

---

CONFLICTO ENTRE PARAGUAY Y ARGENTINA Y SU IMPACTO EN EL DERECHO INTERNACIONAL  
PÚBLICO

*Luis Bressan, Vanina González, Mateo López, Tamara Leites, Matías Coriciano*

coricianomatiaspablo\_cur@ucp.edu.ar

Cátedra Derecho Internacional Público, de la Integración y Comunitario

Universidad de la Cuenca del Plata

---

### Resumen

A través del presente artículo se desarrollará el conflicto suscitado entre Argentina-Paraguay con respecto a la Hidrovía del Paraná. A raíz de ello, se ha podido ver que Argentina este año planteó el interés de cobrar un peaje en concepto de mantenimiento de la Hidrovía, y que, ante tal decisión, Paraguay comunicó su inconformidad, ya que, entendía que era una decisión tomada de manera unilateralmente y que iba en contra de las normativas que regían la relación en la cual ambos están sometidos. Por su parte Argentina, establece que constantemente se hace cargo del mantenimiento de la Hidrovía cuando es una obligación de ambos Estados. Al darse a conocer el conflicto las noticias dispararon diferentes posiciones y argumentos que fueron fundamentales para desarrollar la controversia dada entre ambos. Donde para ello, la solución posible sería aplicar acuerdos pacíficos entre ambos estados y cumpliendo las normativas correspondientes. Actualmente no se pueden establecer verdaderos acuerdos con relación al tratamiento que se le va a dar a este servicio, que sin dudas es de suma importancia para la población de las dos Naciones; sino que se centran en tramar estrategias para ver quién de los dos tiene la razón y no ponen el foco en lo verdaderamente importante, que es justamente el buen mantenimiento del servicio para la sociedad Argentina-Paraguay

**Palabras claves** Argentina, Paraguay, Hidrovía, Conflicto, Derecho Internacional.

### Abstract

Through this article, the conflict that arose between Argentina-Paraguay regarding the

Paraná Waterway will be developed. As a result, it has been seen that Argentina this year raised the interest of charging a toll for the maintenance of the Waterway, and that in response to this decision, Paraguay communicated its disagreement, since it understood that it was a decision made unilaterally and that went against the regulations that governed the relationship in which both are subject. For its part, Argentina establishes that it constantly takes charge of the maintenance of the Waterway when it is an obligation of both States. When the conflict became known, the news triggered different positions and arguments that were fundamental to develop the controversy between the two. Where to achieve this, the possible solution would be to apply peaceful agreements between both states and comply with the corresponding regulations. Currently, no true agreements can be established regarding the treatment that will be given to this service, which is undoubtedly of utmost importance for the population of the two Nations; but rather they focus on devising strategies to see who of the two is right and do not focus on what is truly important, which is precisely the good maintenance of the service for the Argentine-Paraguay society.

**Keywords** Argentina, Paraguay, Waterway, Conflict, International Law.

### Introducción

A lo largo de la historia, no solo de Argentina y los estados limítrofes sino alrededor del mundo con las demás naciones, estos han fortalecido sus lazos, comúnmente para elevar las posibilidades de establecer diversas conexiones necesarias con el fin de poder potenciar los aspectos que tienen que ver con las influencias indispensables para el desarrollo en común,

4

como lo son entre otras cuestiones, las de índole social, económico, político y de abastecimiento de energía, como lo es, en este caso que se procederá a tratar que representa el de la Hidrovía Argentina-Paraguay.

Atento a ello, ambos estados (entre otros) han suscrito acuerdos de fortalecimiento de conexiones para proceder a producir grandes potencias de energía, mediante el abastecimiento de agua. Además de las influencias de transporte que se pueden dar en el lugar. Por lo que con dicho tratamiento, ambos estados han implementado los acuerdos que les brindan el derecho internacional y las directrices para encaminar las pautas con las cuales generar la mayor capacidad de coordinación, cooperación, elaboración, aplicación y ejecución del desarrollo del tratamiento que se le dará a dicha Hidrovía. Así, con la celebración de un instrumento propio del derecho internacional como lo es el Tratado de la cuenca del Plata: por medio de la cual se han dado los lineamientos que ambos estados han pactado a cumplir y con ello encaminar el buen funcionamiento de la Hidrovía Paraguay-Argentina para abastecer a su población y sociedad.

