

PRINCIPIOS E INSTITUCIONES DE LA INTEGRACIÓN COMERCIAL ARGENTINA- CHILE: NAVEGANDO HACIA EL CORREDOR BIOCEÁNICO. PARTE I

Exposición presentada por el profesor de Derecho Marítimo, don Renato Pezoa Huerta, en el marco del Congreso Anual Argentino del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo “Transporte Multimodal y Corredor Bioceánico”, organizado por el Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo; Universidad Nacional de La Rioja; Escuela de Abogadas y Abogados del Estado Gobierno de La Rioja. Argentina, 03 de octubre del año 2022.

La navegación ha sido, con mucho, el elemento matriz en que se funda el desarrollo del comercio de todos los pueblos. Desde siempre ha existido, en el ser humano, una necesidad impetuosa e inagotable de acercarse y sumergirse en la fortuna que el océano puede proveer para el desarrollo de todos sus propósitos. De una u otra forma, los pueblos originarios en principio, y las modernas naciones contemporáneas, han encontrado en el mar la mayor fuente de satisfacción para sus necesidades cada vez más sofisticadas; y con un cobijo sereno y paternal, el mar posibilita sin resistencia que hombres y mujeres desafíen sus propias prerrogativas, y alcancen la tan anhelada libertad.

Ya lo planteaba Hugo Grocio, incluso hace cuatro centurias en su opúsculo *Mare Liberum*, que el hombre en la medida que más navegue hacia y por el mar, más cerca y pleno de libertad se encuentra; en tanto que la quejosa jurisdicción y soberana esclavitud, le hacen prisionero en la medida que más se acerque a tierra firme, lugar donde -valga el pleonasma- dicha libertad se pierde.

La obra de Grocio es un faro; un adalid que propicia un avance, y es derrotero para la humanidad en el reconocimiento de su derecho a comerciar, valiéndose siempre de ese noble *locus* que es el mar. Recientemente, el eco de los postulados de Grocio, se hace sentir en la práctica de los Estados y la comunidad internacional, que en menos de un siglo han cristalizado la libertad de la navegación y la libertad del comercio a través de las más importantes fuentes del Derecho Internacional, como son los tratados y convenios.

Sin perjuicio de lo antedicho, y bajo el entendido de que el mar todo lo mercantiliza, y a su vez, es patrimonio de la humanidad toda, es que las modernas naciones han tendido a favorecer las instancias y espacios adecuados para un desarrollo expedito y consolidadamente indiscutible del comercio, incluso de aquellas naciones y regiones sumidas en la mediterraneidad. Por tanto, las fronteras y los límites soberanos son, como mucho, meros baluartes imaginarios de los Estados, que potencian el egoísmo, y muchas veces, se bastan como representaciones mezquinas que contradicen el verdadero sentido de la integración y la libertad. Y es que acaso, ¿el mar admite fronteras?



Es difícil concebir la historia de la libertad latinoamericana, sin hacer una referencia - por mínima que sea- a la revolución francesa. En razón de ello, se señala con suma frecuencia como parte de nuestro acervo independentista, que la “libertad, igualdad y fraternidad” constituyen una suerte de Sutra budista, cuyo componente basal está en la literalidad de los tres principios antedichos, propiciando así la iluminación o realización espiritual de toda la región emancipada. Repetirlos, entonces, una y otra vez, ayuda a que evitemos olvidarlos, aún cuando en su esencia esté contenido un alto grado de misterio.

En el contexto comercial regional, fundamentalmente en la instancia argentino-chilena, que sin duda favorecerá en su máxima amplitud el desarrollo de una integración regional sólida y certera, es una obviedad aceptar la importancia de los principios de la libertad, igualdad y fraternidad. Pero esa obviedad no evita que debamos profundizar una y otra vez en ellos, *in natura et ad intra*, por muy sencillos en explicación, y arraigados en nuestra conciencia que parezcan.

De hecho sí, todos sabemos que la libertad es en naturaleza, la capacidad, facultad, aptitud o como quiera que sea la forma de actuar y de hacer lo que se nos plazca y deseemos, siempre que no afectemos la libertad de los demás. O incluso en la igualdad, como abogados relacionamos este principio con la identidad subjetiva ante la ley, o en la ley, que cada persona natural o jurídica tiene dentro de la sociedad, y en un ordenamiento jurídico determinado.

