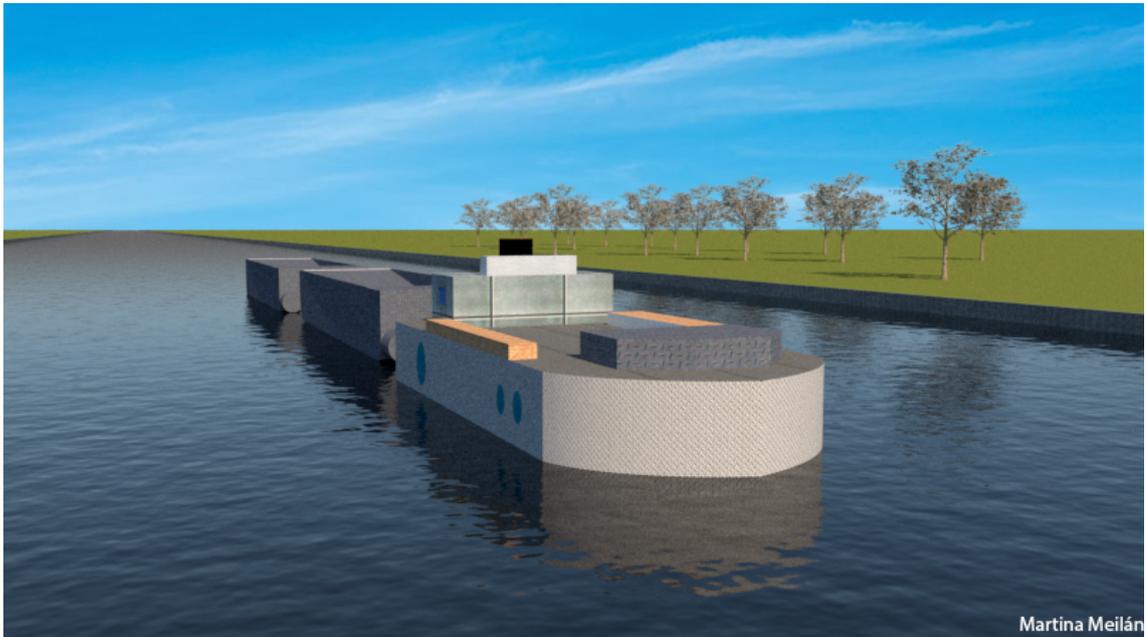


LOS CANALES DE NAVEGACION Y LA CONSTITUCION NACIONAL

Juan Marcelo Gavaldá



Unidad de convoy compuesta por dos barcazas y un empujador navegando por la proyectada Hidrovía Continental Argentina. Render elaborado por Martina Meilán (Estudiante de Arquitectura, Universidad de Buenos Aires (2020))

Introducción

En nuestro país, el 80 por ciento del transporte de los granos para exportación se realiza vía camión, mientras que un 15 por ciento es cargado en ferrocarriles y solo el 5 por ciento circula por vía fluvial mediante el empleo de barcazas¹.

Sin embargo, en materia de costos de fletes, es históricamente conocida la ventaja del transporte fluvial por sobre el ferrocarril y el camión, siendo la capacidad de carga de una barcaza unas 30 veces superior a la del vagón y unas 50 veces mayor a la del camión.

Así las cosas, el formato actual de la matriz del sistema de transporte de cargas argentino atenta contra la competitividad de las exportaciones, en tanto que otras naciones han logrado bajar los costos de los fletes hacia los puertos de ultramar mediante la construcción de canales navegables artificiales.

Holanda, Inglaterra y Francia cuentan con importantes redes de canales de navegación (algunos de ellos ya bicentenarios) que han servido al comercio y actualmente son explotados para actividades turísticas y recreativas.

¹ Braceras, L., Actis, Raúl y Villa Uría, Alberto "Exposición sobre el Proyecto de Hidrovía artificial Córdoba-Buenos Aires" publicado el 14 de abril de 2018. Información rescatada el 8/6/20 de: <https://www.nuestromar.org/antiguas/exposicion-sobre-el-proyecto-de-hidrovia-artificial-cordoba-buenos-aires-2>.

En Estados Unidos funciona el Canal de Erie desde 1825, una construcción que conecta Búfalo con el Río Hudson.