Si bien ellos constituyen meramente una cuestión muy importante para la ayuda mutua y colaboración entre ambas naciones, unidas por este acuerdo, no por ello, están exentas de dificultades que se puedan presentar en la cotidianidad de las actividades propuestas a realizar. Por lo cual, no fue la excepción en este sentido de los dos países involucrados, ya que por diferentes desacuerdos y desencuentros entre lo que han convenido se produjo el conflicto, no es de menos aclarar que por cuestiones de intereses económicos suscitó a la puja de ideas y confrontaciones tendientes a imponer sus ideas. Y de esta manera, no estarían velando por la coordinación y cooperación por la cual, han celebrado los acuerdos inobservándolos de este modo.

Ante todo ello, versamos sobre el impacto internacional que esto conlleva y las posibilidades de solución que en base a las normativas de esta índole se le podrían aplicar al conflicto para darle una pronta solución y así preservar el interés de fondo de la cuestión, que es lo verdaderamente importante.

En atención a lo expuesto con anterioridad, se procederá a explicar, argumentar y precisar lo relacionado en este presente trabajo.

### Historia y Evolución

En el año 1969 los países de Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay firmaron en Brasilia el Tratado de la Cuenca del Plata, por el cual dichos estados adoptaron la promoción de programas, estudios, obras en áreas de interés común y la adopción de medidas para fomentar la navegación fluvial.

Luego, en el año 1987 en Santa Cruz de la Sierra (país de Bolivia), los cancilleres pertenecientes de los países de la Cuenca del Plata aprobaron la Resolución N° 210 y establecieron como un interés mayor y necesario el desarrollo del sistema Paraguay-Paraná. (argentina.gob.ar, 2020)

Posteriormente en 1989, en el marco de la XIX Reunión de Cancilleres de la Cuenca del Plata, el Programa Hidrovía Paraguay-Paraná fue ingresado al sistema del Tratado de la Cuenca del Plata. También se creó el Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay-Paraná (CIH), que es el órgano del Sistema del Tratado de la Cuenca del Plata que tiene el trabajo de coordinar, proponer, promover, evaluar, definir y ejecutar las acciones establecidas por los Estados miembros respecto al Programa Hidrovía Paraguay-Paraná. Donde, además, se encarga de gestionar y negociar, previo acuerdo de las autoridades nacionales de los países pertenecientes, acuerdos de cooperación técnica y suscribir aquellos no reembolsables para el desarrollo de un sistema eficiente de transporte fluvial. (argentina.gob.ar, 2020)

En base a ello se determina que la misma forma parte del sistema hídrico de la "Cuenca del Plata", la cual recorre una amplia región de aproximadamente tres millones de kilómetros cuadrados de superficie. Sus aguas desembocan en el Río de la Plata, donde además se recorre dentro de la jurisdicción de cinco países. Engloba gran parte de Brasil, Bolivia, Uruguay, ocurriendo lo mismo en Argentina y en el caso de Paraguay abarca todo su territorio. (Argentina.gob.ar, 2020). De esta forma, es considerada una de las reservas hídricas más importantes del mundo por el caudal de los ríos que se desvuelven en

el mismo y por la diversidad biológica del área, así como también por la riqueza de los territorios que se nutren de la misma.

### Objetivos

Algunos objetivos de la misma:

-“Mejorar las condiciones de navegabilidad del sistema Paraguay-Paraná hasta alcanzar un uso durante las 24 horas, los 365 días del año” (Argentina.gob.ar, 2020). Para permitir el transporte de los productos de la región con muchos volúmenes de carga, con grandes distancias y con el menor costo posible.

