IP, 2023; MercoPress, 2024). En el caso puntual, el hecho ha ocupado la agenda política de las más altas autoridades del Paraguay desde el gobierno pasado y el nuevo gobierno que asumió el 15 de agosto de 2023.

En cuanto a esto último, nuestro país denunció oficialmente la medida impuesta por Argentina en los órganos de la Hidrovía y, así también, lo ha hecho la sociedad civil y la opinión pública. Paraguay no estuvo

solo, ya que los Gobiernos de Bolivia, Brasil y Uruguay acompañaron el reclamo y en un Comunicado Conjunto lamentaron las medidas que restringen la navegación a partir de un peaje unilateral y arbitrariamente establecido al margen del Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra y otras disposiciones reglamentarias internacionales vigentes (Portal Oficial del Ministerio de Relaciones Exteriores de la República del Paraguay :: Paraguay, Bolivia, Brasil y Uruguay ratifican rechazo al peaje en la hidrovía, s. f.).

Se argumentó que las medidas restringen la libre navegación y afecta negativamente a la economía, especialmente en términos de exportación de productos agrícolas y combustibles. El conflicto que escaló hasta una posible demanda ante el Mercosur no se ha resuelto y, al parecer, continúan las discusiones diplomáticas a través de conversaciones bilaterales y regionales dentro del marco del CIH y del Mercosur. Estas tensiones, junto con las condiciones hidrológicas adversas, han creado un escenario complejo para la gestión y operación de la hidrovía, que es crucial para la integración económica y el desarrollo de los países de la región (Agencia IP, 2023; Trade.gov, 2024).

Este conflicto demuestra la fragilidad del sistema. El trabajo de Zarza Domínguez (2019) señala, precisamente, como una de las dificultades para el desarrollo del transporte fluvial el fortalecimiento de la institucionalidad y la falta de aplicación de mecanismos de solución de controversias. En seguimiento a las recomendaciones dadas, un dato actualizado sería la ratificación y puesta en vigor a partir del 11 de enero de 2020, por parte de los cinco países miembros, del Octavo Protocolo Adicional en cuyo primer artículo se estableció la vigencia indefinida del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira) y de sus Protocolos Adicionales.

Sin embargo, persiste actualmente la falta de información institucional respecto de la conformación del Tribunal Arbitral previsto en el Protocolo Adicional sobre Solución de Controversias de la HPP. Según un comunicado oficial del Ministerio de Relaciones Exteriores de Paraguay, en la XLIX Reunión del Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay – Paraná desarrollada en Santa Cruz de la Sierra, Bolivia, se estableció, ad referendum de la delegación argentina, un plazo de 60 días para que cada país presente su lista de árbitros (Portal Oficial del Ministerio de Relaciones Exteriores de la República del Paraguay :: Paraguay ratificó rechazo al peaje ante Comité Intergubernamental de la Hidrovía, s. f.).

En este contexto, está clara la existencia de un Derecho Internacional que se encuentra vigente y obliga a todos los países miembros en igualdad de condiciones. Asimismo, se destaca la existencia de organismos internacionales con competencias y funciones específicas encargadas de generar nuevas normas, cumplir y hacer cumplir las normas aprobadas y puestas en vigor, así como de resolver los problemas que se susciten.

No obstante, aún con dicho panorama, los gobiernos de Paraguay y Argentina apuntan a resolver las problemáticas suscitadas por medio del diálogo y de acuerdos políticos, aunque sin el pleno funcionamiento de las instancias institucionales previstas en el Acuerdo y, con ello, sin la posibilidad de definir plazos para poner fin a las discusiones y controversias que puedan surgir (Alberto, 2024). Esto, en función de que una discusión bilateral sobre el problema en cuestión podría no atender los intereses de las otras partes, como es el caso de Bolivia o los Estados del Suroeste Brasileño, cuya situación es aún más asimétrica que la del Paraguay. La cumbre también se centrará en la transferencia de la presidencia pro tempore de Paraguay a Uruguay, así como en la posible ratificación de la adhesión de Bolivia al bloque.