Gianola Otamendi refiere que la canalización de cursos de agua es una vieja artimaña de la ingeniería, inicialmente empleada para llevar agua para beber y regar; que existen vestigios de acueductos romanos, egipcios, incas, chinos y, que en la actualidad, el empleo de hormigón, los medios de bombeo, de achique y de filtrado, la construcción de ascensores, esclusas y compuertas (móviles y flotantes) así como el manejo de sedimentos han adquirido un nivel de expansión tal que permiten a las sociedades intelectualmente desarrolladas abaratar costos de transporte, acortar distancias, ahorrar el uso de combustibles fósiles, disminuir la contaminación, minimizar tiempos de movimientos de carga y otros factores con el uso de canales².

Lo cierto es que nuestro país -uno de los mayores productores de granos a nivel mundial- no ha logrado construir una red de canales navegables para abaratar los fletes desde su hinterland hacia los puertos de ultramar, pese a que tales objetivos, como se verá, fueron plasmados en la Constitución nacional.

Antecedentes históricos

Durante el Virreinato, el transporte se efectuaba en carretas tiradas por bueyes que tardaban varios meses en cruzar el territorio; también se empleaban mulas en aquellos sitios de menor transitabilidad y el estado de los caminos era, ciertamente, muy rudimentario. Había pocos puentes para el cruce de los ríos, todo lo cual encarecía el valor de las mercaderías que al llegar a Buenos Aires no podían competir con las extranjeras³.

Ante tal falta de infraestructura, en 1778, el Coronel Adrián Cornejo, le propone al Virrey Cevallos hacer navegable —a su propia cuenta y riesgo— el Río Bermejo con el fin de facilitar la comunicación y el comercio entre Salta con Tucumán y el Paraguay⁴.

En junio de 1790, Cornejo zarpó con 22 hombres logrando desembocar en el Río Paraguay, enfrente de Curupaytí dejando abierta una nueva puerta al comercio⁵. Sin embargo, el diario de la expedición que presentó a las autoridades fue a parar a los archivos, sin que se le reconociera mérito alguno por haber demostrado la navegabilidad del Río Bermejo.

En 1804 el Virrey Sobremonte ordenó el reconocimiento del Río Tercero para determinar su navegabilidad, pero la tramitación de los fondos para costear la expedición se

² Gianola Otamendi, Alberto, *Canales*, Boletín del Centro Naval Nro. 846 julio-diciembre 2017, p. 181 Rescatado el 8/6/20 de: <https://www.centronaval.org.ar/boletin/BCN846/846-GIANOLA-OTAMENDI.pdf>.

³ Zorraquín Becú, Ricardo, *Historia del Derecho Argentino* (1810-1869), Buenos Aires, Editorial Perrot, 1988, Tomo II, p. 327.

⁴ Facultad de Filosofía y Letras —Sección de Historia— Documentos para la Historia del Virreinato del Río de la Plata, Buenos Aires, Compañía Sudamericana de Billetes de Banco, 1913, Tomo III.

⁵ Fernández Cornejo, Adrián, *Expedición al Chaco por el Río Bermejo*. Buenos Aires, Imprenta del Estado, 1886, pp. 13-31.

demoró y las invasiones inglesas con la consecuente caída de Sobremonte sepultaron el proyecto⁶.

Desde el Consulado de Buenos Aires, Manuel Belgrano fue uno de los más entusiastas promotores de la navegación.

Ya bajo gobierno patrio, Belgrano propuso facilitar la navegación de los ríos interiores mediante su reconocimiento, canalización y reglamentación para la viabilidad y la seguridad del tránsito, con miras a la apertura de nuevas rutas navegables para unir los centros poblados, abaratar los fletes y activar el comercio.

Arnaud señala que Belgrano pretendía el reconocimiento y la canalización del Río Bermejo para hacerlo navegable y facilitar, así, el comercio de la región. Al respecto, da cuenta de una carta que Belgrano le envió a Güemes en 1817 en la que le manifestaba que la navegación del Bermejo era la única capaz de poner a esa provincia en el estado de mayor prosperidad⁷.

En 1826, Rivadavia presentó ante el Congreso un pedido de autorización para practicar los estudios de un canal de navegación que, arrancando del Río Jáchal, seguiría los valles de los ríos San Juan, Desaguadero, Río Quinto, Río IV, Río Tercero hacia el Río Paraná; o desde el Río Quinto por el Salado a la Capital de la República, proyecto conocido como “Canal de los Andes” pensado para dar puerto a las provincias del oeste.⁸

Más allá de la fuerza impulsora de este medio de transporte, también lo concebía como una fuerza orgánica destinada a estrechar y vigorizar la nacionalidad argentina.