- “Minimización de riesgos en la vía navegable”. (Argentina.gob.ar, 2020)

-“Reducción de los costos de transporte, la modernización de los puertos y los crecimientos económicos concomitantes. integrales de la región.” (Argentina.gob.ar, 2020)

### Características de la Hidrovía

Posee una extensión de 3.442 Km navegables, más 250 km hasta el ingreso marítimo y se extiende desde Puerto Cáceres (Mato Grosso-Brasil) hasta Nueva Palmira (Uruguay). Está conformada por el Río Paraguay, el Canal Tamengo (afluente del Río Paraguay, compartido por Bolivia y Brasil), el Río Paraná y sus afluentes. (argentina.gob.ar, 2020).

Longitud de la Hidrovía: Argentina 1.240 Km Brasil 890 Km Paraguay 557 Km Paraguay – Argentina 375 Km Brasil – Paraguay 332 Km Bolivia – Brasil 48 Km y en Total 3.442 Km. El ramal Tieté-Paraná, que en uno de sus tramos se extiende desde Confluencia (km 1240) a la represa de Itaipú en casi 700 km, se ve imposibilitado de navegarlo totalmente, por la falta de un sistema de esclusas en la represa de Itaipú a los fines de salvar el desnivel de 115 metros. Igualmente, la navegación se lleva a cabo por la Argentina hasta Puerto Iguazú con un calado aproximado a 8 pies, donde se transborda a camión y luego por barcas en la Hidrovía Piracaba-Itaipú en Brasil. (Argentina.gob.ar, 2020).

Aclarado esto, hoy en día encontramos una situación de conflicto entre algunos de los países que conforman la Hidrovía, para ser más precisos Argentina-Paraguay. El mismo se desprende por el peaje a la Hidrovía a buques de Paraguay que generó conflictos en el Yacyretá, y

que dicho peaje, fue interpuesto por Argentina de forma unilateral, decisión que no se encuentra establecida en el Tratado de la Cuenca del Plata que firmaron los Países, según lo mencionado por el Presidente de Paraguay Santiago Peña.

El Yacyerta, es una hidroeléctrica construida entre Argentina y Paraguay en el curso superior del Río Paraná, que aprovecha su caudal para transformar la energía potencial del agua almacenada en energía eléctrica ubicada entre a Ciudad de Ituzaingo Provincia de Corrientes y San Cosme, Damián en Paraguay (Argentina.gob.ar, 2019). Su objetivo es proveer energía abundante limpia, renovable y de bajo costo mejorando la navegabilidad del Río Paraná, operando un sistema de alerta de crecidas y facilitación de la implementación de riego. Donde Paraguay afirma que Argentina adeuda por 30 millones de dólares mensuales, en respuesta a la solicitud del pago del peaje aplicado por Argentina que la misma lleva años solventando por sí sola (Página/12, 2023). Además, Paraguay como consecuencia también pretende apropiarse del 100% de la energía producida en el Yacyretá.

Dicha represa tiene carácter binacional, por lo cual les pertenece a ambos países y eso deriva en una negativa de la existencia de la deuda mencionada por Paraguay, ya que la misma es propiedad de ambas Naciones.

El fin del peaje, según Argentina, sería para el mantenimiento del dragado del Río Paraná, es decir, el retiro de sedimentos ubicados en el lecho de un curso de agua, pero en contraposición a esta afirmación, Paraguay entiende que, si bien el peaje está destinado para actividades de mantenimiento del dragado, a la vez también es parte de un impuesto por parte de Argentina, y eso no corresponde ya que se estableció de forma unilateral sin acuerdo previo. El mismo entiende que el peaje impuesto por Argentina le genera afectaciones de un alrededor de 85% de la flota paraguaya destinado al cabotaje Internacional que tendría un impacto de unos 49 millones de dólares anuales. (Página/12, 2023)

En base a lo que antecede, también se evitaría volver a décadas anteriores como por ejemplo

en los años 90, donde la Hidrovía presentaba falencias ya que el dragado se realizaba de manera esporádica por lo que la vía navegable que tenía poca profundidad, y es por ello que se permitía embarcaciones de poco calado y así mismo la escasa existencia de boyas u otros elementos de ayuda a la navegación.

