# La Política Socio-Comercial de Transporte Regional en el Mercosur

## Resumen

Este trabajo tiene por objeto desarrollar la existencia de elementos tendientes a plasmar, en el ámbito del proceso de integración regional del Mercosur y sus asociados; un sistema genuino y eficiente, representativo de la Policita social de transporte terrestre, inclusivo y al alcance de todos los habitantes de la región. Sentando bases de concientización acerca de la necesidad imperiosa, de plasmar en realidades el proceso de integración regional del Mercosur. Las herramientas existen y la voluntad política y trabajo suceden a estos cimientos, perfilando el diseño de una red de trasportes latinoamericana concreta. Las necesidades humanas de la región, así lo exigen y sus autoridades deben responder en vías del éxito de la integración en todo nivel y sentido: comercio, derechos humanos, valores democráticos y derechos fundamentales.

## Palabras clave

ALADI. ATIT. FEM. GATT. Libre circulación –LC-. LCP. Mercosur. OIM. OMC. ONU. Transportes. Unión Europea.

## Introducción

El Mercosur nacido como mercado común es un proceso de integración comercial, que a nuestros días se ha convertido en un proceso mucho más humano. Fundado sobre comercio internacional y aranceles, este regionalismo sudamericano, se ha extendido a protecciones jurídicas de derechos humanos fundamentales, valores democráticos y elaboración de políticas tendientes a mejorar la vida de todos sus habitantes. Instrumentos de su legislación han sentado bases de desarrollo de políticas sociales, brindando a sus habitantes herramientas jurídicas de protección y disfrute de los beneficios de la integración. Los habitantes de la región, tienen posibilidad de mudar su residencia y establecerse en algún país vecino. En materia inmigratoria los requisitos son más plausibles. El reconocimiento de títulos educacionales y sus equivalencias, las armonizaciones legislativas y la apertura de los mercados laborales, han abierto la realización de la libre circulación de personas –LCP-. Paralelamente el logro de la integración regional, necesite ineludiblemente una política social de vanguardia sobre transporte masivo a nivel regional.

Los párrafos que siguen intentan señalar la imperativa necesidad del relevamiento del transporte terrestre a todo nivel, con miras al diseño de un sistema multifuncional. Redes de corta, media, larga distancia y transbordos fronterizos deben proyectarse sobre la base de transportes masivos, baratos, económicos y ecológicos, que permitan a todos los habitantes, las mercancías, los bienes y los servicios circular libremente por la región.

Sobre las necesidades de los ciudadanos, de nuestro planeta tierra y la imperativa exigencia de desarrollo estratégico conectivo de la región. Esta política, traducida en venas y arterias del organismo regional, otorgará vida interior, concretando la integración, induciendo enriquecimiento económico y generando ganancias macroeconómicas e individuales para todos sus habitantes.

## Materiales y métodos

El cómo se hizo la investigación, es requisito fundamental de toda investigación científica. Al ser de contenido legal y socioeconómico el presente resulta de investigaciones académicas y de campo, desde el año 1993 en adelante. Estudios de posgrado y doctorado sobre los procesos de integración de Mercosur, ALADI, procesos americanos, OMC y Unión Europea, han dado por resultado suplementario, la redacción de este artículo.

Se ha constatado la necesidad del desarrollo de políticas como sustento, base y consumación de los procesos de Integración. El Tratado de Asunción resulta declarativo, en contraste con otros tratados de igual especie, específicos de cada uno de los pasos a seguir y su consolidación.

La metodología del diseño de las políticas de la Unión Europea, llevado por la comisión europea; desarrolló la política de transporte intracomunitaria, involucrando sus relaciones exteriores por la negociación de la Comisión del Acuerdo Europeo relativo al trabajo de los conductores de vehículos que efectúan transportes internacionales por carretera –AETR-.

El trabajo de campo, utilizando transporte intra y extracomunitario, me ha convencido de la necesidad del Mercosur, para consagrar la libre circulación de mercancías, bienes, personas y servicios. La misma convicción entre los años 2004 y 2009, fue obtenida de mi experiencia por los países anglófonos. Advirtiendo la infraestructura de transporte masivo terrestre, que facilita la libertad de circulación, por trenes y carreteras, permitiendo desplazamientos a bajo costo y en condiciones meteorológicas que la aeronavegación impide.

Los documentados, que obran como parte de la bibliografía, exponen las líneas existentes y tendientes a diagramar la materia de transportes. Sobre esta investigación, he escrito libros, ensayos y artículos; inéditos muchos, editados en Francia y Bélgica, otros. He viajado por países del Mercosur y he comprobado la falencia, sobre todo a nivel ferroviario. Mis investigaciones en sedes de ALADI y Mercosur en Montevideo, me permitieron partir de acuerdos vigentes para implementar esta política social de transporte, a través de un sistema completo e inclusivo. Así revisé documentos, volcando en este artículo, una contribución al ánimo de fomentar la voluntad política de diseñar a largo plazo, una red de transportes terrestres, que permita a los pueblos de la región crecer socio-económicamente, a través de la integración regional.

## Resultados, discusión, agradecimientos, referencia y financiación

Dentro de los resultados, este artículo expone la certera posibilidad de diseñar una política de transporte genuina. A un corto plazo podrá ser puesta en marcha y será consumada. Este trabajo abre la discusión, poniendo sobre la mesa las herramientas para alcanzar el objetivo.

Los agradecimientos se dirigen a las personas de buena voluntad que han colaborado, permitiendo el desarrollo de las investigaciones y que en lugar de generar trabas, han posibilitado el acceso a la información y al conocimiento. Como referencias cito a quienes me permitieron ingresar al mundo de la investigación, a quienes me exhortaron a buscar y no aceptar respuestas sórdidas, a quienes me enseñaron que la buena voluntad está por delante de cualquier situación económico-financiera y a quienes me apoyaron en mis inquietudes.

La financiación de esta investigación, resulta en realidad atendida por mi propia capacidad de trabajo y oportunamente la beca que el Ministerio de Relaciones Exteriores de la República francesa, me ha otorgado para realizar mi doctorado, permitiéndome investigar en sentido realmente amplio.

## Desarrollo

Cabe señalar en primer lugar las fuentes y bases de la integración en materia de política social de libre circulación en el marco regional. Merecemos, a más de veinte años de integración regional sobre el Tratado de Asunción –TA- y sus textos fundacionales, generar vías de desarrollo genuino. Si las bases legislativas se encuentran en un nivel homogéneo, es porque hemos pasado por los altibajos pertinentes y concordantes a todo proceso regional. Así logramos implementar políticas sobre derechos humanos, valores institucionales y democráticos, entre otros. Pero aún no desarrollamos uno de sus apoyos, prescritos como principio del mismo TA: la libre circulación de personas, incluida en bienes, servicios y factores de producción.

El MERCOSUR encuentra su documento creativo en el TA, firmado en 1991, para un mercado común a partir del 1 de enero de 1995. Este Tratado, inspirado y arraigado en negociaciones, del siglo XX desarrolladas a nivel multilateral y regional; respondía al marco legal del GATT47 a través de la cláusula de habilitación de 1979, concebida para países en vías de desarrollo –PVD-, respecto del artículo XXIV del GATT, referente a las uniones aduaneras y mercados comunes. Hoy actual Organización Mundial de Comercio –OMC-. Y a nivel regional su base es la ALADI, quien proporcionaba los acuerdos de complementación económica –ACE- para los países de la región.[[1]](#footnote-1)

El Mercosur multilateralmente habilitado por el artículo XXIV, como un mercado común en el marco de la OMC y regionalmente como acuerdo de alcance parcial –ACE- 18 de la ALADI, nació como un acuerdo comercial. El transcurso del tiempo y las necesidades de sus habitantes, expandieron las áreas de desarrollo, generándose políticas para beneficio de los ciudadanos de los países miembros. La necesidad de circular libremente se intensificó, vislumbrando la proyección de una política más inclusiva y homogénea.