En las *Bases y puntos de partida para la organización política de la República Argentina*, Juan Bautista Alberdi planteaba que el medio más eficaz de elevar la capacidad y cultura de los pueblos de situación mediterránea a las mismas condiciones de las ciudades marítimas era aproximarlos a la costa mediante un sistema de vías de transporte y, para ello, los grandes medios eran el ferrocarril, la navegación interior y la libertad comercial.

Dijo Alberdi: “[p]rolongad el océano hasta el interior de este continente por el vapor terrestre y fluvial, tendréis el interior tan lleno de inmigrantes europeos como el litoral”⁹.

⁶ De Angelis, Pedro, “Discurso Preliminar al proyecto de navegación del Tercero”, en García, Pedro A., *Memoria sobre la navegación del tercero y otros ríos que confluyen al Paraná*, Buenos Aires, Imprenta del Estado, 1886, p. 1. Rescatado el 8/6/20 de: <http://www.cervantesvirtual.com/obra-visor/memoria-sobre-la-navegacion-del-tercero-y-otros-rios-que-confluyen-al-parana->.

⁷ Arnaud, Guillermo, *Manuel Belgrano y el Mar*. Boletín del Centro Naval 847, enero- abril 2018, p. 13. Rescatado el 8/6/20 de <https://www.centronaval.org.ar/boletin/BCN847/847-ARNAUD.pdf>.

⁸ Lowey, Leonardo, *Vías navegables y navegación interior, con especiales referencias a la República Argentina.*, ob. cit, pp. 31-32.

⁹ Ídem, p. 65.

En su proyecto constitucional, respecto de las atribuciones que debería tener el Congreso en relación al interior del país propuso lo siguiente:

*“Proveer lo conducente a la prosperidad, defensa y seguridad del país, al adelanto y bienestar de todas las provincias, estimulando el progreso de la instrucción y de la industria, de la inmigración, **de la construcción de ferrocarriles y canales navegables**, de la colonización de tierras desiertas y habitadas por indígenas, de la plantificación de nuevas industrias, de la inmigración de capitales extranjeros, **de la exploración de los ríos navegables**, por leyes protectoras de esos fines y por concesiones temporales de privilegios y recompensas de estímulo”*

En *Argirópolis*, Domingo Faustino Sarmiento dio cuenta de la ruinoso organización de nuestro país para la distribución de la riqueza. Precisó que, por el oeste, la escarpada Cordillera de los Andes embarazaba la comunicación inmediata de las provincias de Mendoza, San Juan, La Rioja, Catamarca, Salta, Jujuy y Tucumán con el Océano Pacífico. Por el sur, a su vez, el país estaba despoblado, por el norte desierto mientras que, por el este, existía un envidiable sistema de ríos con un solo puerto, el de Buenos Aires, donde las mercaderías de las provincias habrían de venir a intercambiarse con las europeas, sin el auxilio de canales artificiales, ríos navegables, ferrocarriles ni caminos transitables¹⁰.

En tal sentido, señaló que de la inspección y del viaje de exploración del Río Bermejo hecho por Soria, resulta que Tucumán, Salta y Jujuy encontrarían en esa vía acuática exportación provechosa a sus productos. Con respecto a la Provincia de Córdoba, avizó que, en la canalización del Río Tercero, esta provincia encontraría una vía de exportación menos costosa y que podía hacerse común a Santiago del Estero y a Catamarca, no excluyéndose de las ventajas de esta vía a las provincias de Cuyo, dado que su ferrocarril fue desviado al norte hasta costear las márgenes del Río Tercero hasta el punto en que este busca su unión con el Río Paraná¹¹.

Planteó, asimismo, la necesidad de promover un sistema seguido de trabajos de exploración de los ríos para determinar cuáles eran navegables y cuáles podrían ser canalizados.

Congreso General Constituyente de 1853

Los convencionales reunidos en Santa Fe tuvieron en cuenta las propuestas de Alberdi sobre construcción de canales navegables contenidas en su proyecto constitucional y las plasmaron en el art. 64, inciso 16, de la Constitución Nacional sancionada el 1 de mayo de 1853.