En el plano actual, una solución debe atender a la integralidad del sistema, atendiendo al pleno cumplimiento de las normas vigentes, a la potestad o competencia institucional de los órganos del Acuerdo, como el Comité Intergubernamental de la Hidrovía y la Comisión del Acuerdo, al desarrollo integral de los procedimientos técnicos e intercambio de informaciones y buenas prácticas para evitar conflictos de esta naturaleza, entre otros.

Obstáculos y Recomendaciones en el presente

Pese a su importancia, la Hidrovía Paraguay-Paraná enfrenta varias vicisitudes en su curso que no lo dejan fluir como sus países integrantes quisieran hacia el progreso. La falta de seguridad jurídica y ausencia de listas de árbitros para acudir al protocolo de sucesión de controversias complican la resolución de estas disputas.

Como también, lucha constantemente no sólo con la disminución del caudal de los ríos, sino con bancos de arena de la burocracia. Y hasta ha encontrado troncos sumergidos en su travesía, los cobros de peajes, situaciones recientemente acontecidas, subrayan la necesidad de fortalecer la institucionalidad y la cooperación entre los países miembros.

Llegar a aguas seguras es posible con firmeza y dirección, especialmente con velas de voluntad política de los países miembros. La conformación de la lista de árbitros debe ser el norte, asegurando la resolución justa y rápida de los conflictos. También, la adecuación armónica y reforzada de las normativas existentes para garantizar un marco legal claro y estable que fomente la confianza y la cooperación internacional. Fomentar medidas de uso sostenible y la mitigación de los impactos negativos de esta hidrovía en la biodiversidad de la región. Inversión en el mantenimiento y modernización de las infraestructuras fluviales. Finalmente, pero no menos importante, fomentar que los estados miembros compartan conocimiento y recursos a fin de ser el faro para este barco robusto.

Conclusión.

El trabajo de Zarza Domínguez (2019) es una contribución valiosa al estudio del transporte fluvial internacional y su regulación y proporciona una visión integral sobre la importancia estratégica y los desafíos actuales que enfrenta este sistema de integración regional creado para gestionar el corredor fluvial más importante en América del Sur. Su marco teórico es sólido y bien fundamentado.

Las propuestas de reforma presentadas son pertinentes y están bien justificadas, lo que subraya la necesidad de una mayor cooperación internacional y la actualización de las normativas existentes. Futuras investigaciones podrían enfocarse en la implementación de estas propuestas y en la evaluación de su impacto en la eficiencia y seguridad del transporte fluvial en la región.

La casuística señalada en esta revisión, sobre la situación generada por el cobro de un peaje en la Argentina sin el consenso de los países miembros de la Hidrovía, denota la falta de acuerdos en cuanto al manejo de esta vía esencial para los cinco países que la integran y, por ello, la necesidad de realizar mayores esfuerzos regionales que apunten a la seguridad jurídica internacional.

El trabajo de Zarza Domínguez (2019) destaca la complejidad de la gobernanza de la Hidrovía, regulada por normas de Derecho Internacional, como el Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra de 1992. Sin dudas, el buen funcionamiento de la Hidrovía Paraguay-Paraná es gravitacional para para la integración económica y el desarrollo regional de los cinco países y, con mayor relevancia, para los dos miembros sin litoral marítimo, Bolivia y Paraguay.

Sin embargo, la revisión actualizada resalta desafíos contemporáneos cruciales, como la disminución del caudal de los ríos Paraguay y Paraná, que amenaza la navegabilidad y genera impactos económicos y ambientales significativos, situación que subraya la urgencia de una gestión integrada y sostenible de los recursos hídricos, tanto para asegurar la viabilidad del transporte fluvial, como para mitigar los efectos

adversos del cambio climático que afecta a las comunidades ribereñas y a la biodiversidad de su zona de influencia.