El desarrollo del comercio se funde y erige en los principios antedichos, de que todos somos libres de emprender, intercambiar riqueza, crecer y ser solventes; y del mismo modo, ante y en la ley, un comerciante de pequeño o uno de gran tamaño deben ser apreciados y tratados sin distinciones. Sin perjuicio de lo anterior ¿y qué sucede con la fraternidad?

Carl Gustav Jung destacó dentro de la psicología y la psiquiatría, por acuñar uno de los institutos más complejos en su concepción y funcionamiento: el inconsciente colectivo. *Ergo*, me hago parte y con severa responsabilidad, en sostener que conceptualizar ciertas cosas, como es la institución del inconsciente colectivo, puede rebajarle a un nivel que reduce, parcela o simplifica su esencia. Así, y en líneas muy generales, el planteamiento del inconsciente colectivo sugiere que hay un alma compartida por todos y no sólo limitada al individuo y sus avatares. Para dar contexto a esta simple pero arriesgada propuesta, Jung realizó todo el estudio con respecto a los arquetipos, que igualmente requieren de un comentario adicional.

Los arquetipos son aquellas temáticas que los seres humanos atienden en sus experiencias, vidas y relatos, que se repiten en todas las culturas, regiones, climas, religiones, razas y tiempos. Jung supuso que esos temas eran de carácter universal, que se encontraban en la raíz del alma de todos y que se manifestaban tipológicamente, en conceptos más o menos cerrados o completos, en tramas con los mismos finales, sentidos y estructuras. Al ser antiquísimas dichas temáticas, consideró acertado, este autor, retomar una concepción existente,



que es lo hasta aquí denominado como arquetipo. En este punto, entonces, es que podemos revelar la importancia de lo comentado: ¿es posible hablar de un alma latinoamericana?

Como lo hiciera el propio Jung, poco y nada nos interesa realmente el enfoque “metafísico” o “material” que esta pregunta pueda plantear; y nos rehusamos tajantemente a perdernos en el abismo -interesantísimo sin duda- de responder por la existencia del alma. Sin perjuicio, y para alejarnos de ese violento desprecio, resulta menester descifrar si acaso existe una voluntad fundada en rasgos comunes entre los distintos pueblos latinoamericanos, y fundamentalmente -sin irnos tan lejos- entre Argentina y Chile, de trabajar sobre la base de un proyecto común, separado tan solo por un ilusorio biombo de macizo cordillerano que hasta hoy es el único óbice que dista en los anhelos de ambas naciones.

Respecto de la libertad, mucho se puede decir; incluso, que en el momento ulterior a la revolución francesa, la solicitud de libertad de los pueblos latinoamericanos aludía a una reacción contra las frecuentes condiciones de pseudo esclavismo presentes bajo el yugo colonialista. De esta forma, es que la misma Declaración de los Derechos del Hombre hizo fuerte hincapié a este asunto, en su cuarto artículo, al señalar que “la libertad consiste en poder hacer todo lo que no perjudique a los demás. Por ello, el ejercicio de los derechos naturales de cada hombre tan sólo tiene como límites los que garantizan a los demás miembros de la sociedad el goce de estos mismos derechos. Tales límites, entonces, tan sólo pueden ser determinados por la ley”.

En cuanto a la igualdad, este principio corre una suerte más o menos similar a la libertad, principalmente para quienes nacimos en la actualidad, y donde tratamos de reconocer a todos y a todas como semejantes sin precisar de diferencias arbitrarias y espurias. Realmente es más fácil concebir la igualdad por un acto depurativo en su faz negativa -la desigualdad- para comprender su sentido positivo.

Pero cuando llegamos al final de la triada, precedida por la libertad y la igualdad, ¿podemos tener plena certeza de qué es la fraternidad? O aún más ¿la constatamos como un predicado existente y real de nuestro diario vivir? En principio diré que la fraternidad es el justo equilibrio entre la libertad y la igualdad; aspectos estos dos últimos que pueden parecer, en algún momento, hasta dissociables: el hombre o es libre y hace lo que quiere, incluso haciendo daño a los otros que considera que no son como él; o es igualitario y se esmera por limitar sus propios esfuerzos para no ofender ni mermar la condición de alguien más que pueda resentir cualquier ventaja que le beneficie. Es decir, la igualdad limita a la libertad, y la libertad “des-igual”.