Este artículo, conocido como “Cláusula del progreso”, tras la reforma constitucional de 1994, fue replicado en el art. 75, inciso 18 de la carta magna y establece que corresponde al

¹⁰ Sarmiento, Domingo Faustino, *Argirópolis*, Buenos Aires, Losada, 2007, pp. 84-85.

¹¹ Sarmiento, Domingo Faustino, *Argirópolis*, ob. cit., p. 87.

congreso la *“...promoción de la construcción de ferrocarriles y canales navegables (...) y la exploración de los ríos interiores, por leyes protectoras de esos fines y por concesiones temporales de privilegios y recompensas de estímulo.”*

Asimismo, de conformidad a lo dispuesto por el art. 125 del texto constitucional, se ha mantenido vigente la potestad de las provincias para promover la construcción de canales navegables y la exploración de sus ríos.

A lo largo del tiempo surgieron interesantes proyectos como la canalización de los arroyos Maldonado y Medrano que actualmente corren entubados por debajo de la Ciudad de Buenos Aires, el Canal de Navegación desde Lobos al Puerto de La Plata, el Canal de Navegación del Sur desde Olavarría hasta el Riachuelo y la unión de los ríos Luján y el Reconquista con el Matanza – Riachuelo y, pese a contar todos con la aprobación legislativa, las obras nunca se iniciaron.

La construcción del Canal de Navegación del Norte entre Junín y Baradero se suspendió con el 80 por ciento de la obra ejecutada y el gobierno bonaerense perdió todo lo allí invertido.

Lo cierto es que, más allá de la previsión constitucional, la Argentina no ha podido hasta el presente generar una red de canales navegables que permita reducir los costos de los fletes para dinamizar el comercio exterior.

A continuación, se comentarán dos propuestas más actuales.

Hidrovía Artificial Mediterránea

Proyecto elaborado hace tres décadas por los Ingenieros Villa Uría, Actis y Braceras, de la Cátedra de Ingeniería Civil de la Universidad Nacional de Córdoba e impulsado por el Colegio de Ingenieros Civiles de la Provincia de Córdoba.

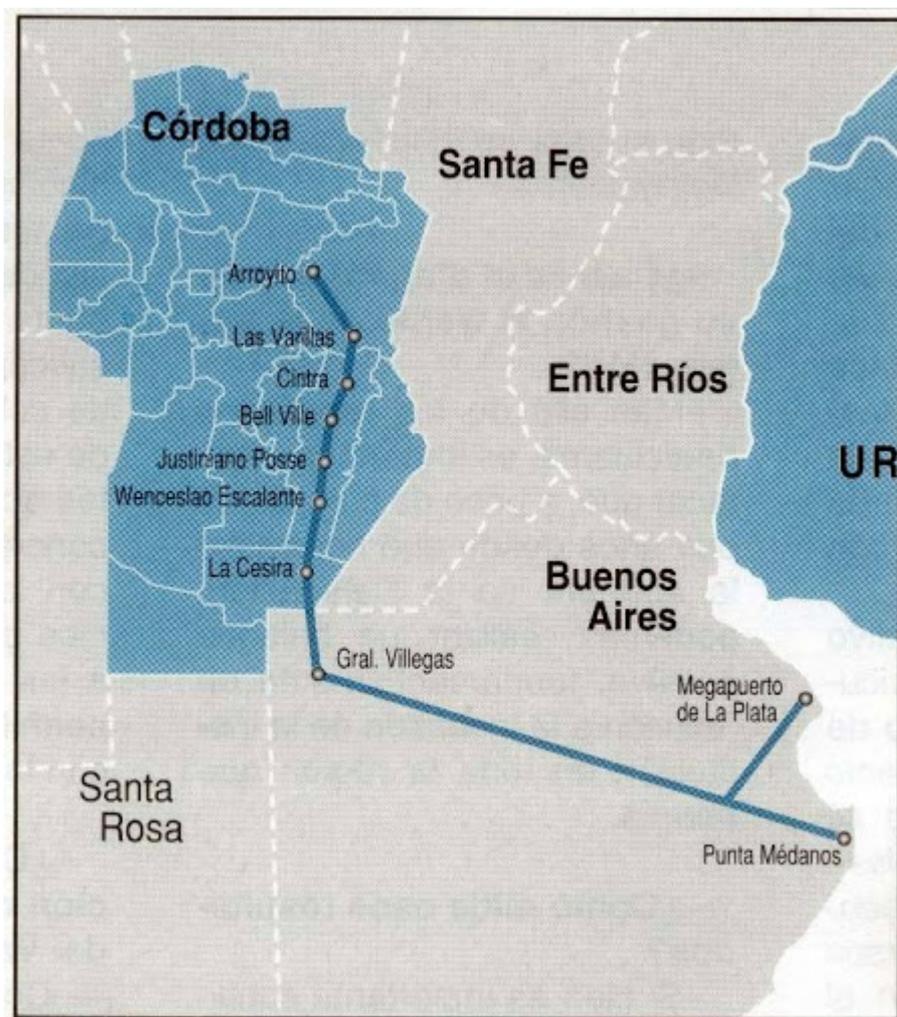
Consiste en la construcción de un canal artificial navegable de unos 1000 kilómetros de largo, 25 metros de ancho de boca y solo 3 metros de profundidad que correría en sentido norte-sur desde Arroyito (Provincia de Córdoba) hacia el Océano Atlántico, con destino final en un puerto a construirse en Médanos (un paraje de la costa bonaerense situado entre los balnearios de Mar de Ajó y Pinamar) o bien, con una ramificación hacia el Puerto de La Plata (ver Figura Nro. 1)