La investigación pone de relieve las tensiones geopolíticas recientes, evidenciadas por el conflicto surgido por el establecimiento unilateral de peajes por parte de Argentina, que ha afectado el tránsito y ha exacerbado las fricciones diplomáticas entre los países miembros. Este incidente subraya la necesidad imperiosa de fortalecer los mecanismos de solución de controversias y de asegurar una gobernanza más transparente y predecible.

La revisión crítica del artículo original de Zarza Domínguez destaca la importancia de adaptar constantemente las estrategias reguladoras y operativas frente a los desafíos en constante evolución que implican mejorar la infraestructura y la coordinación logística, así como fortalecer la cooperación internacional y la institucionalidad regional para garantizar la sostenibilidad y la eficiencia de la Hidrovía Paraguay-Paraná como motor de desarrollo económico y social en América del Sur.

La futura evolución de la Hidrovía Paraguay-Paraná requiere un monitoreo constante y la actualización periódica de acuerdos internacionales. Esto es crucial para adaptarse a desafíos emergentes como los ya señalados, además las tensiones de carácter geopolítico, asegurando que la vía fluvial continúe siendo un motor de desarrollo sostenible en la región. Es primordial apuntar al fortalecimiento de la cooperación y a una verdadera gestión integrada de los recursos hídricos (GIRH), mitigando así los efectos del cambio climático y manteniendo la navegabilidad de la Hidrovía. Para ello, es necesario desprenderse de ideas geopolíticas preponderantes en el siglo pasado y tener el ejercicio de la “soberanía” desde una perspectiva de responsabilidad compartida o global.

Asimismo, es necesario ponerse a la vanguardia de las innovaciones tecnológicas, como el uso de tecnologías digitales para mejorar el control de la gestión, como la eficiencia logística y seguridad de las operaciones de la Hidrovía. Además, es crucial profundizar en cómo las políticas de gestión impactan a comunidades ribereñas y sectores económicos dependientes del transporte fluvial, abordando aspectos como acceso a empleo, servicios y desarrollo económico local. Promover la capacitación continua y la preparación para prácticas sostenibles entre los actores involucrados asegurará el cumplimiento de normativas internacionales y la mejora de la resiliencia de la Hidrovía frente a cambios ambientales y socioeconómicos.

Establecer mecanismos efectivos de seguimiento y evaluación de políticas implementadas es crucial para garantizar respuestas eficaces a desafíos identificados y necesidades cambiantes de la región. Esto asegura que las decisiones futuras estén informadas por evidencia y experiencia acumulada, promoviendo una gestión más eficiente y sostenible de la Hidrovía Paraguay-Paraná a largo plazo.

Por otro lado, la necesidad de cumplir con el tratado y fortalecer la institucionalidad y la seguridad jurídica, como asimismo la protección al medio ambiente, siguen siendo vigentes. Todas estas medidas para asegurar el desarrollo sostenible y la integración económica real en Sudamérica.

Referencias

Acuerdo Acuerdos de Alcance Parcial. (s. f.). Aladi.org. Recuperado el 8 de julio de 2024, de <https://www2.aladi.org/nsfaladi/textacdos.nsf/9d75d127f40400a483257d800057bc77/ff64135907346b8f03256f6b00522d7e?OpenDocument>