Por esta razón, la fraternidad vuela en auxilio de esta incompreensión diádica de principios, y se convierte en definitiva, en la médula espinal de este mensaje triunitario: todas las personas nacemos libres e iguales, pero además debemos comportarnos como hermanos. ¡Esa es la esencia misma de la fraternidad!



“‘Ese otro’ tiene un sol en su bandera, y mi emblema porta una estrella solitaria”. En muchos aspectos de orden idiosincrático, cultural, económico y social, Argentina y Chile son realidades completamente diferentes. No obstante, el argentino tiene los mismos derechos que yo como chileno, y frente a esto, la posibilidad de estar hoy, ambos, luchando por una justa causa común, donde mis acciones y las tuyas son las mismas, nos hace merecedores del título de hermanos.

Argentinos y chilenos son hermanos si hacen algo para incorporarse mutuamente a sus propias familias, y por qué no creando una nueva familia; pero no a esa familia consanguínea que nos asegura el Derecho Civil, ni a los conceptos limitados y vetustos de nación, sexo o ideología. Debe tratarse de un cimiento sólido, fuerte e irreductible que necesariamente ha de estar consolidado bajo el principio de integración, que rompa las cadenas de las fronteras y promueva ese trato fraterno.

En conclusión, el binomio Chile-Argentina será desde hoy, con mucha propiedad, un arquetipo del inconsciente colectivo, de aquellos del psiquiatra Carl Jung que propende, garantiza y materializa el anhelo integracionista mercantil de la región latinoamericana.

El proyecto de la Gran Colombia de los años 1819 y 1830 encuentra su apogeo fundamentalmente luego de las batallas independentistas de las Américas; la idea de Simón Bolívar tenía puntos coincidentes con lo que actualmente conocemos como modelo de la Unión Europea, donde los países del viejo continente se unen para evitar otra nueva guerra como las cruelmente desplegadas bajo el período de los totalitarismos, y muy principalmente para construir un espacio de mayor fortaleza comercial y económica frente a posibles competidores en un mundo cada vez más globalizado. En este orden de cosas ya es posible constatar un surgimiento germinal de la fraternidad, donde habría primado la unión de diversos Estados, bajo un objetivo común.

En la actualidad, el proceso de integración latinoamericana es un asunto latente, real y palpable; y está con mucho, lejos de ser una simple utopía, como se le ha intentado perfilar. El acercamiento actual debe propiciarse desde los ciudadanos y no desde el centralismo político de cada nación. Y si esta manifestación de unidad y fraternidad se basa en los principios de autonomía de la voluntad de los particulares, con mucho acierto el comercio encontrará un espacio propicio para fortalecer su desarrollo.

Ya lo había planteado personalmente en un artículo de Derecho Marítimo que publiqué hace un tiempo en Perú, a propósito de la importancia de la noción de uniformidad para el desarrollo del transporte; columna vertebral del comercio internacional: la uniformidad es sinónimo de semejanza, conformidad, pero muy principalmente, de igualdad. La uniformidad para el comercio es una cualidad que le hace como algo idéntico, en todas partes y en todo momento, dispensando de las fronteras nacionales, banderas, razas o manifiestos políticos.



Si hay una disciplina del conocimiento y de la ciencia jurídica que goza de mayor uniformidad, ciertamente esa es el Derecho Marítimo. Su esencia *ad intra* nos expone con fidelidad, las líneas sobre las cuales Argentina y Chile deben trabajar sobre un modelo integracionista y fraterno en la esfera de lo comercial, y que nosotros, los abogados maritimistas conocemos sobradamente. Por esto, nuestra función y rol participativo no sólo es crucial, sino que trascendente e indispensable.

El comercio como actividad, se nutre de esa uniformidad. Pero también se construye en base al rol primordial que juegan los privados en el dinamismo del libre intercambio de riqueza. Esa es su alma, y la que debe estar integrada en la fusión operativa de ambas naciones.

Desde una perspectiva jurídica, es fundamental que examinemos someramente la anatomía del comercio. Hemos dicho hasta ahora, que su alma es la actividad de los particulares. Pero en cuanto unidad funcional, el comercio se construye sobre premisas o estructuras de Derecho Indicativo o “soft-law”, más allá de las clásicas fuentes reconocidas por el vetusto artículo 38 del Estatuto de la Corte Internacional de Justicia, y que reconoce las declaraciones, resoluciones y acuerdos ejecutivos como novísimas fuentes de la regulación internacional de diversas materias de significancia mercantil. Aquí, entonces, el contrato entre privados, y la costumbre mercantil adoptan un rol protagónico y, por qué no, fundamental, que no encuentra fecundidad en el sistema público de gobierno de los Estados. Y esto es así por una sencilla razón: el comercio es esencialmente dinámico, y varía *mutatis mutandi*, de un momento a otro, fugazmente. Por esta razón, la utilización de las clásicas fuentes del Derecho Internacional Público, sean estas, Tratados, Convenios y otras referenciadas, para regular el comercio, suponen un límite a su libre desarrollo, y una piedra de tope en cuanto fenómeno. Nuevamente traemos a estrados el principio “libertad”.