A la altura de la localidad bonaerense de General Villegas el canal se internaría en la Provincia de Buenos Aires para llegar hacia la costa, previo paso por un total de veinticinco (25) esclusas previstas para hacer descender a las barcazas desde la cota 130 hasta el nivel del mar.

La idea de los autores del proyecto es la de trasladar el Litoral al Centro de la República, acercando el puerto al productor agropecuario, en la inteligencia de que los

establecimientos distantes a más de 400 kilómetros del puerto, resultan inviables, por el alto costo del flete vía camión¹².

En diciembre de 2016 una delegación del Colegio de Ingenieros Civiles de la Provincia de Córdoba presentó este proyecto ante la Secretaria de Políticas Hídricas de la Nación y como resultado de ello, en noviembre de 2017 el Gobierno Nacional suscribió un convenio con el Reino de Holanda para asistencia técnica y cooperación para el estudio de la factibilidad de dicho proyecto.¹³



¹² Los datos fueron tomados de la exposición realizada el 11/4/18 ante el Consejo Profesional de Ingeniería Civil por los autores del proyecto, Ingenieros Civiles Luis Braceras, Raúl Actis y Alberto Villa Uría, del Colegio de Ingeniería Civil de Córdoba. Información rescatada el 8/6/20 de: <https://www.nuestromar.org/antiguas/exposicion-sobre-el-proyecto-de-hidrovia-artificial-cordoba-buenos-aires-2>

¹³ Información obtenida en la entrevista telefónica realizada el 18/4/20 al Ing. Luis Braceras, coautor del Proyecto de Hidrovía Artificial Mediterránea.

Figura Nro.1: Proyecto de Hidrovía Artificial Mediterránea. Autores: Ingenieros Villa Uría, Actis y Braceras. Cátedra de Obras Hidráulicas. Facultad de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales. Universidad Nacional de Córdoba (Periodo 1991-1998)

El Colegio de Ingenieros de la Provincia de Córdoba giró todos los antecedentes al Instituto Nacional del Agua, para que, como contraparte argentina del convenio, los pusiera a disposición de los técnicos holandeses, quienes, tras 9 meses de estudios, aconsejaron tomar una parte del proyecto en lo referente a todo el trazado en Córdoba (que son casi 400 kilómetros) y modificaron el diseño original respecto de la salida al mar. En vez de ir al mar y construir esclusas, plantearon la continuidad del canal hacia el sur, en forma horizontal y cerrada, con una combinación ferroviaria hacia el Puerto de Bahía Blanca¹⁴.

Hidrovía Continental Argentina

Consiste en la construcción de un canal navegable de 635 kilómetros entre Arroyito (Provincia de Córdoba) y Catrilo (Provincia de La Pampa) y con un ancho de veinticinco (25) metros. El transporte se efectuaría mediante unidades de convoy de dos barcazas con un empujador y cada barcaza tendría 52 metros de eslora, 8 metros de manga y su capacidad de carga sería equivalente a la de 42 camiones.