Si bien lo establecido en la Ley 24.385 “Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra” en el artículo 6 y 7 del mismo, indica que los países signatarios llevarán a cabo actividades que los mantenga en peldaños de igualdad, (Infoleg, 2013) además las mismas deben basarse de manera armónica con sus legislaciones internas, por ende, desde esta perspectiva se establece que Argentina al ser un país signatario y adherido a este acuerdo, al cobrar un peaje no está posicionándose en una posición superior al Estado Paraguayo sino que el mismo aplicó su legislación para poder mejorar las condiciones del dragado.

#### Relación con el Derecho Internacional Público

Tanto el conflicto de la central de la Hidrovía como el de la represa de Yacyretá suscitados entre los países de Argentina y Paraguay, guarda una clara cuestión de índole política y económica que genera un correlato e impacto en las relaciones internacionales que se dan entre ambos sujetos del derecho internacional.

Que, en este caso en particular, trae como consecuencia la tensión de sus conexiones, lo que también acarrea una debilitación de sus comunicaciones que sin dudas obstaculiza no sólo su trato con respecto a este conflicto, sino también que a su vez va a debilitar otros posibles tratos que pudieran tener como países vecinos para fortalecerse en diversas cuestiones importantes; como culturales, de educación, de salud etc.

Además, hay que tener en cuenta el Tratado de la Cuenca del Plata por el cual, estos dos países convinieron y firmaron en la Reunión Extraordinaria de Cancilleres, celebrada en Brasil en abril de 1969 que entró en vigencia el 14 de agosto de 1970 en conjunto con Brasil, Uruguay y Bolivia. (InfoLEG, 1959)

Costa Ruda (1956) se Refirió en su libro Derecho Internacional Público, Tomo I. en los siguientes términos:

“Los Ministros de Relaciones de Argentina y Uruguay firmaron el 9 de julio de 1971 una Declaración Conjunta sobre el recurso agua, en la que ratifica los principios de la resolución LXXII de la séptima conferencia internacional americana de 1933 los principios de Declaración de Argentina, Brasil y Uruguay del 23 de septiembre de 1960 sobre Salto Grande, del Tratado de la Cuenca del Plata y de la Declaración de Asunción, además declaran su conciencia sobre los principios básicos que enumera luego la Declaración sobre el régimen de utilización de los ríos internacionales y sus afluentes. Estos principios son los siguientes:

1. Utilización de aguas fluviales en forma equitativa y razonable.
2. evitar la contaminación y la preservación de los recursos ecológicos.
3. El estado que se proponga realizar un aprovechamiento deberá comunicar previamente a los estados interesados el proyecto, el programa de operación y demás datos que permitan determinar los efectos de la obra en el territorio de dichos estados.
4. La parte requerida deberá comunicar en un plazo razonable los aspectos que le puedan causar perjuicios y las razones en las que se fundamentan o las sugerencias de modificaciones.
5. Si hubiese diferendos, estos serán sometidos a una comisión técnica si estos persisten y sus gobiernos tratan de encontrarles solución por vías diplomáticas o de común acuerdo por otro medio.

Por otra parte, en la Reunión de Brasilia de 1969 se aprobó el Tratado de la Cuenca del Plata destinado “a afianzar la institucionalización del sistema de la Cuenca del Plata”, persuadidos que “la acción mancomunada permitirá el desarrollo armónico y equilibrado, así como el aprovechamiento óptimo de los grandes recursos naturales de la región”.