La OMC y la ALADI, han previsto herramientas para el desarrollo de políticas que el proceso de integración necesitaría, pudiendo colaborar en la implementación de libre circulación. La relación existente entre las políticas comerciales de libre circulación y las sociales, están intrínsecamente unidas. El TA prevé la libre circulación de los factores de producción, de los cuales el individuo es parte. La libre circulación de personas –LCP- en cuanto individuos, es una libertad y derecho fundamental. Esta se concreta a través de servicios, sean terrestres, aéreos, fluviales.

El Mercosur posee plurales ejemplos y herramientas para entender el desarrollo de esta política; la OMC y la ALADI de carácter comercial; pero un modelo socioeconómico de ejemplo práctico, ha sido irrefutablemente imposible de ignorar. La Unión Europea –UE- que ha acompañado al Mercosur desde su gestación, puesta en marcha y hasta nuestros días. Asistiéndolo, cooperando multifuncionalmente, en razón de la experiencia de integración previa, permanece en estrecha vinculación, respecto al crecimiento del Mercosur[[2]](#footnote-2). Sobre este modelo el Mercosur indudablemente ha reparado para la incorporación de líneas directrices en materia de políticas comerciales, sociales y desarrollo de libertades fundamentales[[3]](#footnote-3).

La colaboración de la UE-Mercosur remonta a las fechas de su puesta en vigencia el 1 de enero de 1995. Un acuerdo marco de cooperación, ha bregado por fortalecer las instituciones de la incipiente regionalización latinoamericana y de poner en marcha la proyección de renovación de la infraestructura, proporcionando su savoir-faire[[4]](#footnote-4).

Aun con la ventaja latinoamericana, sobre raíces socioeconómicas de pueblos con similar historia y lenguaje y cultura convergente; el camino de la integración resulta arduo. La armonización debe plasmarse en la mayor cantidad de niveles, sobre lo que Europa posee más de cincuenta años de experiencia. Sus instrumentos constitutivos en materia de políticas públicas se detallan en la parte “Políticas de la Comunidad”. Si bien la UE también inició con la libre circulación de mercaderías –LCM-; la sucesión de acuerdos y tratados, consolidaron las diversas etapas acabadas, a través del desarrollo progresivo las políticas que lograron armonización[[5]](#footnote-5).

En este ámbito el MERCOSUR, ha crecido, más allá de los principios del TA, aún con su carácter intergubernamental, a diferencia de la UE que es supranacional. Lo que impide al Mercosur, decidir por sí mismo desarrollo de tales políticas sociales. La perspectiva integracionista distinta del modelo europeo, no ha obstado que muchas políticas sociales acabadas por Europa, hayan servido de modelo a los países de Mercosur, para el desarrollo de la región. Demostrado por la superación de los preceptos de su tratado constitutivo, armonizando legislaciones, realizando acuerdos, permitiendo la apertura de sus pueblos…

El acuerdo marco de cooperación entre Mercosur y Europa, que tenía como objetivos y ámbito de aplicación la cooperación económica y de integración; en su título III entero refiere a la cooperación económica. El artículo 14, expone ampliamente la cooperación europea en materia de transporte; la necesidad de apoyar la reestructuración y la modernización de los sistemas de transporte y buscar soluciones mutuamente satisfactorias para la circulación de personas y mercancías, en todos los modos de transporte. El diseño de una política general de transporte, irrefutablemente determina la consagración de dos libertades fundamentales: la de circulación de las personas y de trabajadores, objeto del factor de producción de mercancías. Aún detallando la modalidad de cooperación, priorizando el intercambio de información, sobre las respectivas políticas de transporte y los programas de capacitación; este artículo resulta incierto respecto de la infraestructura terrestre de transportes, aludiendo expresamente a los servicios internacionales de transporte en relación al comercio; sin discriminar el tipo. Solo la declaración de apoyo a la reestructuración aparecería como punto de partida para el diseño de carreteras y caminos de hierro regionales.

Tal generalidad sólo combinándose con otros artículos que refieren a la cooperación tecnológica e inversiones, del mismo título de cooperación económica, abriría la cooperación sobre el diseño de un nuevo sistema de transporte terrestre más efectivo, barato, económico e incluyente, que pudiera beneficiar no solo a las mercancías sino aun cumplir con la libre circulación de las personas. Generando a la vez facilitación al comercio y eliminando obstáculo a la expansión recíproca del comercio entre ambos continentes.

Las bases integracionistas que inspiraron la formación del Mercosur, han proporcionado herramientas de toda índole. El provecho de todas estas posibilidades coexistentes y retroalimentables entre sí, analizadas como unidad, permitirá reforzar y concebir un nuevo mapa regional de transporte terrestre, que asegure la LCP, bienes y mercancías.

Por otro lado de manera interna se ha cimentado el desarrollo que los derechos humanos –DDHH- en el seno del Mercosur. Su incidencia a la hora de diseñar esta política de transporte, resultan indudable, ante la imposibilidad de escindir el factor de producción del factor humano. El derecho a la familia, vida digna, trabajo, seguridad social, salud, etc. están intrínsecamente relacionados con la política de transporte. Si un ciudadano paraguayo, decide establecerse en Uruguay; ¿Podrá mantener sus lazos familiares; visitar asiduamente a su familia que ha quedado en su país de origen? ¿Tendrá los recursos suficientes, para que sus DDHH sean respetados por el proceso de integración? O simplemente perderá su pasado para iniciar una nueva vida… Una política regional de transportes que permita a los pueblos de la región conectarse y otorgue la garantía de poder acceder a ellos, garantizará sus DDHH, dentro de la región.

Con el correr del tiempo las fuentes legales de la libre circulación de personas –LCP-, se han consolidado a través de lo que conocemos como derecho originario, dado por lo tratados constitutivos y demás documentos internacionales y derecho derivado, dictado por los órganos de la organización regional integrativa. En nuestro caso, la fuente legal de la LCP, está directamente vinculada, a una política sólida en materia de transportes. Ha sido dada en derecho originario por sus textos fundacionales y en derecho derivado, establecido por toda la legislación dictada por los órganos MERCOSUR, en sus diferentes niveles. A través del crecimiento integracionista, lo comercial y económico incluye lo social.

El Mercosur tiene su origen legal en el TA, acuerdo-marco, muy reducido que solo pone de manifiesto lineamientos generales para llevar adelante el proceso de integración comercial. Organizando el método de trabajo a través de documentos anexos. De los cinco anexos al TA solo el V: los subgrupos de trabajo –SGT- del Grupo Mercado Común –GMC-, constituiría el motor de partida, para la construcción y progreso metamórfico de un regionalismo comercial a uno social. Ellos representan cada una de las políticas comerciales y sociales, que originalmente el Mercado ha dispuesto desarrollar, para lograr consolidar su primera etapa. Estos SGT, dependen directamente del órgano -GMC- constituido por los ministros de relaciones exteriores, los de economía y los bancos centrales de cada estado parte. Bajo la legislación anexa, los SGT tuvieron y tienen por función la “coordinación de las políticas macroeconómicas y sectoriales”. De los 10 SGT originales, el número 5 y 6 son exclusivamente responsables en materia de transportes terrestres y marítimos, respectivamente; ocupándose el n° 5 de transporte e infraestructura, en estrecha cohesión con los subgrupos n° 1, referente a asuntos comerciales y n° 10, responsable de la coordinación de políticas macroeconómicas.