El canal sería una suerte de tanque longitudinal plano, un verdadero “reservorio lineal” que además de posibilitar el abaratamiento de los costos de los fletes, podría oficiar como amortiguador de extremos climáticos, guardando excedentes hídricos cuando se produzcan inundaciones para lanzarlos en época de sequías.

La traza propuesta conectaría importantes pueblos del centro del país como Arroyito, Las Varillas, Bell Ville, La Carlota, Laboulaye y General Pico. Asimismo, al cruzarse la red vial nacional, provincial y municipal y la red ferroviaria, podrían diseñarse en el futuro nuevos nodos para la transferencia intermodal.

Se prevé en la cabecera sur del canal, en Catrilo, la construcción de un nodo multimodal (puerto seco) con el objeto de vincular la hidrovía con el tren Ferropreso Pampeano, cuya cabecera es el puerto de Bahía Blanca, distante a unos 300 kilómetros.

El proyecto actual deja abierta la posibilidad de que en una segunda etapa se construyan tres ramales de la hidrovía, a saber:

1) Desde Bell Ville (Provincia de Córdoba) hacia el Rio Paraná a través de un canal paralelo al Rio Tercero, hasta Timbúes (Provincia de Santa Fe);

¹⁴ Entrevista telefónica realizada al Ing. Braceras, coautor del proyecto de la Hidrovía Artificial Mediterránea, el 18/4/20.

2) Atravesando la Provincia de Buenos Aires hacia Médanos, tal como estaba previsto en el proyecto original de la Hidrovía Artificial Mediterránea.

3) Desde Catriló hasta Balcarce, pasando por Tandil, desde donde se podría trasladar la carga en tren hasta Mar del Plata y Quequén.

La idea es generar un corredor logístico fluvial que, en conjunto con la red vial y ferroviaria existente, establezca una salida alternativa a la de la Hidrovía del Paraná para los productos de exportación. Esto, además, materializaría las condiciones para el eventual asentamiento de centros logísticos que se conviertan en núcleos de desarrollo industrial y urbanístico.

Todas estas ideas son parte integrante del proyecto multipropósito denominado Hidrovía Continental¹⁵.



Figura Nro. 2: Trayecto previsto para la Hidrovía Continental Argentina.

Comisión Argentino Holandesa (2018)

Este proyecto final, es la resultante del proyecto de “Hidrovía Artificial Mediterránea” impulsado por el Colegio de Ingenieros de la Provincia de Córdoba con las correcciones y mejoras propuestas por los técnicos holandeses.

Algunas consideraciones desde una mirada jurídica

¹⁵ Instituto Nacional del Agua, *Hidrovía Continental, Una propuesta para el desarrollo para la Argentina* (Resumen Ejecutivo), Buenos Aires, 2018.

Bajo la denominación genérica de "canales", el inciso f) del art. 235 del Código Civil y Comercial de la Nación los coloca dentro del marco del dominio público y como parte de diferentes tipos de obras públicas construidas para utilidad o comodidad común.

Si un canal atraviesa más de una provincia, la navegación a realizarse será de carácter interjurisdiccional, resultando clara la competencia del Estado Nacional, por aplicación del art. 75, inc. 10 de la Constitución Nacional, en cuanto encomendó al Congreso de la Nación la reglamentación de la libre navegación de los ríos y la habilitación de los puertos que considere convenientes.

Tratándose de un canal navegable interprovincial, corresponde la aplicación de idénticos criterios que a los ríos navegables interprovinciales. La jurisdicción no será otra que la federal, pues de conformidad con lo dispuesto en el art. 75, inc. 13 de la Constitución Nacional, corresponde al Estado Federal reglar el comercio de las provincias entre sí.

Asimismo, debe recordarse que el art. 8 de la Ley de Navegación Nro. 20.094 establece que las aguas navegables de la Nación que sirvan al tráfico interjurisdiccional por agua, los puertos y cualesquiera otras obras públicas construidas o consagradas a esa finalidad son bienes públicos de la Nación y sujetos a la jurisdicción nacional.