El artículo 1 del Tratado extiende su ámbito no solo a la cuenca geográfica en sí, sino también a

sus áreas de influencia directa, y dice: “las partes contratantes convienen en mancomunar esfuerzos con el objeto de promover el desarrollo armónico y la integración física de la cuenca del plata y de sus áreas de influencia directa y ponderables”. Es decir, se busca el desarrollo de los recursos de la región, sin tener en cuenta su situación geográfica. El concepto “espacio económico” prevalece sobre el espacio político a la integración física que se llega por medio de las grandes obras de infraestructura que permitan una libre circulación de bienes, servicios, personas. Este desarrollo y esta integración abarcan no sólo la Cuenca geográfica, en sí, sino también áreas aledañas de otras cuencas, pero de su influencia directa.

El mecanismo del Tratado prevé una reunión anual de Cancilleres para trazar directrices básicas de política común, para el logro de propósitos del tratado, evaluar los resultados obtenidos, celebra consultas sobre las acciones de los respectivos gobiernos y adoptar las providencias necesarias para cumplir con el Tratado, a través de las realizaciones concretas.” (Ruda, Derecho Internacional Público, 1956, págs. 338-340)

Por el cual, establecieron, entre otras que: iban a unir sus esfuerzos para impulsar el desarrollo y la integración física de la Cuenca del Plata y de sus áreas más importantes; prestar asistencia en temas de navegación; conducir al perfeccionamiento de las interconexiones viales, ferroviarias, fluviales, aéreas, eléctricas, así como también de telecomunicaciones tener con respecto al establecimiento de la Hidrovía Paraguay-Paraná. Ello es relevante porque en el año 1989, durante la XIX Reunión de Cancilleres de la Cuenca del Plata, el Programa Hidrovía Paraguay-Paraná se incorpora a dicho tratado. Por lo que estas directrices son sumamente importantes y obligatorias en virtud de las características generales que establece el Convenio de Viena sobre los Tratados en su artículo 26 “Pacta sunt servanda” “Todo tratado en vigor obliga a las partes y debe ser cumplido por ellas de buena fe” (Organization of American States, 1980). Entonces, debido al conflicto que ocurrió entre los estados mencionados no se está cumpliendo con las directrices que han pactado, como corresponde y, principalmente

no están uniendo sus fuerzas ni tampoco trabajando de manera conducente y coordinada para promover el desarrollo de la Cuenca del Plata y, por lo tanto, de la Hidrovía Paraguay-Paraná.

Por lo tanto, ya que, no se pueden establecer verdaderos acuerdos con relación al tratamiento que se le va a dar a este servicio, que sin dudas es de suma importancia para la población de las dos Naciones, sino que se centran en tramar estrategias para ver quién de los dos tiene la razón y no ponen el foco en lo verdaderamente importante, que es justamente el buen mantenimiento del servicio para la sociedad Argentina-Paraguay.

“A su vez, teniendo en cuenta que a nivel regional se creó el Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay-Paraná” (argentina.gob.ar, 2020) la cual constituye una instancia de conciliación política en materia de transporte fluvial entre los cinco estados que integran la Hidrovía. Se puede conectar a este Comité como un medio que los países han establecido para poder resolver sus conflictos o desacuerdos de manera conciliatoria, siendo este un Medio Pacífico de Resolución de Controversias Internacionales. Por lo cual es necesario que acudan ambos países a esta instancia, para poder darle una pronta resolución y fin a su controversia de la mejor manera posible sin acudir y agregar más problemas que solo procederán a tensar o a cortar la relación entre dichos sujetos internacionales.

“En diciembre de 1973 se suscribió el Tratado de Yacyretá donde se construyó una represa para la navegabilidad del Río, este es un ente que ejecuta y explota las obras, constituido por agua y energía Argentina y ande Paraguay.” (Ruda, 1956)

De esta manera también, se puede sentar un precedente o ejemplo de ser estados que acuden efectivamente a estos tipos de medios conciliatorios, sin necesidad de acudir a tipos de presiones o maneras no pacíficas para resolver los problemas suscitados.