A través de los años debieron establecerse los estudios, investigaciones, análisis de recursos existentes y necesarios, proyectos de diagramación y financiación, etc.; tendientes a consolidar y/o plasmar la progresión de la Política Social de transportes que el Mercado Común del Sur necesita. En la actualidad habiéndose consolidado ciertas premisas, muchas de las disposiciones legales y administrativas de órganos del MERCOSUR, como así también legislación nacional de sus miembros; exponen la solidez necesaria e ineludible, que invita al desarrollo activo, real, efectivo y sostenible del transporte de la región. La fuente legal LCP determinada en el TA, en los arts. 5 d y 8, en tanto aluden a la circulación de factores de producción y a los acuerdos en el marco de la ALADI, respectivamente, resultan indiscutibles, a pesar de que una persona es más que un factor de producción: trabajador, empresario, etc. [[6]](#footnote-6)

Fuentes legales dadas por el Instituto de Políticas para Derechos Humanos Mercosur –IPPDH- conjuntamente con Foro Especializado Migratorio –FEM- y la colaboración de la Organización Internacional de Migraciones –OIM-, han sido también diseñadas[[7]](#footnote-7). Han puesto en marcha un proyecto de promoción del derecho a la libre movilidad en el Mercado Común del Sur; a través del mejoramiento de capacidades estatales y mecanismos de integración regional; que aseguren la libre movilidad de personas y el acceso a derechos para los migrantes. Evidentemente uno de los mecanismos es la infraestructura que los traslade y con ello, la política Social de transporte regional encuentra su concepción, combinada a proyectos comerciales, de infraestructura y tecnología, donde la colaboración de expertos nacionales e internacionales debe ser bienvenida.

Los órganos del Mercosur, dentro de sus facultades han acertado en generar derecho derivado a través de decisiones, resoluciones, directivas, recomendaciones y otros documentos legales oficiales que han contribuido a la perspectiva de la Política de Transportes Regional –PTR-. Si el FEM ha puesto al servicio de los migrantes un digesto normativo, para asegurar el respeto de los DDHH de los ciudadanos del MERCOSUR; el transporte regional debe acompañarlos en tal migración. Las investigaciones y análisis del FEM intentan colaborar y funcionar como herramienta sintética sobre el volumen regulatorio, contribuyendo a la hora de diseñar un mapa de transporte regional genuino y sostenible, para uso comercial y social, garantizando la libre circulación[[8]](#footnote-8). El proyecto entre MERCOSUR y OIM en materia de cooperación técnica y operativa migratoria, lo ha gestionado el FEM. Pero el GMC ha previsto la posibilidad de trabajo de cualquier otro órgano del MERCOSUR, por lo que el subgrupo de cooperación técnica internacional y otros, poseen atribución legal para concretar el proyecto.

Allá por los años 2004 y siguientes un memorando sobre prestación de servicios, muy similar al de los acuerdos OMC, se puso en vigencia en el ámbito del Mercosur. Las cuatro categorías de servicios, con y sin desplazamiento de personas, iluminaron aún más el camino hacia una PTR y hasta sudamericano, considerando los países asociados al MERCOSUR y su pertenencia a la ALADI. Las decisiones del Consejo mercado Común –CMC- y demás legislación derivada han plasmado los cimientos[[9]](#footnote-9). Sobre esta base, el Mercosur trabajó en atenuar asimetrías vinculadas al transporte terrestre que, respondiendo a los mandatos del Protocolo de Ouro Preto –POP-, la Resolución Nº38/95 del GMC y la Recomendación Nº 3/97 del SGT Nº 5 "Transporte e Infraestructura"; había generado la resolución GMC n° 58/97 en fecha 13 de febrero de 1997: El tratamiento permanente por el SGT Nº 5, la identificando asimetrías del transporte internacional terrestre, con el fin de eliminar progresivamente efectos negativos de concurrencia para las empresas prestatarias del servicio.

Veinte años después, sobre la misma fuente del TA y el POP, la resolución n° 06/2017 GMC abre la puerta a la integración en materia de Política social de transportes regionales –PSTR-. Sobre la base de las disposiciones del Acuerdo de Alcance Parcial –ACC- sobre Transporte Internacional Terrestre –ATIT-; que luego aprobaran en la XVI Reunión de Ministros de Obras Públicas y Transporte del Cono Sur; determinando el interés público fundamental para la integración, el transporte terrestre[[10]](#footnote-10). Y sobre los acuerdos preexistentes del MERCOSUR y diferentes aspectos considerados en el marco regulatorio del ATIT; el 6 de mayo de 2017, el GMC resuelve finalmente Adoptarlo, como base fundamental de todas las negociaciones en materia de transporte terrestre entre los Estados Partes del MERCOSUR.[[11]](#footnote-11) Es decir el ATIT que es un ACC, emergente del artículo 14 del Tratado de Montevideo de 1980 –TM80-; resulta directamente aplicable como derecho derivado de la legislación Mercosur, obteniendo la oportunidad de diseñar la PSRT en este marco[[12]](#footnote-12).

El acuerdo expone la aplicación del mismo a pasajeros y carga, reglamentado la base del transporte por carretera y ferrocarril. Mercosur podrá ampliar derechos y utilización, en beneficio de los habitantes de la región, consolidando la libertad de circulación, migración y establecimiento, según sus propias necesidades.

Si el estudio del impacto de las migraciones en el marco del FEM, ha plasmado con su trabajo el análisis y desarrollo de proyectos de normas y/o acuerdos a nivel regional; Si la ALADI brinda desarrollo sobre transporte regional desde antes de la existencia del Mercosur; si la UE colabora permanentemente en proyectos de alta tecnología; y si el Mercosur ha superado la etapa inicial de integración comercial y arancelaria, habiéndose abierto hacia las políticas sociales. La legislación consolidada durante los últimos 26 años sobre las bases integracionistas y fuentes legales están listas para comenzar a caminar y desplazarse…

Lo que debe proyectarse estaría estructurado sobre dos ejes principales; el primero es el marco jurídico para sostener una política social de transporte regional – PSTR-; el segundo reposa sobre la necesidad social de trabajo genuino, la voluntad política conjunta implicando todas las herramientas y colaboraciones para lograrlo. Así en lo que respecta al primer eje y dejando de lado el transporte marítimo y aéreo; por cuanto el primero se ocupa en su mayoría de mercancías y el segundo proporciona solo servicios a una parte determinada de la población, por costos altos e inutilidad según condiciones meteorológicas; el transporte terrestre es el más accesible para la población masiva y el que menor costo debería insumir. Si el ATIT ha puesto en vigencia las bases reglamentarias para desarrollar el transporte terrestre; es ahora responsabilidad de las naciones del bloque, poner manos a la obra para diseñar la puesta en marcha de la política social de transporte -PST, que la concrete.

Recorriendo la región, su infraestructura demuestra un menoscabo importante. Ausencia de la misma y falta de voluntad para proyectar un crecimiento sostenible y a largo plazo. Las rutas carreteras y caminos de hierro, señalan la necesidad imperiosa de recomenzar un diseño a gran escala, permitiendo rutas mejores, más amplias, seguras y a bajo costo, accesibles a todos los individuos. La vastedad de la región, el inmenso territorio que representa, indica la inexorable exigencia de trasporte terrestre alternativo, más veloz y seguro que los automotores. La distancia existente entre Ushuaia y Asunción de 3405 kilómetros aproximadamente, permitiría ser recorrida en 10 horas si existiera un ferrocarril a gran velocidad.

Socialmente, los estudios realizados por los Ministerios del Interior de los países miembros del MERCOSUR y sus asociados en materia migratoria y de desplazamiento; permiten determinar los flujos y rutas utilizadas con mayor afluencia. Sobre estas bases, teniendo expresa consideración del Acuerdo de Recife, dado por la Decisión CMC Nº 4/00, posibilitando la creación de los Controles Integrados de Frontera, que lograra unificar los controles de salida y de entrada en una sola área; resulta certero del tráfico fronterizo y la simplificación y agilización del procedimiento[[13]](#footnote-13). Desde el conjunto de estas disposiciones puede enmarcarse nuestra PSTR.

Luego, adentrándonos directamente en el segundo eje señalado, la necesidad social de trabajo genuino con voluntad política conjunta y herramientas y colaboraciones para la materialización de la política; no podemos dejar de lado el ATIT. Este acuerdo ha abierto el trabajo de sus órganos en materia de PT, debido a la urgencia en atender el desplazamiento e intercambio migratorio, para garantizar los principios de los valores democráticos y de respeto de los DDHH. Vemos las dimensiones a las que estamos expuestos. Si la pregunta era: ¿cómo comerciamos, si no tenemos caminos para comunicarnos? Ahora será ¿Cómo conservo y visito a mi familia asiduamente?; ¿Cómo me desplazo dignamente? ¿Cómo circulo accesiblemente? ¿Cuantos días me llevará desplazarme por tierra desde alguna ciudad del interior de Rio Negro, Argentina, hasta alguna otra ciudad del interior de Paraguay, de Uruguay, de Brasil, Venezuela, Bolivia, etc.? ¿Podré hacerlo con toda mi familia? ¿Estaré contribuyendo a un desarrollo sostenible?...