Con relación a la traza de un canal y a sus instalaciones conexas (puertos, edificios, talleres, depósitos, estacionamientos para camiones y espacios para acopio de cereales) se trata de establecimientos de utilidad nacional, lo que no significa que el área afectada a un canal quede "federalizada" o "desprovincializada", pues estos espacios no pasarían a ser territorio de la Nación, sino que continuarían como territorio provincial, aunque en ellos la Nación ejerza potestades legislativas administrativas y judiciales.¹⁶

Para la gestión y operatoria de los puertos locales que hayan de habilitarse a lo largo de la traza de un canal de navegación, debería tenerse en cuenta la necesaria intervención de los respectivos municipios. Sobre este punto, resultaría conveniente la celebración de convenios entre todas las jurisdicciones participantes porque las autoridades provinciales conservarían los poderes de policía e imposición sobre los establecimientos de utilidad nacional, en tanto no interfieran con el cumplimiento de los fines específicos de estos establecimientos (art. 75, inc. 30 de la Constitución Nacional).¹⁷

Conclusiones

Nuestro actual sistema de cargas exhibe rutas y autopistas colapsadas y cientos de camiones que deben aguardar durante varias horas el ingreso a los puertos de ultramar para descargar el cereal.

¹⁶ Sagües, Néstor Pedro, *Manual de derecho constitucional*, Buenos Aires, Editorial Astrea, 2007.p.237.

¹⁷ Hernández, Antonio María, "El Proyecto de Canal Navegable Mediterráneo, sus aspectos Constitucionales", en *La Voz del Interior*, 30/12/1997. p. 13.

Considero que ha llegado el momento de diversificar la matriz del transporte de cargas, a través del empleo de barcazas que, circulando por canales de navegación artificiales, entrelazados con los ferrocarriles y las rutas ya existentes, permitan mejorar la competitividad de nuestras exportaciones y a la vez descomprimir el intenso tráfico de camiones en nuestras rutas y autopistas, en beneficio de la seguridad vial y de la reducción de la utilización de combustibles fósiles.

La puesta en marcha de canales navegables artificiales puede contribuir al desarrollo de las poblaciones de las zonas de influencia de las obras, reimpulsar la industria naviera nacional a partir de la construcción y reparación en el país de todas las barcazas y embarcaciones para empuje necesarias y ofrecer un nuevo horizonte laboral para los egresados de la Escuela Nacional Fluvial y para todo el personal embarcado en general.

Solo basta con desempolvar una vieja llave que hace más de 160 años nuestros constituyentes pusieron en mano del Congreso de la Nación: la potestad de legislar para promover la construcción de canales navegables y la exploración de los ríos interiores.

Se trata de proyectos estratégicos para el futuro del país, que deben ser abordados por gobierno y oposición como una verdadera política de estado, bajo una mirada superadora de las diferencias políticas.

BIBLIOGRAFÍA

Alberdi, Juan Bautista, *Bases y puntos de partida para la organización política de la República Argentina*, Buenos Aires, Centro Editor de América Latina, 1979;

Arnaud, Guillermo, *Manuel Belgrano y el Mar*. Boletín del Centro Naval 847 enero-abril 2018, pp. 10-15 Rescatado el 8/6/20 de <https://www.centronaval.org.ar/boletin/BCN847/847-ARNAUD.pdf>;

Bianchi, Alberto B, *La Cláusula del Progreso (con especial referencia a los ferrocarriles)*, Revista Argentina del Régimen de la Administración Pública, Año XXXIV – 398, noviembre 2011, Buenos Aires, Ediciones Rap, 2011, pp. 15-65;

Bidart Campos, German J, *Manual de la Constitución Reformada*. Tomo III, Buenos Aires, Ediar, 1997;

Braceras, L., Actis, Raúl y Villa Uría, Alberto “Exposición sobre el Proyecto de Hidrovía artificial Córdoba-Buenos Aires” publicado el 14 de abril de 2018. Información rescatada el 8/6/20 de: <https://www.nuestromar.org/antiguas/exposicion-sobre-el-proyecto-de-hidrovia-artificial-cordoba-buenos-aires-2>;

Cormick, Eduardo *El Primer Viaje*, Junín, Ediciones de las Tres Lagunas, 2010.