En este sentido, de pronto, la uniformidad que pueda llegar a existir en el comercio argentino y chileno es una manifestación del principio “igualdad”; y la participación exclusiva y autonómica de los privados dentro de ese escenario, es la fuente más fecunda de “libertad”. ¿Y dónde encontramos entonces la fraternidad? Nuevamente en la integración de ambas naciones.

¿Por qué es tan importante hoy, y en este momento de la historia, la integración de Argentina y Chile como un todo indisoluble comercialmente? Hay de las más variopintas razones y respuestas para un solo cuestionamiento, todas de orden cultural, comercial, jurídicas, entre otras. Cada una de ellas descansa en el fuero interno de los protagonistas que hoy buscamos y anhelamos consolidar esa integración. Por lo tanto hoy lo importante no es preguntarse el por qué de su máximo relieve, sino cómo haremos para alcanzarla. Su magnitud y consideración fluirá prístina en la medida que se perfeccionen y ejecuten acuerdos y negocios entre privados de ambas naciones, tendientes a dinamizar el comercio. De una u otra forma, y sólo en la medida que el buque de la integración zarpe, podremos ir sintiendo la brisa marina que con frescura nos proveerá de los beneficios que trae aparejada la acción como hermanos.



Como se ve, los tres núcleos en que se puede construir una unidad comercial entre Chile y Argentina, dígase nuevamente, la libertad, igualdad y fraternidad, precisan adicionalmente de esfuerzos mancomunados entre ambas naciones, a fin de promover expeditamente las prerrogativas de los particulares.

En el orden aduanero y tributario, por ejemplo, deben existir rebajas sustanciales y, por qué no, la expección o eliminación de tributos y aranceles aduanales que hoy entorpecen el proceso integrativo. No está de más mencionar que la reformulación de dichos institutos transfronterizos promueve la libertad comercial y la igualdad de trato entre los actores argentinos y chilenos.

La esencia en la adopción de medidas incentivadoras al comercio internacional integrado se fundamenta precisamente en el trato fraterno que ambas naciones deben darse. Y con suma claridad, la fraternidad puede colegirse y detectarse implícitamente inserta en diversas fuentes formales de Derecho Internacional que promueven en lo literal este proceso integrativo.

Por ejemplo, tras la suscripción del Tratado de Montevideo en la década de 1980, del cual Argentina y Chile son signatarios, y con la creación de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), se determinan los siguientes objetivos comunes “en el alma” de los Estados parte: convergencia progresiva de acciones parciales hacia la formación de un mercado común latinoamericano. Mayor flexibilidad para que el comercio pueda desarrollarse, frente a todas las instituciones que hoy suponen una barrera para su libre ejercicio. Tratamientos diferenciales en base al nivel de desarrollo de los países miembros; y multiplicidad en las formas de concentración de instrumentos comerciales.

En razón de lo anterior, el propósito jurídico-institucional del tratado en cuestión, busca alcanzar un mercado común latinoamericano, basado en la reducción y eliminación gradual de las trabas al comercio recíproco, asunto que no está lejos de inspirar la actividad cohesionada de nuestras hermanas naciones. Adicionalmente impulsa el desarrollo de vínculos de solidaridad y cooperación entre los pueblos latinoamericanos, promoviendo el crecimiento económico y social de la región en forma armónica y equilibrada, a fin de asegurar un mejor nivel de vida para sus pueblos. Esto busca renovar el proceso de integración latinoamericano, estableciendo mecanismos aplicables a la realidad regional, creando un área de preferencias económicas, con un objetivo final basado en el establecimiento de un mercado común. Hasta aquí, la esencia de la fraternidad integracionista es palmaria e inequívoca.