La población en general no accede a cubrir los costos de carreteras. Los ferrocarriles han permitido masivamente a las familias, desplazarse. La actualidad de nuestras rutas y caminos de hierro, reconocen la pérdida del derecho a la familia. Los hijos de los migrantes, no acceden a conocer a sus abuelos, primos, tíos, etc. o bien pierden sus vínculos, por la distancia. No existe posibilidad de asiduidad de viajes, por sus costos y sus largas duraciones. La única solución en esta materia son los ferrocarriles, que alcanzando los 300 km/hora, lo permitirían. Históricamente, la construcción de caminos ha sido la manera de integración de los pueblos por excelencia[[14]](#footnote-14). Si bien a través de un teléfono móvil puede confeccionarse un negocio, existe una necesidad fáctica de comunicación vial para envío de la mercancía o perfeccionamiento del servicio. Pues las personas para poder desplazarse, deben saber que podrán retornar, sin perder sus raíces. Si telefónicamente no puede consumarse el negocio; el respeto de sus DDHH y de los valores democráticos del Mercosur solo se garantizarán, si el migrante posee la libertad de circular de manera completa, genuina y concreta; a través de los medios implementados por la PST. Si los bienes y factores de producción necesitan desplazarte espacialmente; incluso para la LCP y trabajadores, necesitamos buenos caminos y especialmente caminos de hierro para transporte masivo con costos mínimos, no solo de personas, sino aun de bienes y hasta servicios. Ya que los canales de tráfico son la base del comercio y de la LC. Consecutivamente los valores democráticos, respetan el medio ambiente. Los ferrocarriles de alta velocidad, resultan el medio de transporte terrestre más adecuado para los costos ambientales. El mapa vial, en razón del carácter intergubernamental del Mercosur, debe ser diseñado por cada país, respecto de sus rutas de tráficos más amplios. Para luego condensarlos en el Mercosur, con una propuesta de servicios multimodales de transbordo fronterizo, tal vez sobre la base de los principios del Acuerdo de Recife y sus adaptaciones.

Uniendo sus rutas y caminos de hierro, el Mercosur, no solo auspiciará la construcción genuina de una policita social de transporte, sino que se consagrará la LC del TA. Los ferrocarriles deben conectar al bloque, con el objetivo de expandirse al resto de América Latina: meta de la PSTR y verdadera conquista integracionista en términos de servicios. Por su parte las carreteras deben llevar cuatro carriles mínimos.

Este arduo trabajo requiere indefectiblemente voluntad política y continuidad para lograr objetivos sólidos y concretos. Comparando la gestación y crecimiento del Mercosur, la acción administrativa es importante, pero si no iniciamos las obras, el Mercosur no crecerá. Los documentos consagraran esperanzas y letras muertas. En este sentido, los responsables políticos de los países del Mercosur, deben apuntar al pragmatismo de medidas necesarias para el desarrollo sostenible.

Los países miembros no solo poseen recursos de todo tipo, especialmente humanos, capaces de enfrentar la puesta en marcha de esta PSTR. Si no que aun cuentan con la motivación y colaboración de agentes externos auspiciantes y de apoyo técnico a la región. Solo es necesario reflexionar y administrar estos recursos de manera eficiente y efectiva. Como consecuencia valoraran los principios del MERCOSUR, respetando los DDHH, a la sociedad y el estado de derecho, a la democracia y los mandatos legales del derecho originario.

## Conclusión



A modo de conclusión abriremos dos caminos de respuesta efectiva al trabajo realizado. En primer término, si las cosas están bien hechas se habrá cumplido con el mandato del TA y el crecimiento económico y regional conjunto. Luego veremos que la efectividad de la política habrá sido plasmada a través de los individuos.

En este orden el TA nos ha propuesto en 1991, líneas directrices para el diseño de un proceso integracionista. En su marco la PSTR es parte importantísima y se encuentra en su punto de inflexión para iniciarse. El cumplimiento del art. 14 del acuerdo de cooperación entre Mercosur y Europa, plasmado en el diseño de una red de transporte terrestre, colabora con el diseño del ATIT de 1990; hoy legislación derivada de Mercosur. Si bien incipientes, el paso de los años y las diversas actividades colindantes, los reactivaron proporcionando parámetros para una nueva perspectiva de crecimiento económico.

Por un lado, al ejecutarse el proyecto de diseño de la PSTR, abrirá un sinfín de nuevas oportunidades comerciales, profesionales, económicas, financieras, etc. Que luego al ser plasmado, asegurará la existencia de crecimiento sostenido en favor de nuevas generaciones. La posibilidad para un comerciante argentino de una PYME, con sede en Chubut, de viajar hasta Tacuarembó, para exponer por ejemplo, la calidad de su lana. O la oportunidad de un ciudadano de Salvador de Bahía, de reunirse con un productor de Encarnación en Paraguay, luego de un viaje de 9 horas, en un tren de alta velocidad nocturno. Como la necesidad de los hijos adolescentes, de una familia migrante Paraguaya, con residencia en Buenos Aires, de visitar a sus primos y tíos en su país de origen, viajando por seis horas en un ferrocarril. O la oportunidad de venezolanos, bolivianos y chilenos de utilizar nuestros transportes, para desplazarse territorialmente por toda la región, son algunos ejemplos. Elevados a niveles masivos de población, no solo permitirán el incremento de los ingresos de cada uno de los países, sino la posibilidad auténtica del aumento y evolución de la integración en la región. Al mismo tiempo, esta apertura circulatoria tentará a los extranjeros, que al ver sus nuevas posibilidades, reflexionaran en venir a nuestra región. Generará una expansión intra y extra Mercosur, el habilitar estos caminos de circulación y al alcance de todos.

Ahora, nuevas formas de comercio serán concebidas y la migración fluirá más adecuadamente, incrementándose en la medida en que los derechos de las personas encuentren lugar. Una política social sólida en materia de transporte regional terrestre, permitirá a las familias permanecer físicamente unidas; a los comerciantes desarrollar sus negocios con mayor efectividad y menores costos; a los trabajadores desplazarse intercambiando sus lugares de trabajo; a los prestadores de servicios incrementar y ampliar el contenido de los mismos. Y a la región estar verdaderamente conectada y funcionar como un modelo de integración con crecimiento sostenido, comercial, económica y socialmente.

En segundo término y respondiendo a la efectividad de la política llevada adelante, las nuevas generaciones serán protagonistas y testigos de la PSTR del Mercosur. ¿Podremos tomar un tren en Punta del Este, que transborde en Paso de los Libres y amanecer en Salta o Asunción? ¿Y transbordar en la frontera, continuando hacia Bolivia; o llegar al norte del Paraguay, donde habita la familia, para celebrar las fiestas de fin de año? Todo dependerá del trabajo llevado adelante, de manera efectiva por las autoridades que han recibido este legado.

Pero también, del control que los individuos y habitantes de la región, en base a su propia formación ética y ciudadana, ejerzan frente a sus mandatarios políticos y administrativos. La construcción de un proceso de integración es tarea de todos y es un trabajo cotidiano. No debe confundirse con un proceso migratorio, sino que debe entenderse como un conjunto de aspectos convergentes, del cual la migración es parte. Debe atenderse por etapas, no resultando posible acabarlo de manera lineal y directa. Existirán muchísimas trabas, pero la conjunción de las voluntades, puestas al servicio del desarrollo, permitirá la concreción de los objetivos. La partida es el proyecto, la conclusión es el ejercicio pleno de los derechos, emergentes del proceso de integración del Mercosur, por sus habitantes haciendo efectivo uso de PSTR.