De Angelis, Pedro, *Discurso Preliminar al proyecto de navegación del Tercero*, 1836 en García, Pedro Andrés, *Memoria sobre la navegación del tercero y otros ríos que confluyen al Paraná*, Buenos Aires, Imprenta del Estado, 1886. Rescatado el 8/6/20 de: <http://www.cervantesvirtual.com/obra-visor/memoria-sobre-la-navegacion-del-tercero-y-otros-rios-que-confluyen-al-parana->;

Facultad de Filosofía y Letras —Sección de Historia— *Documentos para la Historia del Virreinato del Río de la Plata*, Tomo III, Buenos Aires, Compañía Sudamericana de Billetes de Banco, 1913;

Fernández Cornejo, Adrián, *Expedición al Chaco por el Río Bermejo*. Buenos Aires, Imprenta del Estado, 1886;

Furlan, Luis F., *La Expedición Page en el Río Pilcomayo (1890-1891)*. Boletín del Centro Naval 811 mayo/agosto 2005, pp. 183-197. Rescatado el 8/6/20 de: <https://www.centronaval.org.ar/boletin/BCN811/811furlan.pdf>;

Gelli, María Angélica, *Constitución de la Nación Argentina Comentada y Concordada*, Buenos Aires, La Ley, 2005;

Gianola Otamendi, Alberto, *Canales*, Boletín del Centro Naval Nro. 846 julio-diciembre 2017, p. 180-197. Rescatado el 8/6/20 de: <https://www.centronaval.org.ar/boletin/BCN846/846-GIANOLA-OTAMENDI.pdf>;

Hernández, Antonio María, "El Proyecto de Canal Navegable Mediterráneo, sus aspectos Constitucionales", *La Voz del Interior*, 30/12/1997:

Instituto Nacional del Agua, *Hidrovia Continental, Una propuesta para el desarrollo para la Argentina* (Resumen Ejecutivo), Buenos Aires, 2018;

Lamas, Andrés (director), *D. Bernardino Rivadavia. Libro del primer Centenario de su Natalicio*, Buenos Aires, Imprenta de S. Ostwald, 1882;

Lowey, Leonardo, *Vías navegables y navegación interior, con especiales referencias a la República Argentina*, Buenos Aires, Colección de Tesis Doctorales de la Biblioteca Central "Alfredo L. Palacios". Facultad de Ciencias Económicas. Universidad de Buenos Aires, 1930;

Marienhoff, Miguel S., *Tratado de derecho administrativo, Tomo VI, Régimen y legislación de las aguas públicas y privadas*, Buenos Aires, Abeledo Perrot, 2006;

Pigretti, Eduardo A., *Política legal de los recursos naturales*, Buenos Aires, Cooperadora de Derecho y Ciencias Sociales, 1975;

Sagüés, Néstor Pedro, *Manual de derecho constitucional*, Buenos Aires, Astrea, 2007;

Sarmiento, Domingo Faustino, *Argirópolis*, Buenos Aires, Losada, 2007

Zorraquín Becú, Ricardo, *Historia del Derecho Argentino*, (1810-1869), Buenos Aires, Editorial Perrot, 1988, Tomo II.

Del Autor

Abogado (Universidad de Buenos Aires) , Profesor en Ciencias Jurídicas (Universidad del Salvador), Diplomado en Derecho Constitucional (Universidad Austral), Especialista para la Magistratura (Universidad Nacional de San Martín), Doctorando en Derecho con tesis en curso (Universidad Argentina John F Kennedy), Funcionario de la Justicia Nacional de Primera Instancia en lo Contencioso Administrativo Federal, Docente de Derecho Constitucional en la Universidad de Belgrano, Docente de Derecho Administrativo y de Derecho Público Provincial y Municipal en la Universidad Nacional de José Clemente Paz, Docente de Derecho de la Integración en la Universidad de Buenos Aires.

Se ha desempeñado como Profesor Adjunto Interino de Derecho de la Integración en la Universidad de Buenos Aires, Profesor en el Curso Intensivo de Posgrado "Derecho Constitucional para la Integración Judicial" en el Departamento de Posgrado de la Facultad de Derecho de la Universidad de Buenos Aires y Docente de Derecho Público Provincial y Municipal en la Universidad de Morón.

Autor de capítulos de libros y de numerosos artículos sobre temas de derecho público en general.

Miembro Adjunto de la Asociación Argentina de Justicia Constitucional., Vocal del Instituto de Derecho Constitucional de la Asociación Argentina de Justicia Constitucional y Miembro Adherente del Instituto Nacional Browniano (Delegación Quilmes)