Otra instancia en que la fraternidad se encuentra a flor de piel, es en el Acuerdo Comercial entre Chile y Argentina de mayo de 2019. Por él se dispone fundamentalmente el intercambio de productos libres del pago de aranceles aduaneros, generando un incentivo integracionista entre empresas de menor tamaño, de ambas naciones.

Bajo este epigrama, el desarrollo mercantil integrado es una necesidad primordial y máxime, y que debe ocupar el primer lugar en las agendas de desarrollo entre las Provincias del



norte argentino con la chilena Región de Atacama. Pero, ¿cuáles son los mecanismos óptimos para fomentarla?

En primer lugar la participación activa y principal del sector privado y empresarial, para conocer, comprender y entender sus necesidades, problemas y exigencias. De lo contrario, y si sólo hubiera una participación del sector público estatal, manifestada a través de los corrientes Tratados o convenios de Derecho Internacional imperativo, estos carecerían de esencia y sustrato, resultando en mera letra muerta que pasarán por ineficaces a la historia, más rápido de lo que pueda imaginarse. Esta es la época del ya citado Derecho Indicativo, que ofrece soluciones a los intereses de los protagonistas del comercio internacional de manera más eficaz.

Dado lo anterior, pensemos los abogados maritimistas aquí presentes, en la eficacia indiscutible del contrato *inter privatos* bajo la óptica del principio de *lex privata*: el Consejo Marítimo Internacional y del Báltico (BIMCO) en tanto asociación de transporte marítimo, es reconocido como líder mundial en la producción y revisión de contratos y cláusulas marítimas estándar. BIMCO promueve activamente la aplicación de los instrumentos reguladores acordados internacionalmente. Según el Reglamento de la BIMCO del año 2011, su objetivo general es, con todo, “(...) facilitar la armonización de las prácticas comerciales del transporte marítimo”. Todos conocemos los formularios GENCON, SUPPLYTIME, BARECON y SALEFORM. ¿En qué país del mundo no son aplicados dichos contratos marítimos de manera uniforme?

Por su parte, y si bien no son un contrato propiamente tal, pensemos también en los denominados INCOTERMS acuñados por la Cámara de Comercio Internacional (CCI) que facilitan en cuanto modalidad, el cumplimiento de la obligación esencial del vendedor en el contrato de compraventa internacional de mercancías, cual es, la de entregar la o las cosas vendidas: ¿en qué modalidad contractual internacional no están insertos los términos FOB, CIF, por sólo citar los más corrientes? Debemos avanzar, por tanto, en la uniformidad contractual entre los actores privados argentinos y chilenos, a través de la participación activa de nosotros como abogados, establecidos en estudios jurídicos altamente especializados que puedan elaborar, interpretar, integrar y, en el mejor de los casos, aplicar las normas contractuales de Derecho Internacional Privado, que se traducen, al fin, en una ley para los contratantes.

En segundo lugar, como mecanismo para promover la adecuada integración comercial binacional, está la necesidad de adoptar regímenes jurídicos y legales que no son vernáculos de nuestra región, y que han propiciado con cierto éxito el desarrollo del comercio y del transporte terrestre y marítimo en otras latitudes del planeta. Pensemos en la Comisión Económica para Europa, de las Naciones Unidas, creada en el año 1947 y cuyo objeto es promover la integración económica paneuropea. Sus líneas de trabajo, cristalizadas a través de 57 acuerdos y convenios de transporte, buscan facilitar la circulación internacional de personas y mercancías por medios de transporte terrestre. Estos convenios, coronados por el Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera (CMR), tienen una



importancia matriz en el desarrollo del Transporte Multimodal, pues crean normas y reglamentos internacionales de seguridad y medio ambiente para el transporte y para los vehículos de motor y sus remolques, armonizando las normativas nacionales, haciendo menos complicado el cruce de fronteras, previendo el desarrollo de redes de infraestructuras coherentes para el transporte por carretera, ferrocarril y vías navegables. Como se ve, el establecimiento de sistemas e instituciones jurídicas propias del transporte multimodal “(...) para hacer menos complicado el cruce de fronteras (sic.)”, es un predicado indiscutible de uniformidad, esto es, de la igualdad con que deben ser valorados y tratados los operadores de transporte chilenos y argentinos. El ferrocarril, medio de transporte sustentable por antonomasia, y que reduce significativamente las tarifas de transporte terrestre, y capacidad de carga a transportar en un solo viaje, debe ser un aliado transfronterizo para Chile y Argentina, considerando las ventajas ostensibles que puede traer aparejada.