## Bibliografía

### Documentos y Normativa.

AAP/A14TM/ Nº 3. (1990, enero, 1). Acuerdo sobre transporte internacional terrestre –ATIT- suscripto en el marco de la ALADI entre Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay.

Acuerdo Marco Interregional de Cooperación, (1995, diciembre, 15). Acuerdo Marco Interregional de Cooperación entre la Comunidad Europea y sus Estados Miembros, por una parte, y el Mercado Común del Sur y sus Estados Partes, por otra. Madrid.

ALADI (CJ. 18)24, (2001, mayo, 10). Reuniones de consulta y evaluación de jefes de Representación *Proceso de Integración regional y su relacionamiento externo con el ALCA, OMC y otros* (tema 4); Expositores Lacarte Muro, J. A., Zelada Castedo, A.

ALADI/SEC/estudio133, (2001, octubre, 4). *Evolución del proceso de integración regional durante el año 2000.*

Assemblée Nationale Française, onzième législature n° 1386. (1999, febrero, 11). *Les relations économiques transatlantiques à l’épreuve de la mondialisation.* Reporte de información de la Délégation pour l’UE sur. Presentado por M. Jean Claude Lefort. Paris.

Assemblée Nationale Française, onzième législature n° 1721. (1999, junio, 17). *Les relations entre l’UE et le Mercosur.* Reporte de información de la Délégation pour l’UE. Presentado por M. Alain Barrea. Paris.

Assemblée Nationale Française, onzième législature n° 3351. (2001, octubre, 19). *La dimension parlementaire des négociations commerciales multilatérales et la préparation de la rencontre parlementaire de Doha.* Reporte de información de la Délégation de l’Assemblée Nationale pour l’UE, presentado por Mme. Marre, Béatrice. Paris.

CJCE. (1971, marzo, 31). Sentencia ‘AETR’, Acuerdo Europeo sobre los transportes por rutas. Comisión c/ Consejo del 31 de marzo de 1971, aff. 22/70. Repertorio página 263.

CJCE. Sentencia ‘Bosman’ (1995, diciembre, 15). Union Royale Belge des Sociétés de Football association ASBL e.a. c/Jean-Marc Bosman C-415/93.

COM.TD/W/497 (1992, agosto, 10). Southern Common Market. Statement by Ambassador F. Peña, representative of Argentina. Committee on trade and development; 72nd session of 13th July 1992.

MTN.INF/19 (1995, abril, 5). *«List & Index of Uruguay Round Documents issued in 1994»*. Lista de documentos de la ronda Uruguay.

OMC. (2000, 2001, 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012). Reportes anuales.

OMC. (2008, 2009, 2010, 2011, 2012). Reporte anual sobre comercio mundial.

OMC-GATT L-6985 (1992, marzo, 5). Notificación de la ALADI al GATT sobre la firma del Tratado de Asunción y la cláusula de habilitación.

OMC-GATT L-7044 (1992, Julio, 9). Notificación de la creación del Mercosur por sus EM.

OMC-GATT L-7370 add.1 (1994, enero, 18). Comunicación presentada por la delegación permanente de Uruguay a nombre de los firmantes del acuerdo relativo al Mercosur.

Parlamento Europeo. (2000, octubre, 12). Reporte Final AS-0289/2000. (documento de sesión) Rapport sur la constitutionnalisation des traités. [2000/2160 (INI)].

Reporte General de la UE. (2001 y 2002). VI Rôle de l’Union dans le Monde. Section 3 Politique Commerciale Commune. Páginas 299- 311 y 317-330 respectivamente.

Tratado para la constitución de un mercado común entre la República Argentina, La República Federativa Del Brasil, La República Del Paraguay Y La República Oriental Del Uruguay. (1991, marzo, 26). Llamado *Tratado de Asunción*, firmado en Asunción, Paraguay.

*Tratado sobre la Unión Europea* (2010) JOUE C 83, 30 marzo 2010 n° Celex 12010M/TXT.

WT/COMTD/1 serie de documentos: Add. 2/Add. 4/Add. 5-rev.1/Add. 9/Add. 12/Add. 15/Add. 17 *Mercado Común del sur*, Informaciones presentadas por las partes. Addendum.

WT/COMTD/1/Add.1 (1995, mayo, 2). *Acuerdo relativo al Mercado Común du Sur. Comunicación presentada por la Misión permanente de Paraguay a nombre de los firmantes del acuerdo relativo al Mercosur.* Protocolo adicional TA: *«Protocolo de Ouro Preto»*.

WT/COMTD/1/Add.14. (1997, diciembre, 15). *Mercado Común del sur*. Información presentada por las partes. Addendum.

WT/COMTD/1/Add.4/Rev.1 (1997, abril, 11). *Acuerdo relativo al Mercado Común du Sur.* actualización. Preguntas y respuestas-Revisión.

WT/COMTD/7. (1996, septiembre, 30). *«ALADI. Informations sur l'application par ces pays des dispositions concernant la Clause d'habilitation»*, periodo 1993-1994 y 1991-1992.

WT/COMTD/80. (2013, enero, 21). *Clause D'habilitation Du GATT.* Informaciones relativas a medidas acordadas entre los países miembros de ALADI según TM80.

WT/COMTD/81. (2012, diciembre, 18). *Reporte Bianual a la OMC.* Informaciones relativas a medidas acordadas entre los países miembros de ALADI según TM80.

WT/GC/W/297 (99-3322). (1999, agosto, 5). Documento OMC. CG. *Préparation De La CM De 1999.* Approche des CE concernant le renforcement des capacités et la cohérence dans l'élaboration des politiques économiques au niveau mondial. Communication des CE.

WT/REG238/1. (2008, mayo, 9). *Présentation factuelle. Protocole de Montevideo sur le Commerce de services dans le Mercosur. Rapport du Secrétariat.* OEPC.

WT/TPR/G/245. (2011, marzo, 30). *Examen des Politiques Commerciales. Rapport du Gouvernement du Paraguay*.

WT/TPR/G/263. (2012, marzo, 21). *Examen des Politiques Commerciales. Rapport du Gouvernement de l‘Uruguay.*

WT/TPR/G/277. (2013, febrero, 13). *Examen des politiques Commerciales Rapport de l’Argentine.* OEPC.

WT/TPR/G/283. (2013, mayo, 17). *Examen des Politiques Commerciales. Rapport du gouvernement du BRÉSIL.*

WT/TPR/S/136 (04-2591). (2004, junio, 23). *Examen Des Politiques Commerciales des Communautés Européennes.* Rapport du Secrétariat. Organe d'examen des politiques commerciales.

WT/TPR/S/212. (2009, febrero, 2). *Examen des Politiques Commerciales. Rapport du gouvernement du BRÉSIL.*

WT/TPR/S/245/Rev.1. (2011, mayo, 16). *Examen des Politiques Commerciales. Rapport du Secrétariat pour le Paraguay- Révision*.

WT/TPR/S/263/Rev.1. (2012, mayo, 9). *Examen des Politiques Commerciales. Rapport du Secrétariat pour l‘Uruguay- Révision*.

WT/TPR/S/277. (2013, febrero, 13). *Examen des Politiques Commerciales. Rapport du Secrétariat pour l‘Argentine*.

WT/TPR/S/283. (2013, mayo, 17). *Examen des Politiques Commerciales. Rapport du Secrétariat pour le Brésil*.

ACTA DE ALVORADA. (1988, abril, 6). Firmado en Brasilia, por los Presidentes de la República Argentina, de la República Federativa del Brasil y la República Oriental del Uruguay, sobre la incorporación de este último al proceso de integración para la constitución de un Mercado Común.

ACTA DE BUENOS AIRES. (1990, julio, 6). *Puesta en marcha de trabajos para la constitución del Mercado Común al 31 de diciembre de 1994*.

Acta para la Integración Argentina-BrasileÑA. (1986, julio, 29). *Programa de Intercambio y Cooperación Económica, entre Argentina y Brasil* (PICE).