- Alberto, C. (2023, septiembre 8). Peña anuncia demanda ante el Mercosur por retención en la hidrovía y rechaza peaje unilateral. Agencia IP. <https://www.ip.gov.py/ip/202309/pena-anuncia-demanda-ante-el-mercosur-por-retencion-en-la-hidrovia-y-rechaza-peaje-unilateral>
- Alberto, C. (2024, abril 3). Paraguay y Argentina acuerdan avanzar en definición de mejoras en la hidrovía Paraguay-Paraná. Agencia IP. <https://www.ip.gov.py/ip/202404/paraguay-y-argentina-acuerdan-avanzar-en-definicion-de-mejoras-en-la-hidrovia-paraguay-parana>
- ANTAQ e USACE se reúnem para detalhar plano de trabalho voltado para hidrovias. (2024, abril 5). Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ). <https://www.gov.br/antag/pt-br/noticias/2024/antag-e-usace-se-reunem-para-detalhar-plano-de-trabalho-voltado-para-hidrovias>
- Antaq y Usace coordinan plan de trabajo para hidrovías en Brasil. (2024, abril 9). ComexLatam. <https://www.comexlatam.com/antag-y-usace-coordinan-plan-de-trabajo-para-hidrovias-en-brasil/>
- Embajada de los Estados Unidos en Argentina. (2024, marzo 20). Hoja Informativa - Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los EEUU. <https://ar.usembassy.gov/es/hoja-informativa-cuerpo-de-ingenieros-del-ejercito-de-los-eeuu/>
- Banco Interamericano de Desarrollo. (2023). Impacto de la crisis hidrológica en los ríos Paraguay y Paraná. Recuperado de <https://www.iadb.org/es>
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (2023). Factores y consecuencias de la disminución de los niveles de agua en los ríos Paraguay y Paraná. Recuperado de <https://www.cepal.org>
- Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. (1982). Naciones Unidas.
- Expediente S-231882. (s. f.). Gov.py. Recuperado el 8 de julio de 2024, de <https://silpy.congreso.gov.py/web/expediente/127964>
- Fondo Monetario Internacional. (2022). Impacto económico de la crisis hidrológica en América del Sur. Recuperado de <https://www.imf.org>
- Mercopress. (s. f.). FMs of Paraguay, Argentina discuss Paraná waterway toll. Recuperado el 8 de julio de 2024, de <https://en.mercopress.com/2024/01/25/fms-of-paraguay-argentina-discuss-parana-waterway-toll>
- Guirao-Goris, J. A., Olmedo-Salas, A., & Ferrer-Fernández, E. (2007). El artículo de revisión. Revista Iberoamericana de Enfermería Comunitaria, julio, 1-10.
- La Nación. (2023, septiembre 16). Hidrovía Paraguay mueve unas 3.200 barcasas y el 60% de la carga regional. La Nación. <https://www.lanacion.com.py/negocios/2023/09/16/hidrovia-paraguay-mueve-unas-3200-barcazas-y-el-60-de-la-carga-regional/>
- Lescano, S. (s. f.). The Paraguay-Paraná waterway controversy and the costs of unilateralism. NACLA. Recuperado el 8 de julio de 2024, de <https://nacla.org/paraguay-parana-waterway-controversy>
- López, K. (2023, septiembre 8). Paraguay reprueba medidas que agravan situación en la hidrovía y anuncia medidas a nivel Mercosur. Agencia IP. <https://www.ip.gov.py/ip/202309/paraguay-reprueba-medidas-que-agravan-situacion-en-la-hidrovia-y-anuncia-medidas-a-nivel-mercosur>