Finalmente, y un asunto no menos importante, es la *paradiplomacia* integracionista. Si bien la voz “paradiplomacia” es, etimológicamente poco feliz por su composición idiomática, en que el prefijo “para” evoca una actividad que generalmente no es lícita -como cuando nos referimos a “paramilitar”, “paraestatal”, etc.- algunos doctrinarios, como Ivo Duchacek, con pluma autorizada, ya la entendían hacia la década de 1990, como “las entradas directas e indirectas de los gobiernos no centrales al campo de las relaciones internacionales” poniendo énfasis a ese prefijo “para”, bajo el entendimiento de que la capacidad de los gobiernos locales es “paralela” al centralismo.

La institución jurídica de la “paradiplomacia” emerge, entonces, en el Derecho Internacional Público, legitimando y validando las acciones provenientes del sector público que obsta del centralismo de cada país -Santiago de Chile y Buenos Aires-, dando énfasis y preminencia, desde luego, a la capacidad negocial y contributiva que podrían desarrollar, en la especie y a modo ejemplar, las Gobernaciones Provinciales del norte argentino, *vis-a-vis* con el Gobierno Regional de Atacama en Chile.

Al igual que como ocurre con la -necesaria- participación activa de los privados y empresas en el proceso de integración comercial transfronterizo, la paradiplomacia juega un rol radiográfico al poder develar y expresar cuáles son las verdaderas necesidades de cada uno de los pueblos, y de cómo pueden ser colectivamente satisfechas a través de estos procesos de integración. Estos procesos de participación conjunta se inician generalmente a través de acciones simbólicas, como el hermanamiento de ciudades, tal y como ocurre con La Rioja y Copiapó, razón que nos debe llevar a entender que el primer paso de este camino a la integración ya se encuentra sobradamente superado.

Al fin, el proceso de integración comercial en Latinoamérica, y muy principalmente el que se potencia desde Argentina y Chile hacia el mundo, no se agota en la creación de un mercado binacional o, siguiendo de cerca el sentido de paradiplomacia antedicho, “multi



regionalista”, ya que su consolidación y fortalecimiento suponen puertas abiertas para dar paso a un proyecto de mayor envergadura y que muy bien podría estar potenciado por ambas naciones: un corredor bioceánico, que facilite y sea extensivo de la participación comercial de otros países de la Región desde el Pacífico al Atlántico, para que de un modo generalmente fraterno, podamos propiciar el ingreso al mercado mundial de dos naciones mediterráneas y hermanas nuestras - Bolivia y Paraguay- facilitando nuestras tierras como Estados de tránsito para la exportación e importación de mercancías.

Nuevamente citemos los tres principios rectores que hoy fundamentan el actual estado de las cosas: la igualdad que merecen todos los Estados y actores privados de la región en materia comercial; con libertad para acceder a uno u otro país vecino, sin las ataduras aduaneras y tributarias que desincentivan el ejercicio del comercio; y como no, la fraternidad, en asumir que en la participación conjunta de nuestras naciones hermanas, está la clave del éxito para consolidarnos como un mercado único, sólido y transnacional.

Como conclusión, y resucitando las proverbiales enseñanzas del Dr. Karel Vasak, quien acuñó el concepto y sistema de la triple generación de derechos, fundamentado en la libertad, la igualdad y la fraternidad, en este Congreso de Derecho Marítimo sobre Transporte Multimodal y Corredor Bioceánico, podemos alcanzar un primer resultado: la integración descentralizada -fundamentalmente comercial- es nuestro derecho como provincias y regiones hermanas, y las vías para alcanzarla deben ser el máximo propósito en que debemos trabajar. La integración debe ser concebida a partir de hoy, como un derecho de tercera generación, esto es, y siguiendo al profesor Vasak, como uno de los derechos de los pueblos para facilitar y propender a su desarrollo, dispensando del centralismo, muy principalmente desde la arista que como maritimistas nos toca, que es a través del comercio.

Hoy debemos propiciar las vías adecuadas para la integración, empezando por nuestras naciones aquí participantes, y también incluyendo a hermanos como Brasil, quienes de una u otra forma, representan el punto de partida -o de término- de cualquier intento de corredor bioceánico. Para ello es fundamental perseverar y mantener perennes las actividades congregadas por nosotros como abogados expertos en Derecho Marítimo, en el tiempo, y rotando en nuestras distintas regiones y países para el éxito de su desarrollo.

Muchas gracias.