### Jurisprudencia

Cabe destacar que Argentina en el año 1963 ya cursó por un acontecimiento similar a lo que sucede con la Hidrovía Paraguay- Paraná, donde el Estado estableció para la importación de productos un pago en concepto de eslingaje, guincho y almacenaje, donde hubo un encuentro de pretensiones entre el Estado y la empresa yerbatera Martin & Cia. S.A y así también, hubo una discusión por supremacías de las leyes internas y de los tratados internacionales.

En base a lo ut supra mencionado, es que se establece una explicación del fallo Martin & Cía. Ltda. c/ Administración General de Puertos

Esta jurisprudencia destacada, transcurrió en la Corte Suprema de Justicia de la Nación, con la fecha 6 de noviembre del año 1963, donde en el presente, vamos a encontrar a dos partes, por un lado, a la yerbatera Martin (parte actora) y por otro, a la administración general de puertos, de la República Argentina (parte demandada).

Es así, que la parte actora quiere importar productos provenientes de Brasil en el 1955. Es acá donde se va a presentar una problemática, debido a un decreto 6575/58 establecido por la República Argentina, donde este fue un decreto que estableció un pago de servicio portuario.

El Art. 1 del decreto establecía, "Declárase que el tratamiento preferencial reconocido en los convenios internacionales de comercio para las mercaderías de importación, no alcanza a las retribuciones por servicios portuarios, los que, por su naturaleza intrínseca no pueden considerarse como derechos, impuestos, tasas, cargas ni gravámenes, sino como "precios".

Lo que sucede, es que estos productos cuando llegan al puerto de la provincia de Santa fe, se encuentran con el presente decreto y deben pagar por la introducción de los mismos, en concepto de eslingaje, guincho y almacenaje.

En base a lo precedentemente enunciado, resulta que esa normativa lleva cabo una modificación de un Tratado internacional firmado el 23 de enero del año 1940 con los Estados Unidos de Brasil, el cual hacía alusión al comercio y navegación entre ambos países. Ese tratado establecía entre otras cosas, ciertos

beneficios para ambos Estados, entre ellos se eximía del pago tasas, derechos, cargas para importancia de productos naturales o fabricados. Es por ello que la Yerbatera Martin realiza el pago de lo establecido por el Estado argentino, sin embargo, inicia una demanda solicitando a la Administración General de Puertos, que le devuelva lo que había pagado de más.

En el fallo de primera instancia y luego en la Cámara de Apelaciones le dan la razón a la empresa Martin, sosteniendo que según el Artículo 31 de la Constitución Nacional de Argentina del año 1957, que establecía lo siguiente: art. 31 "Esta Constitución, las leyes de la Nación que en su consecuencia se dicten por el Congreso y los tratados con las potencias extranjeras son la ley suprema de la Nación; y las autoridades de cada provincia están obligadas a conformarse a ella, no obstante cualquiera disposición en contrario que contengan" .

Luego de esto, se plantea un recurso extraordinario, procediendo a la C.S.J.N en donde se estableció en el considerando 6 que "ni el Artículo 31 ni el Artículo 100 de la Constitución Nacional atribuyen prelación o superioridad a los tratados con las potencias extranjeras respecto de las leyes válidamente dictadas por el Congreso de la Nación. Ambos -leyes y tratados- son igualmente calificados como "ley suprema de la Nación", y no existe fundamento normativo para acordar prioridad de rango a ninguno". Es decir, en base esto es que la Cortes dice que al ser estos calificados como leyes supremas de la Nación, va regir el principio de que ley posterior deroga a anterior o "Leges posteriores priores contrarias abrogant". En este caso el decreto establecido por la República Argentina deroga al Tratado internacional pactado con los Estados Unidos del Brasil.

Cabe destacar, que, a diferencia de hoy en día, lo que se establece en el art. 31 de la Constitución Nacional de aquel entonces no es aplicable a los términos de ahora, ya que, en base a última reforma establecida en el año 1994 en su artículo 75 inc. 22 es que los tratados internacionales tienen jerarquía superior a las leyes. Dicho artículo expresa lo siguiente, 75 inc. 22 "Aprobar o desechar tratados concluidos con

las demás naciones y con las organizaciones internacionales y los concordatos con la Santa Sede. Los tratados y concordatos tienen jerarquía superior a las leyes (...)."