- López, K. (2024, abril 8). Vicecancilleres se reunirán para analizar propuesta de Argentina sobre peaje de la hidrovía. Agencia IP. <https://www.ip.gov.py/ip/202404/reunion-de-vicecancilleres-para-analizar-propuesta-de-argentina-sobre-peaje-de-la-hidrovia>
- Mereles, R. (2023, septiembre 11). Cuatro gobiernos se unen para solicitar restablecimiento de libre navegación en la hidrovía Paraguay-Paraná. Agencia IP. <https://www.ip.gov.py/ip/202309/cuatro-gobiernos-se-unen-para-solicitar-restablecimiento-de-libre-navegacion-en-la-hidrovia-paraguay-parana>
- La Nación. (2023, marzo 21). Paraguay y EEUU firman entendimiento para elaborar plan maestro de navegabilidad. <https://www.lanacion.com.py/negocios/2023/03/21/paraguay-y-eeuu-firman-entendimiento-para-elaborar-plan-maestro-de-navegabilidad/>
- International Trade Administration. (s. f.). Paraguay - Paraguay-Paraná waterway system. Recuperado el 8 de julio de 2024, de <https://www.trade.gov/country-commercial-guides/paraguay-paraguay-parana-waterway-system>
- Portal Oficial del Ministerio de Relaciones Exteriores de la República del Paraguay. (s. f.). Paraguay ratificó rechazo al peaje ante Comité Intergubernamental de la Hidrovía. Recuperado el 8 de julio de 2024, de <https://www.mre.gov.py/index.php/noticias-de-embajadas-y-consulados/paraguay-ratifico-rechazo-al-peaje-ante-comite-intergubernamental-de-la-hidrovia>
- Portal Oficial del Ministerio de Relaciones Exteriores de la República del Paraguay. (s. f.). Paraguay, Bolivia, Brasil y Uruguay ratifican rechazo al peaje en la hidrovía. Recuperado el 8 de julio de 2024, de https://www2.mre.gov.py/index.php/noticias-de-embajadas-y-consulados/paraguay-bolivia-brasil-y-uruguay-ratifican-rechazo-al-peaje-en-la-hidrovia?ccm_paging_p=3
- SAIS Review. (2024). The strategic importance of the Paraguay-Paraná waterway: U.S. and China's geopolitical interests. Johns Hopkins University. Recuperado de <https://www.saisreview.org/strategic-importance-paraguay-parana-waterway>
- U.S. Department of Commerce. (2024). Paraguay - Paraguay-Paraná Waterway System. Trade.gov. Recuperado de <https://www.trade.gov/paraguay-parana-waterway-system>
- Organización de los Estados Americanos. (1969). Tratado de la Cuenca del Plata.
- Última Hora. (2024, julio 2). Mercosur: Acuerdo con la UE, hidrovía e integración, en la agenda económica. <https://www.ultimahora.com/mercosur-acuerdo-con-la-ue-hidrovia-e-integracion-en-la-agenda-economica/>
- Zarza Domínguez, A. A. N. (2019). Regulación del transporte internacional de mercaderías por vía fluvial en la hidrovía Paraguay-Paraná. Universidad Internacional de La Rioja.

Sobre los autores

ANIBAL AUGUSTO NAPOLEÓN ZARZA DOMÍNGUEZ. Abogado, egresado de la Universidad Nacional de Asunción (2009). Notario, egresado de la Universidad Autónoma de Asunción (2015). Especialista en Didáctica Universitaria por la Universidad Nacional de Asunción (2010). Máster en Derecho del Comercio Internacional por la Universidad Internacional de la Rioja (2019). Egresado de la Academia Diplomática y Consular “Carlos Antonio López” (2013). Actualmente alumno del Doctorado en Ciencias Jurídicas de la Universidad Columbia del Paraguay. Miembro del Servicio Diplomático y Consular de la República del Paraguay. Correo electrónico: anibalzarza@gmail.com

DALILA REGINE RIVAS VALENZUELA. Abogada, egresada de la Universidad Nacional de Itapúa (2015). Notaria, egresada de la Universidad Nacional de Itapúa (2016). Especialista en Didáctica Universitaria por la Universidad Nacional de Itapúa (2016). Especialista en Derecho Civil por la Universidad Nacional de Itapúa (2023). Magíster en Derecho Procesal Civil, egresada sobresaliente de la Universidad Columbia del Paraguay (2024). Actualmente estudiante del Doctorado en Ciencias Jurídicas de la Universidad Columbia del Paraguay. Actuaría Judicial del Juzgado de Primera Instancia en lo Civil y Comercial de Iruña. Correo electrónico: dalilareginerivas@gmail.com

ROSANNA LUCÍA ROLÓN VICIOSO. Abogada, egresada de la Universidad Nacional de Asunción. Magister por la Universidad de Columbia del Paraguay. M.B.A en Negociación Internacional en la Escuela de Administración de Negocios de Educación Superior EDAN. Diplomado en Derecho Civil UN. Actualmente doctorando en la Universidad de Columbia del Paraguay. Concejala de la ciudad de Asunción por tres periodos. Correo electrónico: abogadarosannarolon25@hotmail.com