ALALC/CM/RESOLUCIÓN N°1, N°2, N° 3 y n° 6. (1980, agosto, 12). *Revisión de los Compromisos derivados de la liberación del Tratado de Montevideo; Acuerdos de Alcance Parcia*; Apertura de Mercados en favor de los países de menor desarrollo económico relativo; *Categorías de Países respectivamente*.

ATA XIX. (2000, diciembre, 4). Reunión del grupo Ad-hoc, relacionamiento externo Mercosur –OMC.

Convención de Viena sobre derecho e interpretación de los Tratados de 1969. Hecha en Viena el 23 de mayo de 1969 y en vigor desde el 27 de enero de 1980. UN *Treaties,* vol. 1155, p. 331.

Decisión N° 12/98 del Consejo Mercado Común. Aprobación del Protocolo de Montevideo sobre el comercio de servicios del Mercosur.

Decisión N° 13/97 del Consejo Mercado Común. Protocolo de Montevideo sobre el comercio de servicios del Mercosur.

Decisión N° 17/98 del Consejo Mercado Común.

Decisión Nº 9/94 del Consejo del Mercado Común. Comisión de Comercio del Mercosur. Creación, estructura, funcionamiento.

Declaración du Foz do Iguazu. (1985, diciembre, 30). Firmada entre la República Argentina et la Republique Federativa del Brasil.

Diario Oficial n° L 069 (1996, marzo, 19) *Acuerdo marco interregional de cooperación entre la Comunidad Europea y sus Estados miembros, por una parte, y el Mercado Común del Sur y sus Estados partes, por otra - Declaración conjunta sobre el diálogo político entre la Unión Europea y el Mercosur*. p. 0004 – 0022 L 112 29/04/1999 P. 0066.

GATT. L/4903. (1979, noviembre, 28- 1979, diciembre, 3). *Differential and more favorable treatment reciprocity and fuller participation of developing countries» (Clause d’Habilitation).*

GATT. L/5342. (1982, Julio, 1). *Latin-American Integration Association.* Notificación del Tratado de Montevideo de 1980 al GATT47.

GATT. L/6737. (1990, octubre, 12). *Informe presentado por los Estados miembros del Grupo Andino de conformidad con la Cláusula de Habilitación.* CCDE; GATT47.

GATT. L/6985. (1992, marzo, 5). *ALADI- communication sur mesures convenues entre les Pays membres de l’ALADI en 1991*. (Archive OMC-GATT).

GATT. L/7029. (1992, junio, 5). *Southern Common Market (MERCOSUR). Request by the United States for notification under article XXIV and for the establishment of a Worthing party.* Notification sous l’article XXIV du GATT47. Document du Conseil GATT (archive OMC-GATT).

GATT. L/7044. (1992, Julio, 9). *Marché Commun du Sud (MERCOSUR). Notification de la signature du Traité d’Asunción.* GATT (archivo OMC-GATT).

GATT. L/7370. (1994, enero, 18). *Accord Relatif au Marché Commun du Sud (MERCOSUR)* Communication présentée par la Mission Permanente de l’Uruguay au nom des signataires.Addendum. GATT (archive OMC-GATT).

GATT/AIR/3545. (1994, enero, 21). *Acuerdo relativo al Mercado Común del Sur (MERCOSUR)*. CCDE; Soixante-quatorzième session, tenue le 28 mai 1993.

Mercosur/CMC/Dec. Nº 5/95: Negociaciones con la Unión Europea.

Protocole de Olivos sobre solución de controversias. (2002, febrero, 18).

Protocole de Ouro Preto sobre la estructura Institucional del Mercosur. (1994, diciembre, 17).

Recomendación Nº 3/97 del SGT Nº 5 "Transporte e Infraestructura".

Resolución GMC n° 58/97.(1997, febrero, 13).

Resolución Nº 20/95 del Grupo Mercado Común. Estructura del Grupo Mercado Común.

Resolución Nº 34/95 del Grupo Mercado Común. Constitución del Grupo ad-hoc. Relacionamiento externo.

Resolución Nº38/95 del GMC.

Tratado De Integración, Cooperación Y Desarrollo Entre La República Argentina Y La República Federativa Del Brasil. (1988, noviembre, 29). Buenos Aires.

Tratado de la Alianza contra el Paraguay,- de la Triple Alianza- firmado por la República Argentina, el Imperio del Brasil y la República Oriental del Uruguay, (1865, mayo, 1). Paris: Imprimerie de Dubuisson et Ca. Rue Cóq-Héron 5.

Tratado de Montevideo de 1980 constituyente de la ALADI. (1980, agosto, 12). Montevideo, Uruguay.

### Textos.

Abreu Bonilla, S.[[15]](#footnote-15) (1996, julio). La Articulación Interna y Externa de la Unión Aduanera del Mercosur: Regímenes de Asociación, Acuerdos Regionales y Sistema Multilateral del Comercio. Ponencia preparada para el seminario taller «Estrategias de articulación y reforzamiento de las capacidades de gestión de una Unión Aduanera: Opciones para el Mercosur»; CEFIR, Montevideo Uruguay.

Bernal Meza, R. (2000). Sistema Mundial Y Mercosur. Globalización Regionalismo Y Políticas Exteriores Comparadas. Buenos Aires: Grupo Editor Latinoamericano y Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Buenos Aires, 480 páginas; ISBN 95-694-622-1.

Bresser Pereira, C., Thorstensen, V. (1995). Del Mercosur a la Integración Americana. La liberalización del comercio en el hemisferio occidental. BID-CEPAL.

Caimi, G. B. (1999). Mercosur, une Expérience d’Union Douanière, Paris : Biblioteca Cujas, PPN049055720; 000215797. 126 páginas.

Caimi, G. B. (2006). Accords de la Region. Inédito.

Caimi, G. B. (2007). International Humanitarian Law. Inédito.

Cebada Romero, A. (2002). La Organización Mundial del Comercio y la Unión Europea. Madrid: La Ley, biblioteca del derecho de los Negocios.

Constantinesco, V., Kovar, R., Jacqué, J-P. (Dir/s.). (1992). Traité instituant la CEE: Commentaire Article par Article. Paris: Económica.

Curtin, D. (1998). Operation and Human Rights Protection: Building the Trellis and Training the wine. Milan: en Scritti Mancini.

Dromi San Martino, L. (1er año). El Mercosur y el Derecho internacional de Comercio. Economía Globalizada y Mercosur, Vol. 1, 137-164.

Dubouis, L., Gueydan, C. (2002). Les Grandes Textes du Droit de l’Union Européenne. Tomo 1, Traités-Institutions-Ordre juridique. Paris: Grandes textos, Dalloz.

Dutheil de la Rochère, J. (1999, Julio). Quelle Limite pour la Mondialisation du Droit. Mondialisation et Régionalisation. La Mondialisation du Droit. Coloquio internacional en Dijón. Paris.

Economie des échanges. (2000, junio). Environnement, Développement et Commerce Multilatéral. L’OMC et le Développement Durable». En Les Notes Bleues de Bercy. N° 185, 1-8.

Esposito, C. (1999). La Organización Mundial de Comercio y los Particulares. The WTO and Private Persons. Madrid: Dykinson.

Esposito, C. (2000). El Mercosur entre el Regionalismo y el Multilateralismo. Revista electrónica de estudios internacionales. 1-13. www.reei.org

Estoup, L. A., Fernandez Reyes, J. (2001). Derecho Vigente Del Mercosur. Buenos Aires: La Ley.

Faria, W. R[[16]](#footnote-16). (1996, julio). El Impacto de la Normativa Común en los Países Miembros del Mercosur. Ponencia preparada para el seminario taller Estrategias de articulación y reforzamiento de las capacidades de gestión de una Unión Aduanera: Opciones para el Mercosur. CEFIR, Montevideo.

Freeland Lopez Lecube, A. (1996). Manual De Derecho Comunitario. Análisis Comparativo De La UE Y El Mercosur. Buenos Aires: editorial Abaco de Rodolfo Depalma.