### Conclusión

Hay que destacar, que últimamente la relación existente entre ambos Estados (Argentina-Paraguay) está en peligro debido a los conflictos que se suscitaron entre la Hidrovía Paraná - Paraguay y la represa hidroeléctrica de Yacyretá. Estos conflictos internacionales, trajeron aparejada una complicación en términos políticos, económicos, y fundamentalmente legales en el ámbito del derecho internacional público.

Ahora bien, es por estos motivos que resulta menester que se busque y se siga en el camino de las soluciones de controversias por medios pacíficos, y de esta forma, evitar que estos dilemas sigan escalando a mayor gravedad, pasando, por ejemplo, a buscar una solución por medios bélicos como planteó el diputado de Paraguay, produciendo en lugar de una solución,

mayores desventajas para ambas naciones. Por lo cual, también entendemos que ambos países deben respetar y aplicar los acuerdos que han suscripto para darle un mejor tratamiento a la hidrovía; ya que con ello no solo estarán dándole una concreción a las normativas acordadas, sino también una posible solución que traería como aparejado sin ninguna dudas la tranquilidad a la población tanto paraguaya como argentina, de que el servicio esencial de la hidrovía seguirá funcionando normalmente de forma cooperativa y coordinado, sin mayores dificultades de por medio.

Es por ello, que se deben respetar los derechos de cada país y llevar adelante una armonía, el beneficio de las naciones, el respeto de la soberanía de Argentina sobre el río Paraná y el cobro del peaje para poder tener un mejor fluido para la circulación de los barcos. Ya que, esto traería aparejado cuestiones beneficiosas para ambos países.

### Bibliografía

- 1-AFIP (2017) "¿Qué es la Hidrovía Paraguay-Paraná?": <https://www.afip.gov.ar/hidrovía-parana/que-es/hidrovía.asp>
- 2-Argentina.Gob.Ar (2019) "Represa Yacyretá" <https://www.argentina.gob.ar/ciencia/conae/educacion-y-formacion-masiva/materiales-educativos/represa-yacireta-saocom-1a-15-de-septiembre-de-2019#:~:text=La%20obra%20comenz%C3%B3%20en%201983,de%20los%20hogares%20de%20Argentina>
- 3-Argentina.gob.ar (2020) "El presidente Fernández y Meoni firmaron el Acuerdo Federal de la Hidrovía junto a gobernadores" <https://www.argentina.gob.ar/noticias/el-presidente-fernandez-y-meoni-firmaron-el-acuerdo-federal-de-la-hidrovía-junto>
- 4-Argentina.gob.ar (2020) "Hidrovía Paraná-Paraguay" <https://www.argentina.gob.ar/armada/intereses-maritimos/hidrovía-parana-paraguay#:~:text=Designamos%20con%20este%20nombre%20a,Brasil%2C%20Bolivia%20Paraguay%20y%20Uruguay>
- 5-Argentina.gob.ar (2020) "Hidrovía Paraná-Paraguay": [https://www.magyp.gob.ar/sitio/areas/ss\\_mercados\\_agropecuarios/infraestructura/\\_archivos/000071\\_Hidrov%C3%ADa%20Paraguay-Paran%C3%A1%20\(HPP\).pdf](https://www.magyp.gob.ar/sitio/areas/ss_mercados_agropecuarios/infraestructura/_archivos/000071_Hidrov%C3%ADa%20Paraguay-Paran%C3%A1%20(HPP).pdf)
- 6-Argentina.gob.ar (2020) "MINISTERIO DE TRANSPORTE": <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/resoluci%C3%B3n-307-2020-345466/texto>
- 7-Clarín (2023) "tensión por la Hidrovía: paraguay reclamó al gobierno la suspensión del peaje, pero en Argentina argumentan que es justo y que lo mantendrán": [https://www.clarin.com/economia/tension-hidrovía-paraguay-reclamo-gobierno-suspension-peaje-argentina-argumentan-justo-mantendran\\_0\\_s05JwjcvvgY.html?gclid=Cj0KCQiAo7KqBhDhARIsAKhZ4ug5XdMIV5GGZy0wLpzjt2usxVrPIEGpUTnuf1As2wK4nf-WhZXX7yoaAr2oEALw\\_wcB](https://www.clarin.com/economia/tension-hidrovía-paraguay-reclamo-gobierno-suspension-peaje-argentina-argumentan-justo-mantendran_0_s05JwjcvvgY.html?gclid=Cj0KCQiAo7KqBhDhARIsAKhZ4ug5XdMIV5GGZy0wLpzjt2usxVrPIEGpUTnuf1As2wK4nf-WhZXX7yoaAr2oEALw_wcB)
- 8-EBY.org.ar (2019) "Qué es Yacyretá?": <https://www.eby.org.ar/que-es-yacyreta/>
- 9-El CIC (2016) "Tratado de la Cuenca del Plata" <https://cicplata.org/es/el-tratado-de-la-cuenca-del-plata/>