García Ghirelli, J. (2000). Tratados Y Documentos Internacionales. Buenos Aires: Zavalía.

Hillcoat, G. (2000, agosto). El Relacionamiento Externo del Mercosur: Avances y Perspectivas». En Cátedras Magistrales II. República Dominicana, Secretaría de Estado de Relaciones Exteriores Escuela Diplomática y Consular. 1era Edición, 73-90. Santo domingo: Editora Mediabyte SA. .

Hodara, I[[17]](#footnote-17). (1996, julio). La Articulación Interna y Externa de la Unión Aduanera del Mercosur: Aspectos Seleccionados. Ponencia preparada para el seminario taller Estrategias de articulación y reforzamiento de las capacidades de gestión de una Unión Aduanera: Opciones para el Mercosur. CEFIR, Montevideo.

Hummer, W., Prager, D. (1998). GATT, ALADI y NAFTA Pertenencia Simultánea a Diferentes Procesos de Integración. Buenos Aires: Editorial Ciudad Argentina.

IADB. (2002, mayo). Integration and Trade in the Americas. Special Issue on Latin American and Caribbean Economic Relations with the European Union. Department of Integration and Regional Programs Division of Integration, Trade and Hemispheric Issues. Institute for the Integration of Latin America and the Caribbean Statistics and Quantitative Analysis Unit.

Krieger-Krynicki, A. (1997). La Politique de l’OMC en Faveur des Pays en Développement et des Pays Moins Avancés, Les Perspectives d’Avenir de l’OMC in L'OMC: Structures Juridiques et Politiques de Négociation. IV, 147-155. Paris: Vuibert.

Lazzari, G., Simonetta, M. (1999, Julio-septiembre). Instrumentos de Resguardo Comercial para un Regionalismo Abierto. El Caso del Mercosur. Contribuciones 3/1999. CIEDLA Año XVI n° 3 (63).

Mackay, D. R[[18]](#footnote-18). (2002, junio). Challenges Confronting the Free Trade Area of the Americas.

Makuc, A., Duhalde, G., Rozemberg, R. (2015, agosto). La Negociación MERCOSUR-Unión Europea a Veinte Años del Acuerdo Marco de Cooperación: Quo Vadis?”. Nota técnica nº IDB-TN-841. (INTAL), Sector de Integración y Comercio (INT).

Moore, M. (2000, noviembre). La Globalización Del Regionalismo, Una Función Nueva Para El Mercosur En El Sistema Multilateral De Comercio. Buenos Aires: WTO noticias, discursos (BID-INTAL).

Moussis, N. (2001). Théorie de l’Intégration: les Politiques Communes comme Fondement de l’Intégration Multinationale. RMCUE: 451, 536-545.

O’Keefe, T. A. (2003). A Resurgent Mercosur: Confronting Economic Crises and Negociating Trade Agreements. In the North-South Agenda, papers sixty. Miami: The Dante B. Fascell, North-South Center, University of Miami.

Pillinini, M.[[19]](#footnote-19) (1996, Julio). La Estructura Externa de una Unión Aduanera, Los Acuerdos Regionales y el Sistema Multilateral de Comercio. Ponencia preparada para el seminario taller Estrategias de articulación y reforzamiento de las capacidades de gestión de una Unión Aduanera: Opciones para el Mercosur. CEFIR, Montevideo.

Pueyo Losa, J., Rey Caro, E. J. (1999). Mercosur Nuevos Ámbitos Y Perspectivas En El Desarrollo Del Proceso De Integración. 1ª Ed. Vol 1, ISBN: 987-507-182-X. Buenos Aires: Editorial Ciudad Argentina.

Rowat M., Lubrano, M., Porrata, R. Jr. (1997, septiembre). Competition policy and MERCOSUR. World Bank technical paper; no. WTP 385. Washington, D.C.: The World Bank.

Ruiz, M. J. (2000. mayo). Mercosur y la Organización Mundial del comercio (OMC). Mercosur. Su impacto legal, administrativo y financiero en la Argentina». En Colección estudios internacionales. 147 a 164. Grupo editor latinoamericano.

Sinapsis. (1999, julio). Conflictos Mercosur. Julio 1999, 4to año n° 45.

Sinapsis. (1999, mayo-junio). Reunión XXXVI de la Comisión de Comercio del Mercosur. Mercosur Newsletter, 2da Sección. 4to año n° 47.

Sinapsis. (1999, septiembre). Conflictos Tributarios en la OMC y el Mercosur. Mercosur Newsletter, 4to año n° 45.

USAL. (2000). Mercosur, América Latina, Integración Económica. En Revista del Derecho internacional y del Mercosur. Buenos Aires: La Ley.

UZAL, M. E. (1998). El Mercosur en el camino de la Integración. En R.D.C.O. Revista del Derecho Comercial y de las Obligaciones. Cuaderno 8 separata. Buenos Aires: Ed. Depalma La Ley.

### Sitios web.

* http://www.aladi.org/sitioALADI/acuerdos.html
* http://www.ippdh.mercosur.int
* http://www.mercosur.int/innovaportal/v/4059/2/innova.front/normativa-y-documentos-oficiales
* http://www.migraciones.gov.ar/foro\_migratorio/
* http://www.mre.gov.py/tratados/public\_web/ConsultaMercosur.aspx
* https://eur-lex.europa.eu
* https://www.comunidadandina.org
* https://www.embassy.org/uruguay
* https://www.europa.eu.int
* https://www.europe.eu.int/Eclas
* https://www.FAO.org
* https://www.infoleg.gov.ar
* https://www.iom.int/es
* https://www.mercosur.int
* https://www.mre.gov.br
* https://www.mrecic.gov.ar
* https://www.sice.oas.org
* https://www.un.org
* https://www.unic.org.ar
* https://www.wto.org

### Glosario.

ALADI Asociación Latinoamericana de la Integración.

ALALC Asociación Latinoamericana para el Libre Comercio.

ALCA Acuerdo de libre comercio de las américas.

BID Banco Interamericano de Desarrollo.

BIRD Banco Mundial

CAUCE Convenio Argentino-Uruguayo de Cooperación Económica (Mercosur).

CCI Centro de Comercio internacional (CNUCED-OMC).

CCM Comisión de Comercio del Mercosur.

CEE Comunidad Económica Europea.

CMC Consejo del Mercado Común (Mercosur).

CNUDCI Comisión de Naciones Unidas para el Derecho Comercial International.

FAO Food and Agriculture Organization.

FAO Organización de Naciones Unidas para Alimentos y Agricultura.

FEM Instituto de Políticas Públicas en Derechos Humanos Mercosur

GMC Grupo del Mercado Común (Mercosur).

IPPDH Foro Especializado Migratorio de Mercosur

IRU Unión International de Transportes de carreteras.

ISO International Organization for Standarisarion.

LCM Libre circulación de mercaderías.

LCP Libre circulación de personas.

LCT Libre circulación de trabajadores.

MERCOSUR Mercado Común del Sur.

NCM Nomenclatura Común Mercosur.

OCDE Organización para la Cooperación y Desarrollo.

OCTI Oficina Central de Transportes Internacionales Ferroviarios.

OIC Organización Internacional de Commerce.

OIM Organización Internacional para las Migraciones

OMC Organización Mundial de Comercio.

ONU Organización de Naciones Unidas.

PEC Protocolo de Expansión Comercial del Mercosur.

PICE Programa de Intercambio y Cooperación Económica del Mercosur.

PNUD Programa de Naciones Unidas para el desarrollo.

PO Protocolo de Olivos del Mercosur

POP Protocole de Ouro Preto del Mercosur.

PVD Países en vías de desarrollo.

SM Secretaría del Mercosur.(SAM).

ST Subgrupos de trabajo del GMC.

TA Tratado de Asunción.

TCE Tratado sobre la Comunidad Europea.

TL Tratado de Lisboa.

TM80 Tratado de Montevideo de 1980.

TPRM Tribunal Permanente de Revisión del Mercosur.

TUE Tratado sobre la Unión Europea.

UE Unión Europea.

UNESCO Organización de Naciones Unidas para la educación, la ciencia y la cultura.

ZLC Zona de libre comercio.

Corregido en Buenos Aires el 10 de octubre de 2019 sobre la versión original del 6 de junio de 2018. Gabriela Beatriz Caimi

1. El General Agreement on Tariffs and Trade –GATT-, firmado en 1947 por los acuerdos de Bretton Woods, fue sucedido en 1995 por la Organización Mundial de Comercio: OMC, documentos GATT47, artículo XXIV y cláusula de Habilitación de 1979, según ronda Tokyo. Decisión del 28 de noviembre de 1979; documento OMC: L/4903. ALADI: Asociación Latinoamericana de Integración, Tratado de Montevideo de 1980, sucesora de ALALC: Asociación Latinoamericana de Libre Comercio, tratado de Montevideo de 1960. Ver Caimi Gabriela Beatriz. (199, mayo). “Le Mercosur, une Expérience d’Union Douanière”. Memoria, Biblioteca Cujas, Paris, Francia. FCI/04905570, 126 páginas. Primera parte, capítulos 1 y 2. [↑](#footnote-ref-1)
2. El Tratado de Roma de 1957 – CEE- y sus modificatorios, que han alcanzado la madurez con el Tratado de Lisboa firmado en diciembre de 2007; ha perpetuado a través de más de medio siglo, un modelo integracionista de naciones, que ha alcanzado el nivel más óptimo del planeta, desarrollando todo tipo de políticas comunes y de cooperación reforzada, respetando libertades fundamentales, valores democráticos, gubernamentales, supranacionales y albergando la más amplia diversidad cultural y social. [↑](#footnote-ref-2)
3. UE, ver Tratados CECA, CE, EURATOM, PARIS, ROMA, MAASTRICH, AMSTERDAM, NIZA, LISBOA, entre otros. En el marco de estos tratados la UE ha desarrollado y mejorado sus políticas socioeconómicas, a saber: Política agrícola común –PAC-, Política comercial común –PCC-, Política de transportes –PT-, Política exterior y de seguridad común –PESC-, etc. [↑](#footnote-ref-3)
4. El Acuerdo entre UE y los países del Mercosur, llamado “Acuerdo Marco Interregional de Cooperación”, firmado en Madrid, España el 15 de diciembre de 1995; establece como OBJETIVOS, PRINCIPIOS Y ÁMBITO DE APLICACIÓN en su primer artículo los Fundamento de la cooperación: *“El respeto de los principios democráticos y de los Derechos Humanos fundamentales, tal y como se enuncian en la Declaración Universal de Derechos Humanos, inspira las políticas internas e internacionales de las Partes y constituye un elemento esencial del presente Acuerdo.”* Y en su segundo artículo, los Objetivos y ámbitos de aplicación: *“1. El presente Acuerdo tiene por objeto el fortalecimiento de las relaciones existentes entre las Partes, y la preparación de las condiciones para la creación de una Asociación Interregional. 2. Para el cumplimiento de dicho objeto este Acuerdo abarca los ámbitos comercial, económico y de cooperación para la integración, así como otros campos de interés mutuo, con la finalidad de intensificar las relaciones entre las Partes y sus respectivas instituciones.”* [↑](#footnote-ref-4)
5. Así, el Tratado de Roma definía las políticas sobre: agricultura, personas, servicios y capitales, inmigración, transportes, concurrencia y fiscalidad, economía y moneda, empleo, comercio, cooperación aduanera, social, educación y formación profesional, cultura, salud, protección de consumidores, redes transeuropeas, industria, cohesión económica y social, investigación y desarrollo tecnológico, medio ambiente y cooperación y desarrollo. [↑](#footnote-ref-5)
6. En el marco de ALADI el Acuerdo de Alcance Parcial –ACC- sobre Transporte Internacional Terrestre –ATIT, fue concebido el 1 de enero de 1990 y a la fecha continua en vigencia y en etapa de negociaciones. [↑](#footnote-ref-6)
7. El Foro Especializado migratorio del Mercosur ha sido creado en la XIV Reunión de Ministros del Interior, el 21 de noviembre de 2003. [↑](#footnote-ref-7)
8. El FEM ha confeccionado memorias de trabajo en base a normativa vigente y al trabajo de las diferentes Oficinas nacionales e intergubernamentales de migración. En este sentido las reuniones de ministros del interior de países del Mercosur y estados asociados, han emitido Actas. Las disposiciones: Decisión CMC 46/00 y 47/00. Trato preferencial en aeropuertos, para los Estados Partes, Bolivia y Chile. Decisión CMC 10/06: Admisión por 90 días de Nacionales de las Partes y Asociados admitidos en el territorio de alguno de los países del bloque regional en calidad de turistas. Decisión CMC 18/08: Aprueba el Acuerdo sobre Documentos de Viaje, válidos para cruzar las fronteras de los países del bloque. Dec.CMC Nº 18 y 19/99 y Dec.CMC Nº 14 y 15/00 sobre Acuerdos de Transito vecinal fronterizo –TVF-. Decisión CMC Nº 44/00: Eximición de traducción de documentos del portugués al español o viceversa, pudiendo presentar los mismos en su idioma original. Y simplificación de legalizaciones. *Dec. CMC 28/02. Acuerdo para obtener residencia legal sin necesidad de acreditar la actividad que van a desarrollar, bastando la acreditación de su nacionalidad.* [↑](#footnote-ref-8)
9. Legislación previa del Mercosur, que consolida la intervención en el marco de la ALADI: Decisión CMC n° 15/94 sobre transporte multimodal. CMC es el órgano superior del Mercosur, multipartidario y conformado por Ministros de Relaciones Exteriores y Ministros de Economía, o sus equivalentes de los Estados Partes. [↑](#footnote-ref-9)
10. ATIT: Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre AAP n° 14- 3 que fuera concebido en el marco de la ALADI el 1 de enero de 1990. [↑](#footnote-ref-10)
11. En el sector transportes existe mucho derecho derivado, a través de las decisiones, resoluciones, recomendaciones y otros documentos, que han emanado de los órganos e instituciones. No obstante resulta necesaria su armonización, concentración y diseño regional. [↑](#footnote-ref-11)
12. Si bien la suscripción del acuerdo ATIT en el marco de ALADI data de 1990, solo cuatro de los países miembros del Mercosur formaban parte; sin pertenecer el bloque con su personalidad jurídica independiente. [↑](#footnote-ref-12)
13. El Acuerdo de Recife refiere directamente al transporte y trafico migratorio. Un ejemplo de control simplificado, es el utilizado por Gran Bretaña a la salida del Eurotunel del Canal de la mancha, utilizado por trenes y automotores, respecto de la LCP en el espacio Shengen. [↑](#footnote-ref-13)
14. Desde la época del Imperio Romano, la estrategia de la implementación de caminos para conectar otros territorios e intercambiar bienes. En la actualidad aún se utilizan la Vía Aurelia y la Vía Apia. Asimismo muchos caminos son subyacentes a las auto-rutas y caminos de hierro actuales. [↑](#footnote-ref-14)
15. Ex ministro de Relaciones exteriores de la República Oriental del Uruguay, Montevideo, Uruguay. Abreu & Asociados. [↑](#footnote-ref-15)
16. Director Presidente de la Asociación Brasileña de Estudios de la integración (ABEI). Profesor Universitario y magistrado retirado, Porto Alegre, Brasil. . [↑](#footnote-ref-16)
17. Consejero Internacional, ex director general de Comercio exterior de Uruguay. [↑](#footnote-ref-17)
18. Director Ejecutivo de la Focal. Fondation Canadienne pour les Amériques. ISBN : 1-896301-79-7. Publications mail agreement: 40012931. www.focal.ca; e-mail: focal@focal.ca [↑](#footnote-ref-18)
19. Ha sido funcionario de asuntos económicos de la OMC Ginebra, Suiza. [↑](#footnote-ref-19)