- 10-Eldestape (2023) “Las explicaciones del Gobierno sobre el caso Hidrovía y porque hay un conflicto con Paraguay” [https://www.eldestapeweb.com/economia/hidrovia/las-explicaciones-del-gobierno-sobre-el-caso-hidrovia-y-por-que-hay-un-conflicto-con-paraguay-202392221260?utm\\_medium=paid&utm\\_source=Google&utm\\_campaign=DSA\\_Dinamico7&gad\\_source=1&gclid=Cj0KCQjAo7KqBhDhARIsAKhZ4uj5MddfUL1gIleOVATQaMjgAmy40hFtKE5---GsJRj1bnQqXt5cItQaAgQeEALw\\_wcB](https://www.eldestapeweb.com/economia/hidrovia/las-explicaciones-del-gobierno-sobre-el-caso-hidrovia-y-por-que-hay-un-conflicto-con-paraguay-202392221260?utm_medium=paid&utm_source=Google&utm_campaign=DSA_Dinamico7&gad_source=1&gclid=Cj0KCQjAo7KqBhDhARIsAKhZ4uj5MddfUL1gIleOVATQaMjgAmy40hFtKE5---GsJRj1bnQqXt5cItQaAgQeEALw_wcB)
- 11-InfoLEG (1994) “Ley 24.385”; <https://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/0-4999/774/norma.htm#:~:text=%E2%80%94%20Los%20pa%C3%ADses%20signatarios%20se%20reconoc,de%20embarcaciones%20de%20terceras%20banderas>
- 12-Página 12 (2023) “Cuál es el motivo del conflicto entre Argentina y Paraguay por Yacyretá”: <https://www.pagina12.com.ar/594006-el-conflicto-argentina-paraguay-sin-tregua#:~:text=millones%20de%20d%C3%B3lares-,Cu%C3%A1l%20es%20el%20motivo%20del%20conflicto%20entre%20Argentina%20y%20Paraguay,durante%20d%C3%A9cadas%20s%C3%B3lo%20pag%C3%B3%20Argentina>
- 13-Página/12 (2023) “Tensión fronteriza por el cobro del peaje en la Hidrovía del Paraná”: <https://www.pagina12.com.ar/587099-tension-fronteriza-por-el-cobro-del-peaje-en-la-hidrovia-del>
- 14-Podestá C. R. (1956). Derecho Internacional Público, Tomo I, Editorial Tea
- 15-Resumen del fallo “Martín Ltda.” 2021 Principios Generales de Derecho Privado: [https://www.altillo.com/examenes/uba/ubaxxi/derechoprivado/derepriva\\_resfamar\\_2021.asp](https://www.altillo.com/examenes/uba/ubaxxi/derechoprivado/derepriva_resfamar_2021.asp)